

50 YEARS XT500

KEEP IT ALIVE WITH KEDO



KEDO
PARTS 'N' SERVICE

VERSION
FRANÇAISE



Un demi-siècle d'un demi-litre

C'est avec grand plaisir que nous vous présentons notre catalogue « 50 ans de la XT500 ». Une source d'inspiration unique pour une moto tout à fait exceptionnelle.

Sur 256 pages, nous vous présentons tout ce dont vous avez besoin. Mais est-ce vraiment tout? Non! Dans de nombreux cas, pour prendre une décision, il faut des informations plus détaillées que ce qu'il est impossible de présenter ici.

Vous trouverez des informations supplémentaires, des instructions, des conseils, des articles complémentaires, etc. - comme il se doit de nos jours - sur nos sites web avec notre boutique en ligne et sur notre chaîne YouTube. Parallèlement, nous vous informons également via les réseaux sociaux et notre newsletter. Il suffit de scanner le code QR correspondant: c'est ainsi que nous allions le classique au moderne.

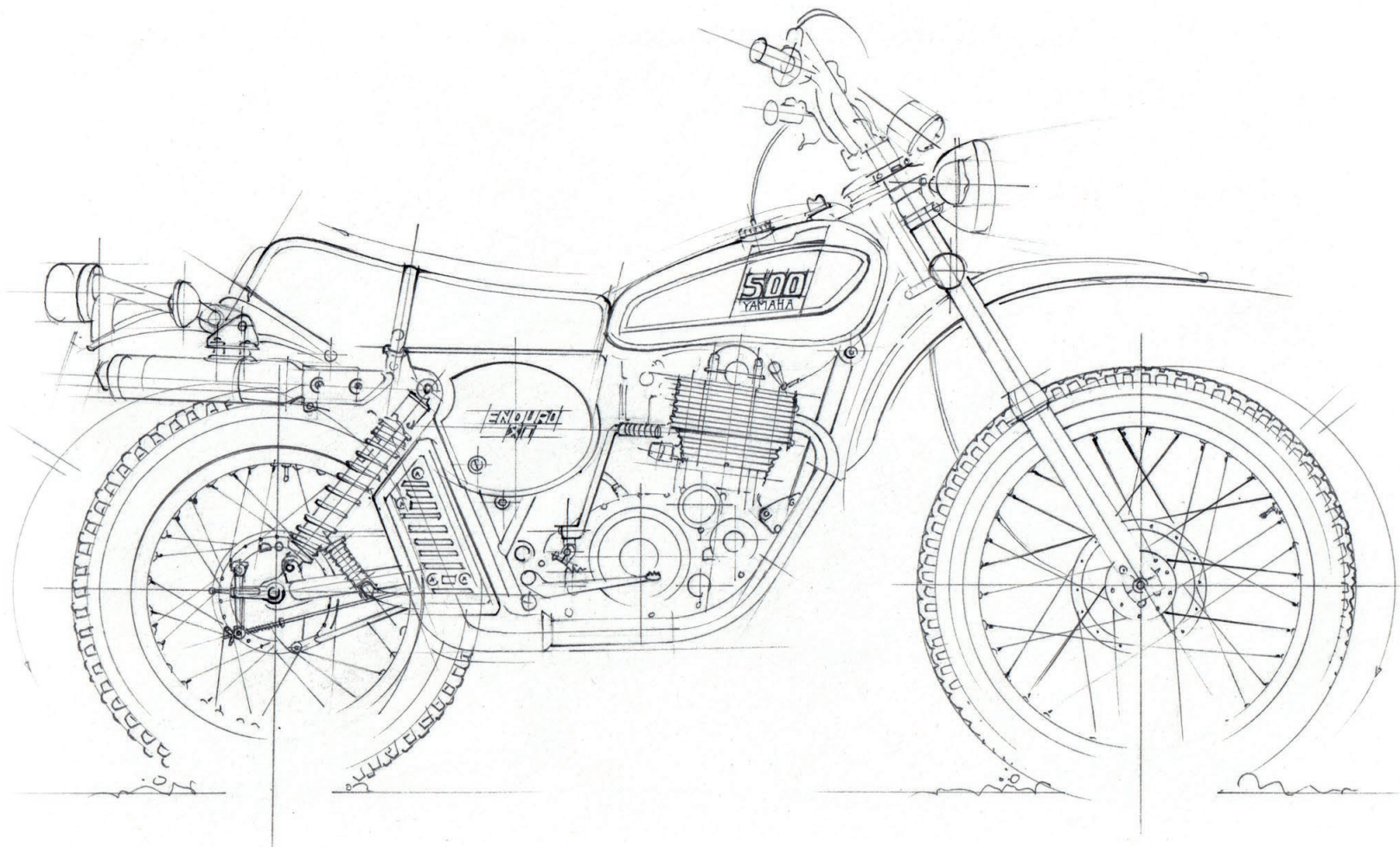
En parlant de tradition: chez nous, ce sont de vraies personnes qui vous conseillent au téléphone, des passionnés de moto comme vous, qui peuvent vous dire exactement ce que vous voulez savoir.

Si vous avez des questions auxquelles vous ne trouvez pas la réponse ici dans le catalogue ou sur notre site web, n'hésitez pas à nous appeler ou à nous envoyer un e-mail: nous avons certainement la réponse qu'il vous faut!

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir à parcourir et à découvrir notre catalogue - et bonne route en toutes circonstances!

Cordialement,

Les cofondateurs de KEDO GmbH



L'histoire de la XT500

En 1976, Yamaha a conçu la XT comme une nouvelle définition du monocylindre tout-terrain quatre temps de grosse cylindrée. D'abord sous la forme d'une version tout-terrain sportive, la TT500, destinée au marché américain.

Testée lors d'innombrables voyages au long cours et devenue extrêmement populaire, voire culte grâce à son utilisation médiatisée et couronnée de succès lors des premiers Rallyes Dakar, la XT500 a été à l'origine de la vague des trails quatre temps, dans laquelle tous les grands constructeurs se sont alors lancés.

Grâce à sa conception simple et fiable, la XT500 a survécu à plusieurs générations de ses successeurs et concurrents et a été produite par Yamaha jusqu'en 1989.

Dès sa deuxième année de commercialisation, de nombreuses modifications techniques ont été apportées. Les avancées techniques n'ont pas épargné la conception épurée de la XT. En 1977, ses capacités tout-terrain ont été améliorées grâce à un débattement de suspension accru et à un système d'échappement surélevé.

Un sabot-moteur en aluminium, large et robuste, a été monté. Les clignotants,

jusqu'alors en acier chromé se voient remplacés par des modèles en plastique à tige flexible.

Le carburateur a été optimisé et change de diamètre.

Le hublot de point mort haut sur la culasse fait son apparition, facilitant le démarrage tant redouté à l'aide du kick. Jusqu'en 1979, seuls quelques détails ont été modifiés. Le design du réservoir, la conception des tés de fourche et une jante avant plus large ont été adoptés.

Les modifications apportées par Yamaha à partir de l'année-modèle 1980 ont été beaucoup plus importantes. Le cadre et la fourche ont été modernisés. À partir de 1980, l'axe de roue avant a été déporté devant le fourreau de fourche. Le réservoir n'était plus en tôle d'acier, mais en aluminium; à partir de 1981, il adopte un design emblématique dans la version polie et partiellement peinte. La forme du réservoir a été modifiée en raison de la nouvelle conception des tés de fourche, tout comme la selle. C'est avec ses jantes anodisées dorées et son réservoir 'argenté' qu'est née la XT500, telle qu'elle l'est devenue pour de nombreux fans. Les chiffres d'immatriculation ont explosé en 1982. Sa simple apparition dans le

film de James Bond de 1981 a rendu la XT extrêmement populaire, au-delà de ses succès en rallye et de ses nombreux voyages au long cours.

La dernière modification technique majeure fut l'introduction du système électrique 12V en 1986.

En 1989, Yamaha a arrêté la production. Pendant six ans, les fans de la XT ont continué à se tourner vers l'emblématique XT500, mal-

gré les alternatives proposées par Yamaha avec des modèles de 600 cm³, quatre soupapes et des châssis modernisés.

Les dernières XT500S ont été commercialisées en tant que modèle d'adieu, avec un style accrocheur et beaucoup de chrome. Aujourd'hui, ce sont des véhicules de collection rares et très recherchées.



L'HISTOIRE DE KEDO

DER EXPORTE FÜR YAMAHA
SR / XT / TT



Bande-annonce KEDO
sur YouTube

La société KEDO GmbH, basée à Hambourg, a été fondée en 1992 et propose presque toutes les pièces disponibles pour la XT500. Les fondateurs, Erik Kerger et Daniel Doritz, ont très tôt commencé à rassembler aux quatre coins du monde les pièces détachées dont on avait alors un besoin urgent, ainsi qu' à les faire fabriquer eux-mêmes.

La boutique en ligne KEDO a été l'une des premières du genre.

En 2012, Frank Boutté crée la société KEDO France afin de répondre à la forte demande française. Depuis KEDO France fait développer des pièces spécifiques France, conseille au quotidien et accompagne de nombreuses restaurations de XT 500.

Aujourd'hui, KEDO est le premier fournisseur européen d'articles pour les XT500 et SR500. Nous travaillons quotidiennement à l'élargissement de notre gamme et expédions nos produits dans le monde entier. Notre atelier offre un service de première classe.

Données d'immatriculation

Au total, **entre 1976 et la fin de la production en 1990,**

127 446 exemplaires

ont été vendus dans le monde. Plus de **25 000 d'entre eux rien qu'en Allemagne.**

Au 1er janvier 2025, selon les données du KBA allemand, 4 122 exemplaires sont encore immatriculés en Allemagne, ce qui correspond à environ 16 % des motos vendues neuves.

Yamaha a réalisé un chiffre d'affaires estimé à 2.159. 317. 518 francs français grâce aux XT500 vendues dans le monde entier de 1976 à 1990. Ce chiffre repose sur un prix de vente officiel moyen de 16 943 francs.

Particularités

Très tôt, les amateurs de tout-terrain ont découvert le potentiel de la XT500, et le moteur a ainsi été monté sur des cadres spéciaux destinés au motocross et au flat track. Les pionniers furent les Suédois Torsten Hallman et Sten Lundin, qui montèrent la HL500 sur un cadre Husqvarna et avec des pièces Yamaha, et remportèrent le Grand Prix au Luxembourg en 1977 avec leur pilote Bengt Aberg. Le moteur à quatre temps faisait ainsi son retour dans le motocross après de longues années de domination des deux-temps.

Parmi les autres constructeurs audacieux, on peut citer par exemple: Eric Cheney et Robin Rhind-Tutt avec Wasp en Angleterre,

Caractéristiques techniques

- Monocylindre à quatre temps, refroidi par air
- Cylindrée: 499 cm³
- Puissance: 33 ch à 5 900 tr/min
- Couple: 34,4 Nm à 4 500 tr/min
- Vitesse maximale: 135 km/h
- Transmission: chaîne pas 520, 100 maillons, rapport de transmission 16/42
- Freins: freins à tambour Simplex à demi-moyeu, avant 160 mm, arrière 150 mm
- Empattement: 1 420 mm
- Dimensions des pneus: avant 3,25-21, arrière 4,00-18
- Poids à vide: 140 kg
- Capacité du réservoir: 9 litres



Harry Hindall et Dick Mann aux États-Unis, Barigo en France ainsi que Willi Heitmann avec Heos en Allemagne. Tous étaient des visionnaires qui ont monté le moteur prometteur de la XT500 sur des cadres légers fabriqués à la main.

Dans le milieu de la compétition, le désir d'une puissance accrue s'est immédiatement fait sentir et, dès 1977, les premiers kits moteur ont fait leur apparition dans les revues spécialisées. Rien n'a été épargné. Il fallait exploiter davantage le potentiel des moteurs. Les objectifs étaient la puissance et la fiabilité. Les kits de pistons, les arbres à cames performants ainsi que les carburateurs et les systèmes d'échappement libérés en constituaient les outils. Des bricoleurs ingénieux se sont affrontés dans la compétition. Le thème de la course et du voyage sur des monocylindres quatre temps a donné naissance à une communauté qui perdure encore aujourd'hui.

La XT500 est toujours présente sur les circuits et les pistes. KEDO est de la partie. Nous fournissons les pièces nécessaires et partageons notre savoir-faire.

Service

KEDO est synonyme de service complet et de conseil personnalisé sur lesquels tu peux compter. Nous t'apportons un soutien compétent pour tout ce qui touche à la technique et à nos produits, dans le but d'éviter les achats inappropriés. Notre expérience repose sur plusieurs décennies passées avec et sur les 500. D'innombrables restaurations et préparations, ainsi que les échanges étroits avec nos clients, constituent la base de notre haut niveau de savoir-faire. Outre le développement continu de nos produits, nous accordons une grande importance au service client personnalisé – rapide, fiable et facilement joignable par e-mail et par téléphone.

Nous sommes joignables par téléphone du mardi au vendredi de 10h00 à 17h00 au:

00 33 9 60 42 30 17

et 24/24h à l'adresse e-mail:

contact@kedo-france.com



Remarque: les conditions générales de vente de EURL KEDO France s'appliquent; elles sont disponibles sur www.kedo-france.com/conditionsgenerales. Les prix et conditions indiqués dans la boutique en ligne font foi.

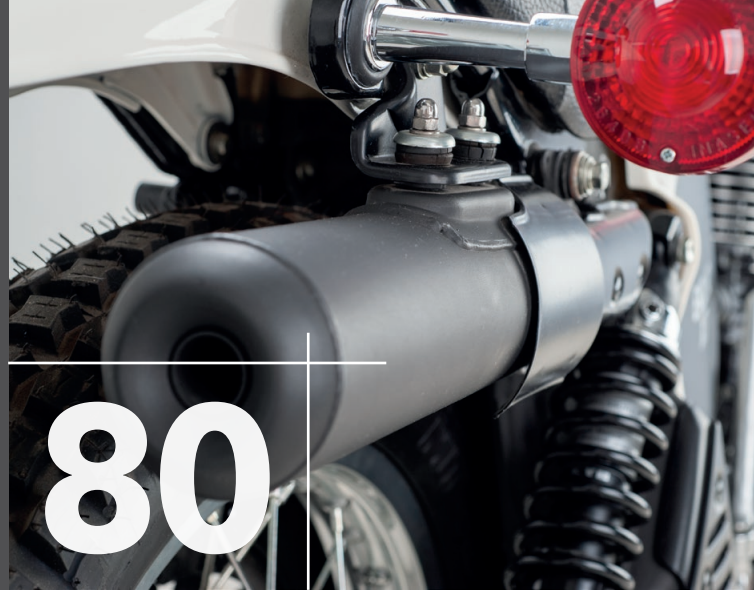
Crédits photos: © KEDO GmbH, Martin Hass, ONNO Photography, XTOM

PARTIE CYCLE



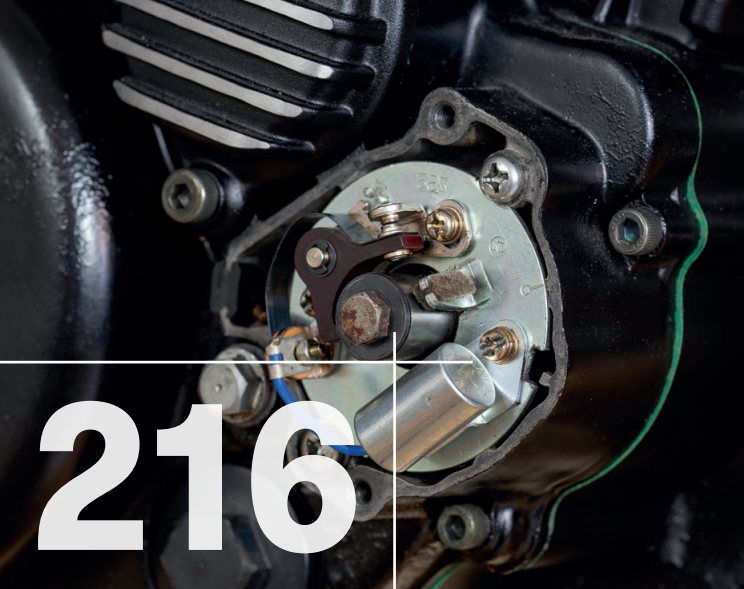
118

ÉCHAPPEMENT



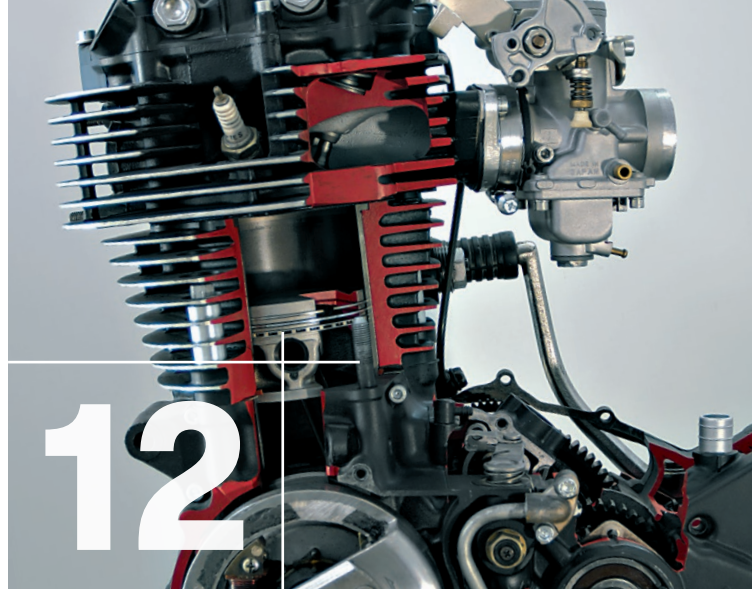
80

216



ÉLECTRICITÉ

12



MOTEUR



176

Sommaire de A à Z

Accessoires	252	Échappement	80
Admission	66	Électricité	216
Alternateur	90	Embrayage	56
Arbre à cames et chaîne de distribution	34	Feu arrière	202
Axe de sélection et sélecteur	62	Fourche avant	136
Béquille et repose-pieds	110	Garde-boues	128
Boîte de vitesses	58	Guidon et câbles	146
Bras oscillant et amortisseurs	118	Kick	64
Caches latéraux, boîte à outils	100	Phare	192
Cadre	94	Plateau d'allumage/centrifuge	54
Carburateur	74	Pompe et filtre à huile	46
Carters moteur	42	Préparation moteur	234
Clignotants	210	Réservoir	158
Compteur de vitesse et compte-tours	198	Roue arrière	184
Culasse	12	Roue avant	176
Cylindre	20	Selle	170
Demi-carters	38	Soupapes et culbuteurs	28
Direction	142	Tambour et fourchettes de boîte ...	60
		Vilebrequin et piston	24
		Voyage	246

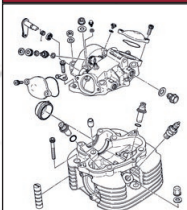
Mentions
légales

Éditeur:
KEDO GmbH
Steilshooper Straße 33
22305 Hambourg
+49 40 40 170 200
www.kedo.de
info@kedo.com



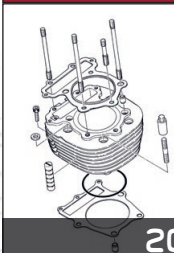
234

culasse



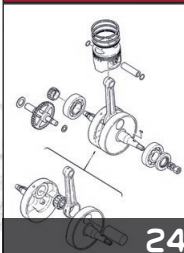
12

cylindre



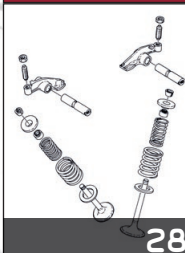
20

vilebrequin et piston



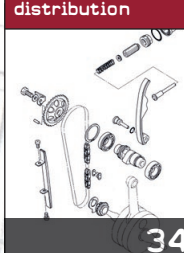
24

soupapes et culbuteurs



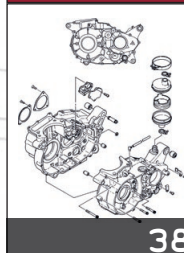
28

arbre à cames et chaîne de distribution



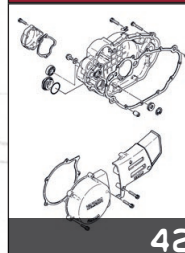
34

semi-carters



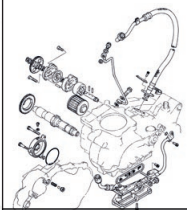
38

carters moteur



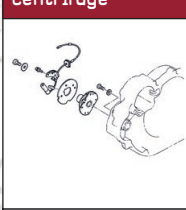
42

pompe et filtre à huile



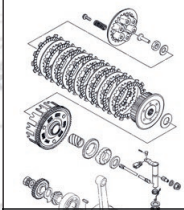
46

plateau d'allumage et mécanisme centrifuge



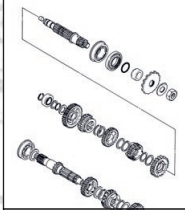
54

embrayage



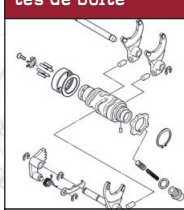
56

boîte de vitesses



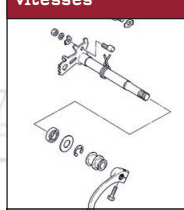
59

tambour de sélection et fourchettes de boîte



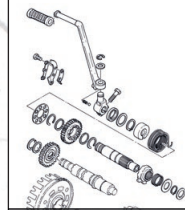
60

arbre de sélection et sélecteur de vitesses



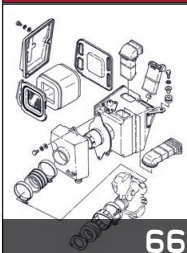
62

kick



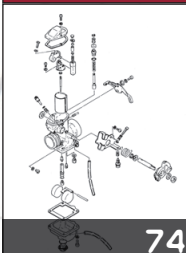
64

admission



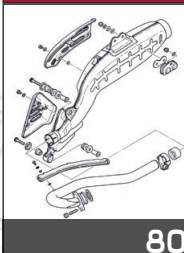
66

carburateur



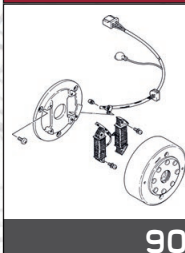
74

échappement



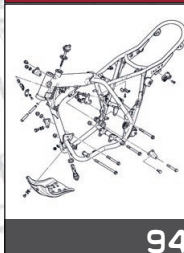
80

alternateur



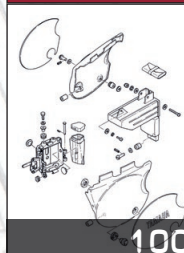
90

cadre



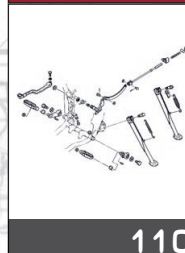
94

caches latéraux et boîte à outils



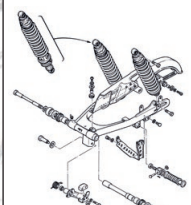
100

repose-pieds et béquille



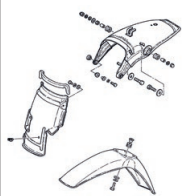
110

amortisseurs
bras oscillant



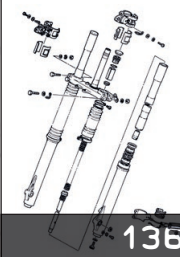
118

garde-boues



128

fourche



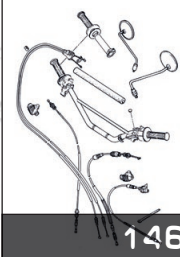
136

direction



142

guidon et câbles



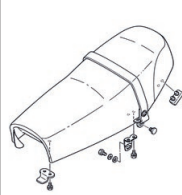
146

réservoir



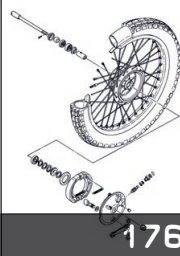
158

selle



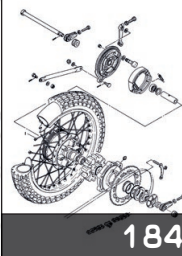
170

roue avant



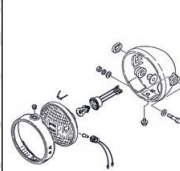
176

roue arrière



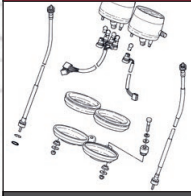
184

phare



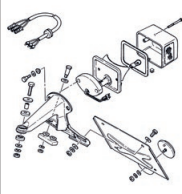
192

compteur de
vitesse et
compte-tours



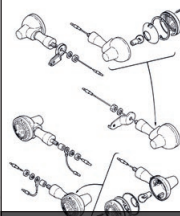
198

feu arrière



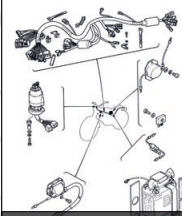
202

clignotants



211

système
électrique



216

prépa

234

voyage

246

accessoires

252

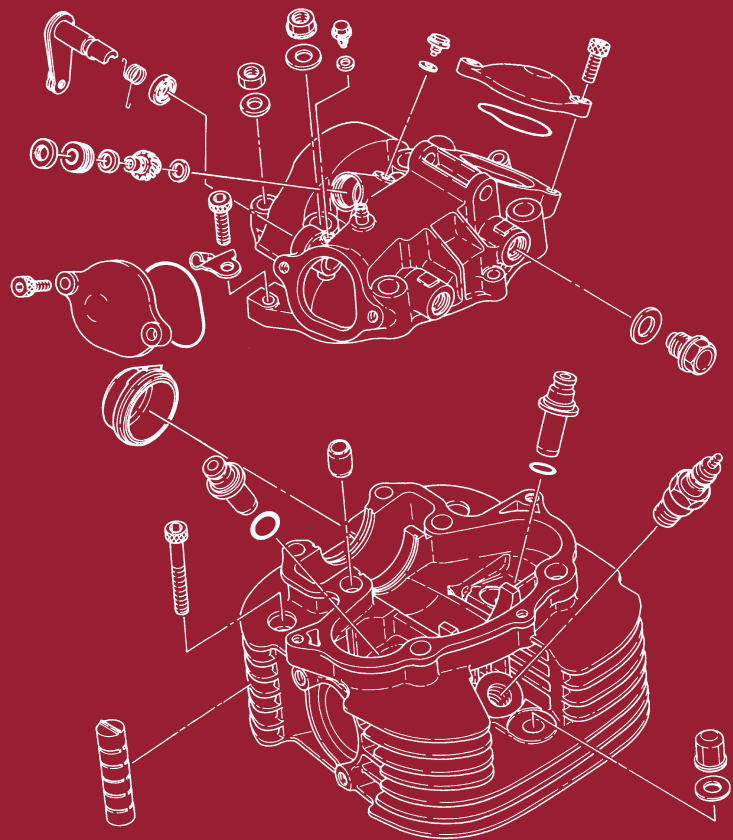
boutique
des Fans

254

SOMMAIRE de A à Z

Accessoires	252
Admission	66
Alternateur	90
Arbre à cames et chaîne de distribution	34
Axe de sélection et sélecteur	62
Béquille et repose-pieds	110
Boîte de vitesses	58
Bras oscillant et amortisseurs	118
Cadre	94
Carburateur	74
Carters moteur	42
Clignotants	210
Compteur de vitesse et compte-tours	198
Caches latéraux et boîte à outils	100
Culasse	12
Cylindre	20
Demi-carters	38
Direction	142
Échappement	80
Électricité	216
Embrayage	56
Feu arrière	202
Fourche	136
Garde-boues	128
Guidon et câbles	146
Kick	64
Phare	192
Plateau d'allumage et mécanisme centrifuge ..	54
Pompe et filtre à huile	46
Préparation moteur	234
Réservoir	158
Roue arrière	184
Roue avant	176
Selle	170
Soupapes et culbuteurs	28
Tambour de sélection et fourchettes	60
Vilebrequin et piston	24
Voyage	246

CULASSE



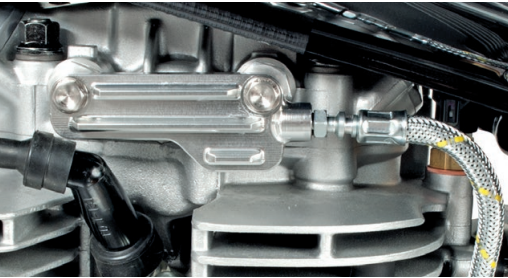
LUBRIFICATION DIRECTE KEDO MODÈLE « VINTAGE »



- Un must afin de fiabiliser le haut moteur tout en respectant les codes esthétiques de la XT 500.
- Les ailettes de refroidissement taillées dans la masse harmonisent visuellement avec la culasse, de sorte que les deux éléments ne font plus qu'un
- Les deux culbuteurs et soupapes sont alimentées de manière égale en huile; les ailettes de refroidissement procurent en outre un léger effet de refroidissement
- Disponible au choix avec une gaine textile noire ou un flexible en acier tressé argenté; livraison complète, prête à monter, comprenant toutes les pièces de montage nécessaires ainsi qu'une notice de montage claire
- Convient à toutes les TT500 et XT500

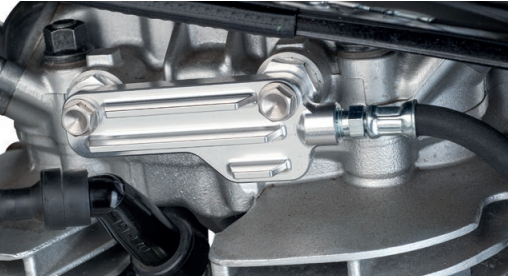


MODÈLE « VINTAGE-CLASSIC »



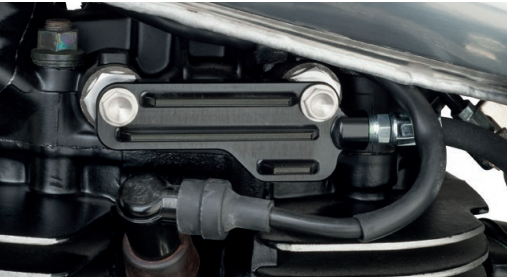
Modèle	Réf.
avec flexible gainé acier tressé argenté et répartiteur en aluminium anodisé argent	92105

VARIANTE « VINTAGE »



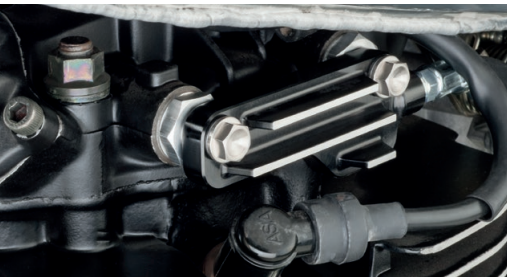
Modèle	Réf.
avec flexible gainé textile noir et répartiteur en aluminium anodisé argent	92110

MODÈLE « VINTAGE-BLACKLINE »



Modèle	Réf.
avec flexible gainé textile noir et répartiteur en aluminium anodisé noir	92108

VARIANTE « VINTAGE XT »



Modèle	Réf.
avec flexible gainé textile noir et répartiteur en aluminium anodisé noir avec ailettes de refroidissement poncées	92117

**VIS CREUSE KEDO DE RACCORD
BLOC MOTEUR M8x1,25**

- Vis creuse spéciale en acier inoxydable pour le raccordement du système de lubrification directe en bas du bloc moteur, d'aspect identique à nos vis creuses sur la culasse

Désignation	Réf.
Vis creuse pour bloc moteur	92051



Pièces détachées et de rechange	Réf.
Kit d'entretien comprenant 2 vis creuses et 9 rondelles d'étanchéité en aluminium	92006
Vis creuse KEDO à l'unité, acier inoxydable (M8x1), pour adaptateur en aluminium pour culasse – voir ligne suivante	92052
Adaptateur en aluminium KEDO pour culasse, 1 pièce	90105
Rondelle d'étanchéité en aluminium pour vis creuse, 1 pièce	94027
Rondelle d'étanchéité en aluminium pour adaptateur de culasse (14x20 mm), 1 pièce	90027

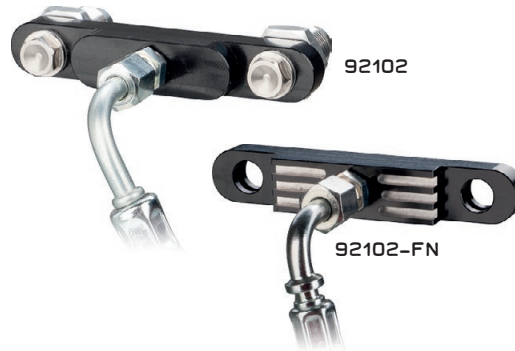
LUBRIFICATION DIRECTE KEDO

- Alimentation directe en huile des deux culbuteurs et des soupapes, ce qui réduit l'usure et améliore le refroidissement de l'ensemble.
- Réduction du jeu aux soupapes grâce à la baisse de la température de fonctionnement, d'où un fonctionnement plus silencieux du moteur (moins de cliquetis de soupapes) et un intervalle de réglage de soupapes prolongé

MODÈLE «BLACKLINE»

- Avec répartiteur en aluminium, taillé dans la masse, aux bords arrondis, anodisé noir et gaine textile spéciale noire

Modèle	Réf.
BlackLine	92102
Classic BlackLine	92102-FN



- Durite d'huile flexible et résistante aux hautes températures avec raccords réglables pour l'alimentation directe des soupapes d'admission et d'échappement, au choix avec gaine textile noire ou durite tressée en acier inox (argent).
- Livraison complète prête à monter, comprenant toutes les pièces de montage nécessaires ainsi qu'une notice de montage facile à comprendre

MODÈLE «CLASSIC»

- Avec répartiteur en aluminium, taillé dans la masse, aux arêtes harmonieusement arrondies, anodisé argent

Modèle	Réf.
avec durite tressée acier inox (argent)	92001
comme 92001, look années 90	92001RE



MODÈLE «RACELINE»

- Réduit à l'essentiel, particulièrement sobre et très fonctionnel
- S'adapte à toutes les formes et tous les types de réservoirs

Modèle	Réf.
avec durite en tissu spécial noir	92101
avec durite tressée acier inox	92050



92050



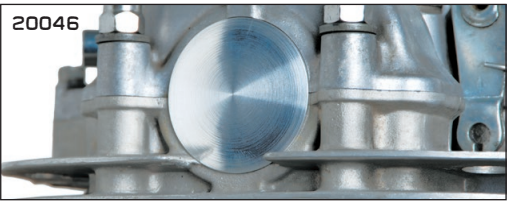
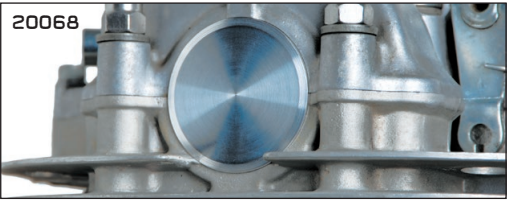
92101



KIT DE HUBLLOT PMH

- Démarrage du premier coup – qui a encore besoin du hublot de PMH?
- Disque lisse avec rainure d'étanchéité périphérique pour le joint torique fourni, donc facile à monter et parfaitement étanche à l'huile
- Comprend une rondelle spécifique pour l'indexation de l'arbre à cames – remplace le hublot de PMH

Modèle	Réf.
Techno – face extérieure plate avec bord arrondi, légèrement saillante et d'aspect particulièrement technique	20068
Classic – face extérieure bombée pour une finition visuellement parfaite, particulièrement sobre et discrète grâce	20046



KIT DE REMPLACEMENT DU HUBLLOT DE PMH AVEC AILETTES DE REFROIDISSEMENT

- Prolongement optique des ailettes de refroidissement, aluminium taillé dans la masse, anodisé argent ou noir
- Kit complet comprenant un joint torique ainsi qu'une rondelle spécifique pour l'indexation de l'arbre à cames – remplace le hublot de PMH

Modèle	Réf.
argent	20074
noir	20074B



PIÈCES DE RECHANGE POUR LE HUBLOT DE PMH

- Le hublot de regard commence souvent à fuir avec le temps; grâce à nos pièces de rechange, il est désormais possible de le réparer facilement depuis l'extérieur, sans avoir à ouvrir le moteur et à remplacer l'ensemble du hublot

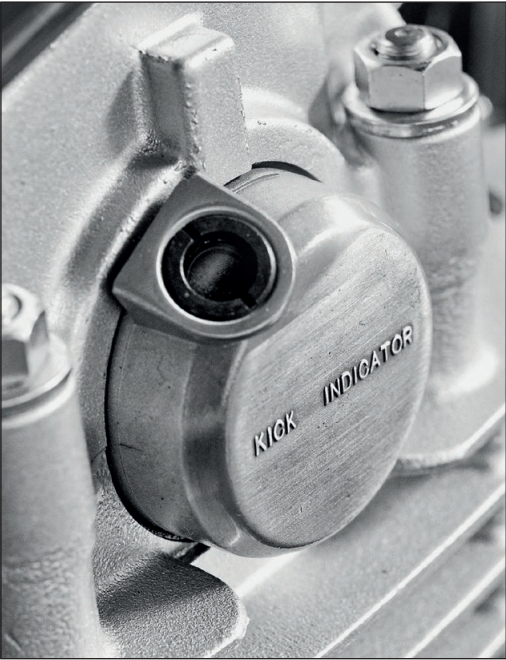
Désignation	Réf.
Douille de réparation à visser pour voyant PMH	11083
Hublot PMH de rechange	11086
Joint pour hublot PMH	11041
Hublot PMH Outil pour le démontage de la douille du hublot	41870LT



HUBLOT PMH

- Si aucune réparation n'est possible, le hublot de PMH est encore disponible en tant que pièce de rechange d'origine polie et vernie; la version noire n'est malheureusement plus disponible

Désignation	Réf.
Hublot PMH	11009



COUVERCLES DE SOUPAPES

- ViRace – nos carters moteur classiques à ailettes de refroidissement offrent non seulement un look vintage très stylé, mais aussi une meilleure dissipation de la chaleur et un ajustement parfait
- En tant que pièce d'origine Yamaha, ils sont disponibles uniquement en version polie et vernie, la variante noire n'est malheureusement plus disponible

Désignation	Réf.
Couvercle de soupape ViRace noir	50272S
Couvercle de soupape OEM vernis transparent	11018
Joint torique pour capuchon de valve	11011
Vis allen de 6 mm	091206020B



**BOUCHON DE CONDAMNATION
POUR COMPTE-TOURS**

- Se monte à la place de l'arbre du compte-tours
- Assure une étanchéité fiable du raccordement sur la culasse; indispensable en cas de conversion en prise de compte-tours électrique ou de suppression du compte-tours (voir réf. 41311)
- Idéal, par exemple, en combinaison avec notre kit de conversion pour compteur de vitesse Daytona avec voyants
- Avec filetage interne pour faciliter le montage/démontage
- Fabriqué en aluminium de haute qualité
- Étanche à l'huile, à l'eau et à la poussière grâce au joint torique
- Compatible avec toutes les TT500 et XT500

Réf.	Réf.
Bouchon de fermeture pour compte-tours	40537



MÉCANISME DE DÉCOMPRESSION

**GUIDE DE CABLE
DE DÉCOMPRESSION**

Désignation	Réf.
Guide-câble de décompression	27609



**LEVIER DE DÉCOMPRESSION
DE LA CULASSE**

Désignation	Réf.
Levier de décompression pour culasse	22320
Ressort levier de décompression	10088
Joint d'étanchéité pour levier de décompression	27598



JEUX DE VIS ALLEN POUR MOTEUR

- Notre jeu de vis de 10 vis comprend toutes les vis allen de 6 mm nécessaires à la fixation du cylindre, de la culasse, du couvercle de culasse et de la glissière de chaîne de distribution
- Classe de résistance 8.8, brut (argenté) ou zingué noir

Désignation	Couleur	Réf.
Jeu de vis pour moteur	argent	42015
	noir	42015S



ENTRAÎNEMENT DE COMPTE-TOURS

Désignation	Réf.
Bague d'étanchéité	11032
Douille	22312
Rondelle de butée, nécessaire × 2	29223
Entraînement à vis sans fin	27606
Joint torique arbre de compte-tours	30002
Clip d'arbre de compte-tours	30003



DOUILLE DE CENTRAGE

- Nécessaire à de nombreux endroits dans le moteur

Modèle	Réf.
12 mm de diamètre, 16 mm de longueur (deux fois entre les demi-carters moteur et le couvercle d'embrayage/le carter moteur)	27734
14 mm de diamètre, 16 mm de longueur (deux fois entre la culasse/le cylindre et le cylindre/le carter moteur)	27011



GUIDE DE SOUPAPE

- voir le chapitre « Soupapes et culbuteurs » à la page 32

BOUGIES D'ALLUMAGE

- voir le chapitre « Électricité » à la page 222

CAOUTCHOUC AMORTISSEUR

- voir le chapitre « Cylindres » à la page 22

PRESTATIONS DE SERVICE CULASSE

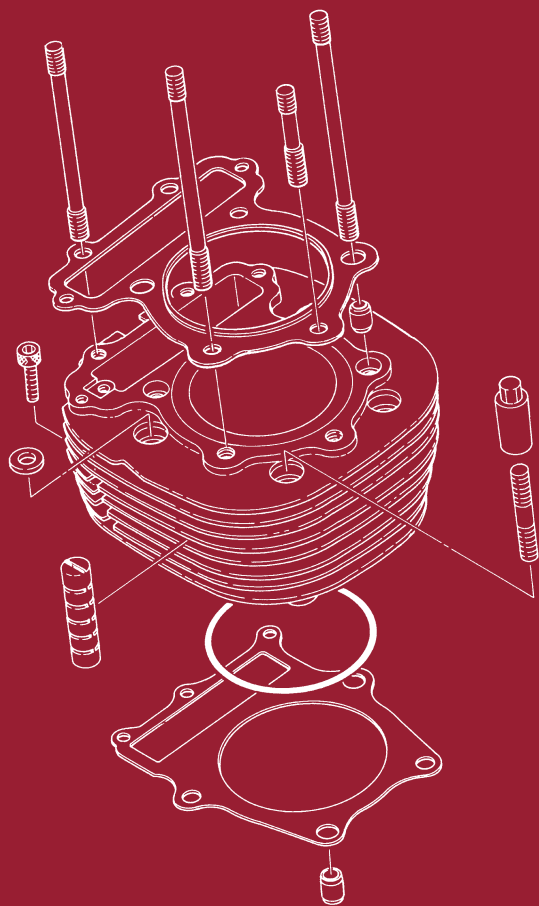
- Réalisation professionnelle sur des machines ultramodernes et avec le plus grand soin
- Le fraisage des sièges de soupapes est réalisé selon le procédé « à trois angles » (30°, 45° et 60°) – ce qui permet de se passer du rodage habituel des soupapes
- Durée de traitement: environ 30 jours ouvrés

Réf.	Réf.
Surfaçage de la surface d'étanchéité, par surface	DL10
Fraisage à 3 angles du siège de soupape, par siège	DL12
Dé et remontage de soupape, à l'unité	DL93
Sablage aux billes de verre d'une soupape d'occasion, à l'unité	DL28
Rectification de soupape d'occasion, à l'unité	DL32
Remplacement du guide de soupape en bronze, fraisage du siège de soupape compris, à l'unité!	DL29
Grenailage de la chambre de combustion et des canaux	DL33
Démontage du roulement d'arbre à cames, à l'unité	DL102
Expertise des pièces du moteur client, une fois démontées (selon le travail nécessaire)	DL104

❶ *Les guides de soupapes et la culasse doivent toujours être adaptés l'un à l'autre; après le remplacement du guide de soupape, le siège de soupape est toujours refraisé*



CYLINDRE



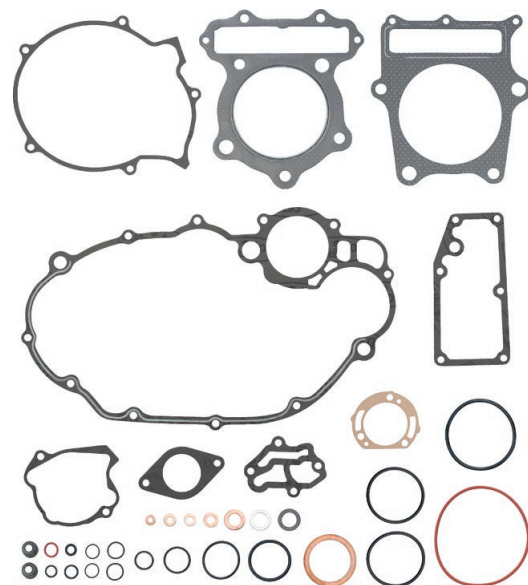
INFORMATIONS SUR NOS POCHETTES DE JOINTS MOTEUR

Grâce à des techniques de pointe de fabrication et à des matériaux de haute qualité, nos pochettes de joints n'ont rien à envier aux pièces d'origine en termes de qualité et de précision d'ajustage, et garantissent une étanchéité fiable.

La pochette inclut les joints suivants:

- ✓ Joint de culasse et joint d'embase dans l'épaisseur de matériau d'origine pour une étanchéité correcte

- ✓ Tous les autres joints plats, y compris ceux de la pompe à huile
- ✓ Joints de queue de soupape
- ✓ Joints toriques pour les couvercles de soupapes et de moteur ainsi que pour l'embase du cylindre
- ✓ Joint de collecteur et diverses rondelles d'étanchéité



POCHETTE COMPLÈTE DE JOINTS MOTEUR

- Le joint du carter latéral est en outre recouvert d'un mastic d'étanchéité dans les zones soumises à de fortes contraintes. Tous les joints répondent aux spécifications d'origine strictes
- Version KEDO de très haute qualité, comprenant le joint en caoutchouc moulé entre les deux demi-carters de bloc moteur

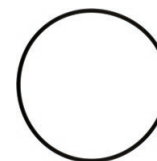
Modèle	Réf.
TT500 & XT500 tous	91030



Tous les éléments du kit de joints sont également disponibles séparément

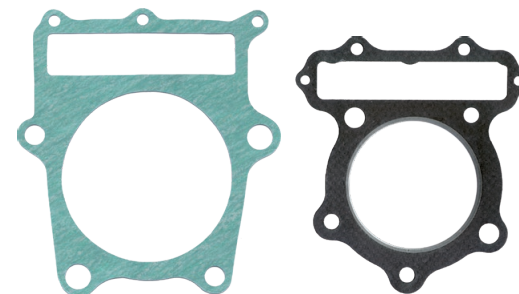
JOINT TORIQUE D'EMBASE DE CYLINDRE

Modèle	Réf.
TT500 & XT500 tous	11012



JOINT DE CULASSE & JOINT D'EMBASE

Modèle	Culasse Réf.	Embase Réf.
TT500, XT500	91126	91127



ÉCROU À DOUILLE CYLINDRIQUE

- Modèle en acier inoxydable extra-renforcé, car les écrous en aluminium d'origine vieillissent mal; nous faisons fabriquer la rondelle correspondante en acier haute performance

Réf.	Réf.
Kit d'écrous à douille en acier inoxydable	30912

En complément ou en alternative:

Désignation (pièce)	Réf.
Écrou à douille d'origine (aluminium)	11026
Rondelle entretoise pour écrou à douille	27839



30912



REMARQUE: souvent, après plusieurs années, les écrous à douille en aluminium d'origine sont corrodés, se fendent et, dans les cas extrêmes, endommagent les ailettes de refroidissement. Le cylindre ne peut alors être démonté qu'au prix d'efforts considérables.

BARRE DE SILENT-BLOCS DE CYLINDRE

- Se fixent simplement entre les ailettes de refroidissement et réduisent ainsi les émissions sonores, très résistants à la chaleur
- Conviennent pour le cylindre et la culasse; quatre barres sont nécessaires au total

Réf.	Réf.
Caoutchouc amortisseur pour cylindre	22391



Chaîne YouTube de KEDO:
Installation et positionnement des caoutchoucs d'amortissement



RUBBER-BUDDY

- L'outil permettant d'installer et de retirer les silent-blocs réf. 22391 sans rayer les ailettes de refroidissement du cylindre

Désignation	Réf.
Outil Rubber-Buddy	31040



GOUJONS DE CYLINDRE

Désignation	Qté	Réf.
Goujon de fixation pour carter de chaîne de distribution avant et arrière, M8 (143 mm), pièce	2	27441
Goujon central gauche, M10 (68 mm), pièce	1	28408
Goujon avant droit et gauche, M10 (163 mm), pièce	2	22307
Goujon arrière droit et gauche, M10 (173 mm), pièce	2	28361
Écrou de l'arbre de chaîne de direction (chromé), M8×1,25, pièce	2	10044
Écrou de culasse, M10×1,25, pièce	4	28418
Rondelle pour culasse (pour écrou réf. 28418), pièce	5	27317
Écrou borgne de culasse (à gauche dans le sens de la marche), M10×1,25, pièce	1	28655
Vis de pied de cylindre droite (zinguée), M6 (30 mm), quantité: 3		0912060308



CHEMISE DE CYLINDRE DIMENSION STANDARD 87,00 MM

- Non usinée, doit dans tous les cas être alésée à la cote appropriée, voir réf. DL13!

Modèle	Réf.
TT500, XT500	50238



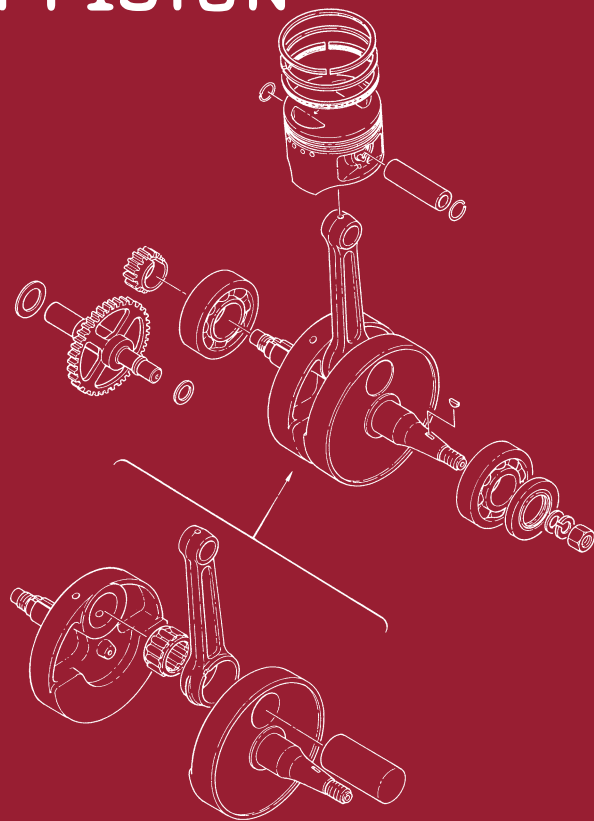
DOUILLE D'AJUSTAGE

- 2× entre la culasse et le cylindre, 2× entre le cylindre et le carter moteur

Modèle	Réf.
14 mm, TT/XT500	27011



VILEBREQUIN ET PISTON



PRESTATIONS DE SERVICES LIÉES AU VILEBREQUIN

- Remise en état professionnelle du vilebrequin et de la bielle
- Si, lors du démontage du vilebrequin, un logement de roulement s'avère être hors cote, celui-ci est réparé sans consultation préalable, sauf s'il y a d'autres défauts rendant une réfection non rentable
- La révision complète comprend la métrologie et le contrôle de l'absence de fissures des pièces livrées, le montage d'une nouvelle bielle avec roulement, ainsi que le montage et l'alignement du vilebrequin. La durée d'exécution est d'environ 30 jours ouvrables

Désignation	Réf.
Réparation du vilebrequin, XT500 tous	DL19

Travaux supplémentaires possibles	Réf.
Rechargement et usinage du logement de roulement	DL25
Réfection de la queue de vilebrequin (surface de contact du joint spi)	DL94



ROULEMENTS DE VILEBREQUIN

- Roulements conformes aux spécifications OEM, produits de marque FAG ou SKF

Modèle	gauche réf.	droit réf.
TT500, XT500	90057	90058



JOINT D'ÉTANCHÉITÉ DU VILEBREQUIN

- L'un des joints les plus importants du moteur!
- À droite dans le couvercle d'embrayage:
14×25×5,5–9 mm; à gauche: 30×60×6 mm

Désignation	à gauche Réf.	à droite Réf.
Bague d'étanchéité	27326	10112



KIT BIELLE

- Kit complet de qualité d'origine ou pièces de rechange d'origine vendues séparément

Désignation	Réf.
Kit bielle, complet en 3 pièces	10130

Pièces détachées et de rechange d'origine:

Bielle réf.	Roulement réf.	Tourillon réf.
29167	29130	29129



KIT PISTON D'ORIGINE

- L'original – solide et fiable
- Disponible uniquement jusqu'à la 2ème cote de réparation, kit complet comprenant piston, segments, axe et deux clips
- Yamaha fournit les trois kits de piston avec un axe de piston de 65 mm de long

Alésage en mm	Réf.
87,00 (STD)	11013
87,25 (1ère cote de réparation)	11014
87,50 (2ème cote de réparation)	11015

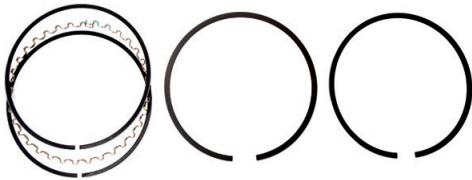


i Suite au démontage des segments de piston, utilisez toujours un nouveau jeu, car les anciens deviennent plus cassants avec le kilométrage et risquent de se briser si remontés! Pensez au tierçage à 120° pour une compression optimale.

JEU DE SEGMENTS POUR PISTON D'ORIGINE

- 5 pièces, jeu complet prêt à monter

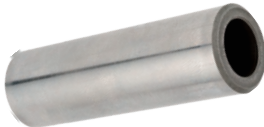
Modèle	Diamètre du piston en mm	Réf.
TT500, XT500	87,00 (STD)	27232
	87,25 (1 ^{ere} cote)	27009
	87,50 (2 ^{eme} cote)	27233
	87,75 (3 ^{eme} cote)	- - -
	88,00 (4 ^{eme} cote)	27231



AXE ET CLIPS DE PISTON

- Compatibles avec les pistons d'origine Yamaha, longueur 65 mm; les clips ne doivent être utilisés qu'une seule fois

Modèle	Goupille Réf.	Clip Réf.
XT500 tous	10102	10103



KIT DE PISTON WISECO

- Le piston légendaire de WISECO, avec une conception optimisée
- Piston forgé de haute performance et de grande précision, conçu pour un kilométrage élevé, une résistance maximale et un poids minimal
- Différents taux de compression disponibles, pour lesquels l'expérience montre qu'aucun réglage du calage de l'allumage n'est nécessaire. En principe, l'augmentation de la compression a pour effet d'améliorer les performances
- Chemise de piston avec « rainures anti-détonation » pour une meilleure étanchéité aux gaz
- Livraison comprenant le piston, l'axe, deux clips ainsi que les segments



Une bonne alternative au piston d'origine

Modèle	Alésage mm	Taux de compression	Réf.
TT500, XT500	87,00	9:1	31171
	87,50	9:1	31169
	88,00	9:1	31170
	88,50	9:1	31173
	89,00	9:1	31174
TT500, XT500	87,00	10:1	30180
	87,50	10:1	30119
	88,00	10:1	30116
	89,00	10:1	31176



Segments de piston WISECO, axes et clips de piston: voir la boutique en ligne

CHEMISE DE CYLINDRE

- Chemise de cylindre en dimension standard

Modèle	pour Ø mm	Réf.
TT500, XT500 tous	87,00	50238



SERVICES LIÉS AU CYLINDRE

- Réalisation professionnelle sur des machines ultramodernes et avec le plus grand soin
- Avant la rectification du cylindre, chaque piston est mesuré individuellement afin de garantir un jeu d'ajustement précis entre le piston et le cylindre
- La rectification s'effectue en trois étapes (alé-

sage, honage et honage de précision) avec une vitesse aussi faible que possible, ce qui permet d'éviter une ovalisation

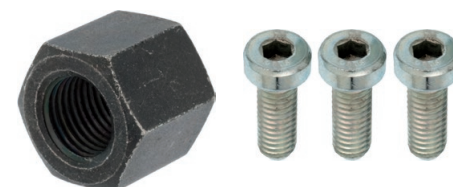
- **Conseil:** après l'alésage et le honage, il est très important de nettoyer minutieusement la surface intérieure du cylindre. Pour cela, du liquide vaisselle et le côté dur et vert d'une éponge de cuisine conviennent parfaitement
- Durée de traitement: environ 30 jours ouvrables



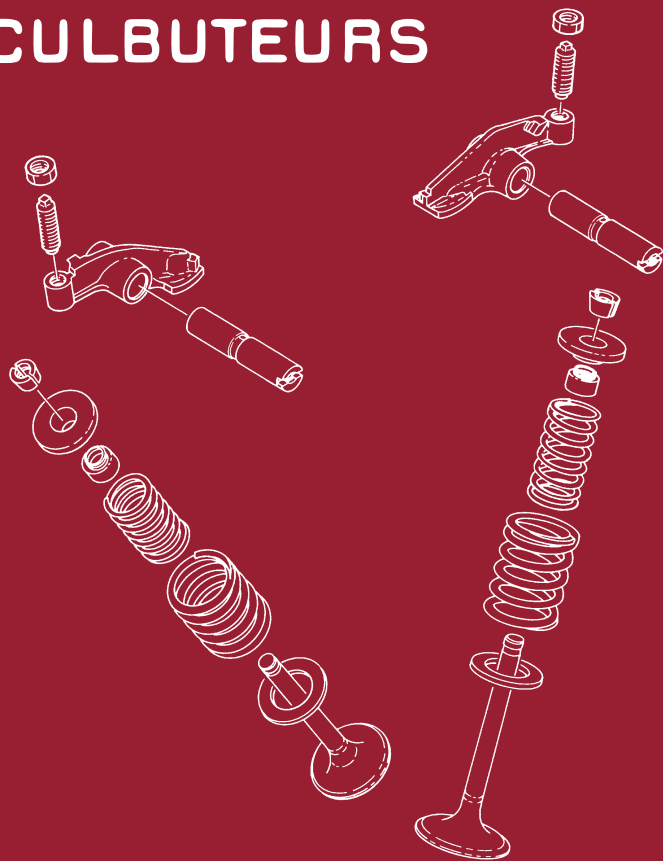
Désignation	Réf.
Rectification de cylindre pour tous les monocylindres	DL13
Idem, mais avec augmentation de la cylindrée (à partir de +2 mm)	DL26
Montage d'une chemise standard, rectification du plan de joint incluse	DL38
Montage d'une chemise BigBore, rectification du plan de joint incluse	DL31
Rectification du plan de joint d'un monocylindre	DL10

FIXATION DU ROTOR ET DU STATOR

Désignation	Réf.
Écrou pour rotor, hauteur 17 mm	27603
Rondelle élastique pour rotor	27639
Rondelle plate pour rotor	27635
Jeu de vis de fixation du stator	42014
Clavette vilebrequin/rotor	10104



SOUPAPES ET CULBUTEURS



LES CULBUTEURS ET L'ARBRE À CAMES SONT DISPONIBLES EN DEUX VERSIONS POUR LES MOTEURS DE 500:

a) culbuteurs avec orifice de lubrification sur la portée

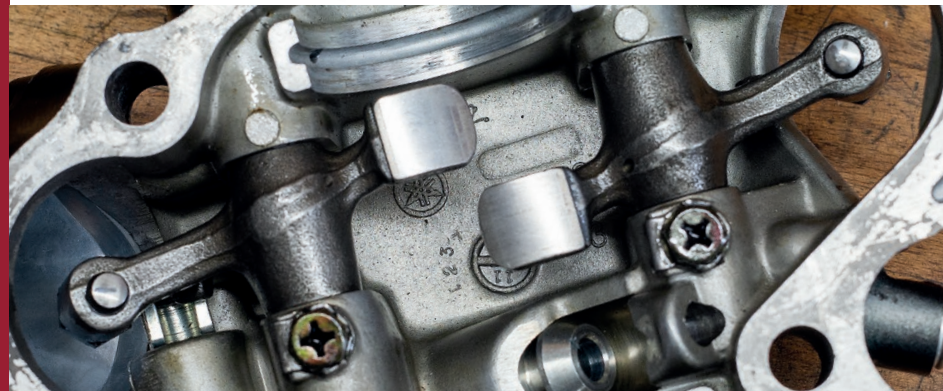
b) culbuteurs à bloc dur (orifice de lubrification au niveau de l'axe).

Pour une durabilité maximale, les culbuteurs et l'arbre à cames doivent être adaptés entre eux. La XT500 a été livrée avec des culbuteurs chromés durs pendant toute la durée de sa production. L'arbre à cames réf. 90060 est compatible avec cette configuration. Les culbuteurs à bloc dur sont utilisés avec nos arbres à cames Performance, car ceux-ci sont nitrurés.

a) chromé dur



b) Bloc dur



CULBUTEURS ET ACCESSOIRES

Désignation	Remarque	Réf.
Culbuteur admission ou échappement, 1 pièce ❶	Tous les modèles TT/XT	27006
Culbuteur bloc dur admission ou échappement, 1 pièce ❷	SR500'84-	90004
Axe de culbuteur admission ou échappement, 1 pièce ❸	Tous les TT/XT	90016
Tôle de sécurité pour axe de culbuteur	'84-	28367
Vis pour la tôle de fixation	'84-	28794
Vis de réglage du jeu des soupapes à tête allen	Tous les TT/XT	91308
Vis de réglage du jeu des soupapes « carrée », ancienne version à tête carrée (OEM)	Tous les TT/XT	90013
Contre-écrou adapté	Tous les modèles TT/XT	90017-1

- ❶ À utiliser uniquement avec l'arbre à cames d'origine (XT500'76-'89 et SR500-'83)
❷ À utiliser uniquement avec un arbre à cames nitruré (SR500'84- ou stage 1-5 KEDO)
❸ Les axes de culbuteurs sont désormais livrés uniquement avec l'alésage pour la vis de blocage (de série à partir de '84)



RÉGLEUR DE SOUPAPES SPÉCIAL

- Facilite considérablement le réglage des soupapes
- Zone de préhension moletée avec alésage transversal

Modèle	Réf.
Allen extérieur de 4 mm pour 91308	30561
Carré intérieur de 4 mm pour 90013	30562



VIS DE RÉGLAGE DU JEU DE SOUPE À BILLE PLATE

- Surface d'appui plus importante à l'extrémité de la tige de soupape par rapport aux vis d'origine, ce qui réduit la pression superficielle et élimine le piquûrage
- Utilisation toujours judicieuse même sur les moteurs dont les extrémités de queues de soupapes sont légèrement endommagées, car seules les zones extérieures encore intactes sont alors sollicitées
- Fabrication CNC garantissant une précision maximale et des tolérances minimales; chaque bille est rectifiée avec précision, chaque logement de bille est contrôlé individuellement, ce qui permet d'obtenir une adhérence optimale et une répartition uniforme de la pression
- Installation facile
- Lot de 2 pièces prêtes à monter pour l'admission et l'échappement

Réf.	Réf.
Vis de réglage du jeu de soupape à bille plate	50163



REMISE EN ÉTAT DES PALIERS D'AXE DE CULBUTEURS

- Lorsque les paliers d'axe de culbuteur sont usés, les culbuteurs ne s'appuient plus correctement contre l'arbre à cames, ce qui entraîne une usure accrue et des bruits mécaniques désagréables, car le jeu des soupapes ne peut plus être réglé avec précision
- La position inaccessible du palier d'axe dans le couvercle de culasse nécessite un outillage spécial; la remise en état demande un travail considérable
- Après la remise en état, il est recommandé d'utiliser notre système de lubrification directe,

car c'est le seul moyen de garantir une alimentation en huile optimale des deux culbuteurs

- Les paliers usés sont remis à neuf à l'aide de douilles en bronze spécialement usinées. Pour la prestation de services, veuillez également nous envoyer vos culbuteurs et axes
- Cette prestation comprend le remplacement des paliers des deux axes

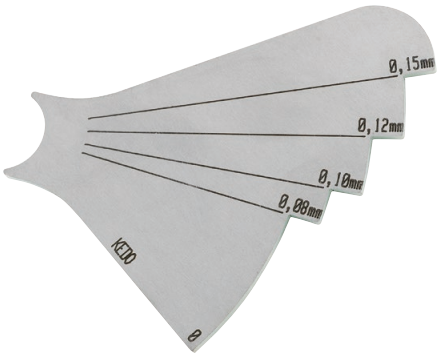
Réf.	Réf.
Remise en état des paliers d'axes de culbuteur	DL68



GABARIT DE RÉGLAGE DU JEU DES SOUPAPES

- Réglage à l'aide de l'angle de la vis de réglage plutôt que par jauge d'épaisseur
- Idéal pour les vis de réglage du jeu des soupapes à bille plate (réf. 50163), car le déplacement de la bille dans son logement n'a pas d'incidence
- Notice détaillée et illustrée incluse

Article	Réf.
Gabarit de réglage du jeu de soupapes 0,08 – 0,15 mm	50147



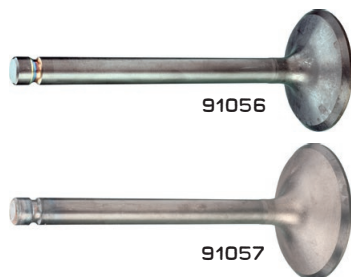
SOUPAPES D'ADMISSION ET D'ÉCHAPPEMENT

- Soupapes ultra-résistantes de qualité supérieure. Acier spécial nitruré résistant à la température. Extrémités de queue de soupape trempées pour éviter l'usure prématurée due au « martelage » des têtes de tige de soupape

Modèle	Admission Réf.	Échappement Réf.
XT500 '79 (petite soupape d'admission de Ø 45 mm)	91057	91056
XT500 '80- (grande soupape d'admission de Ø 47 mm)	91050	91056

En refabrication ou comme pièce de rechange d'origine:

Modèle	Admission	Échappement
XT500 '80-'83	91059	91060
XT500 '84-	91059	28895



RESSORTS ET CLAVETTES DE SOUPE

- Convient pour l'admission et l'échappement, à l'unité

Ressort intérieur	Réf.
TT500, XT500	11028

Ressort extérieur	Réf.
TT500, XT500	11027

Clavette de soupape	Réf.
XT500 tous (4 × requis)	11029



KIT RACING DE COUPELLES DE RESSORT DE SOUPE

- Réduction de poids de 20% par rapport aux pièces d'origine, ce qui réduit le battement des soupapes
- Le kit comprend deux coupelles de ressort de soupape avec quatre clavettes de soupape

Utilisation	Réf.
Compatible avec les ressorts de soupapes d'origine	30968



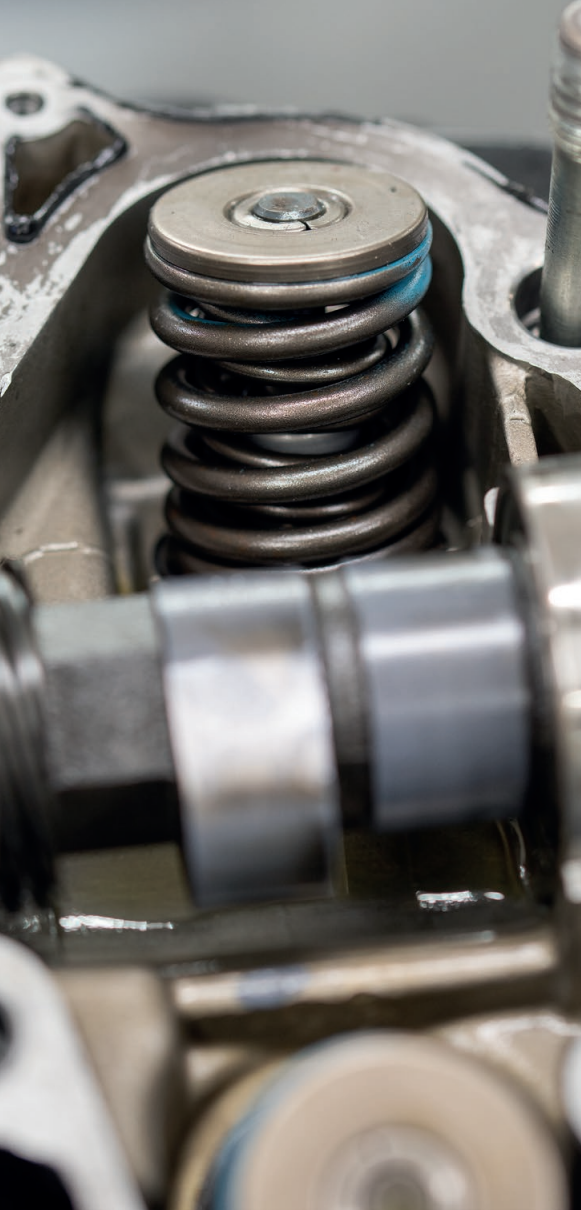
CONSEILS EN CAS DE CLIQUETIS AU NIVEAU DU SYSTÈME DE DISTRIBUTION

Si les soupapes cliquent fortement alors que le jeu des soupapes est correctement réglé, cela peut avoir les causes suivantes:

- ▶ Extrémités des queues de soupapes piquées (pitting)
- ▶ Paliers d'axes de culbuteurs usés (réparation DL68, voir page 30)

▶ Vis de réglage des soupapes usées (il est recommandé de remplacer régulièrement ces vis de réglage relativement peu coûteuses)

▶ Culbuteurs grippés (il convient de vérifier de toute urgence l'alimentation en huile)



GUIDE DE SOUPE EN BRONZE

- Conductivité thermique supérieure à celle de l'original et meilleures performances en cas de manque de lubrification, ce qui en fait une amélioration judicieuse pour le moteur de série
- Nos guides de soupapes en bronze ont, pour des raisons pratiques, un diamètre extérieur supérieur à celui de l'original (+ 3/10 mm) et doivent donc impérativement être mesurés AVANT le montage et adaptés de manière professionnelle à l'alésage de la culasse; APRÈS le montage, il faut en outre aléser la cote intérieure du guide au diamètre extérieur de la queue de soupape
- Les guides de soupapes d'origine ne sont plus disponibles. Nos guides en bronze constituent une alternative qui a fait ses preuves depuis des décennies
- Convient pour les soupapes d'admission et d'échappement

Désignation	Réf.
Guide de soupape en bronze	30070



Livraison
joint torique inclus

JOINT DE QUEUE DE SOUPE

- Convient respectivement pour la queue de soupape d'admission et d'échappement

Modèle	Réf. accessoire	Réf. OEM
TT500, XT500	91125	28219



RONDELLE DE SIÈGE DE RESSORT DE SOUPE

- Rondelle de calage entre les ressorts de soupape et le siège +0,2 mm (plus épaisse que la rondelle d'origine, précontrainte du ressort légèrement plus élevée); pièce

Modèle	Réf.
TT500, XT500	11148



PRESSE UNIVERSELLE POUR RESSORTS DE SOUPAPES

- Presse à ressorts de soupapes robuste, adaptée à la plupart des moteurs à quatre temps, adaptateurs pour têtes de soupapes de 13 mm à 28 mm
- Livrée avec un coffret de rangement

Réf.	Réf.
Presse universelle pour ressorts de soupapes	60270

Adaptateur supplémentaire de 32 mm, parfait pour la XT500:

Désignation	Réf.
Adaptateur	40538



RODOIR DE SOUPAPES ET PÂTE DE RODAGE

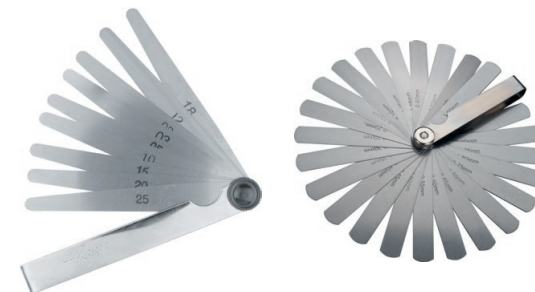
Diamètre de la ventouse du rodoir	Réf.
Ø 20 mm	40077
Ø 30 mm	40079
Kit de pâte pour le rodage et le polissage de finition ①	40073

① Pâtes de rodage pour soupapes, contenu total de 100 ml

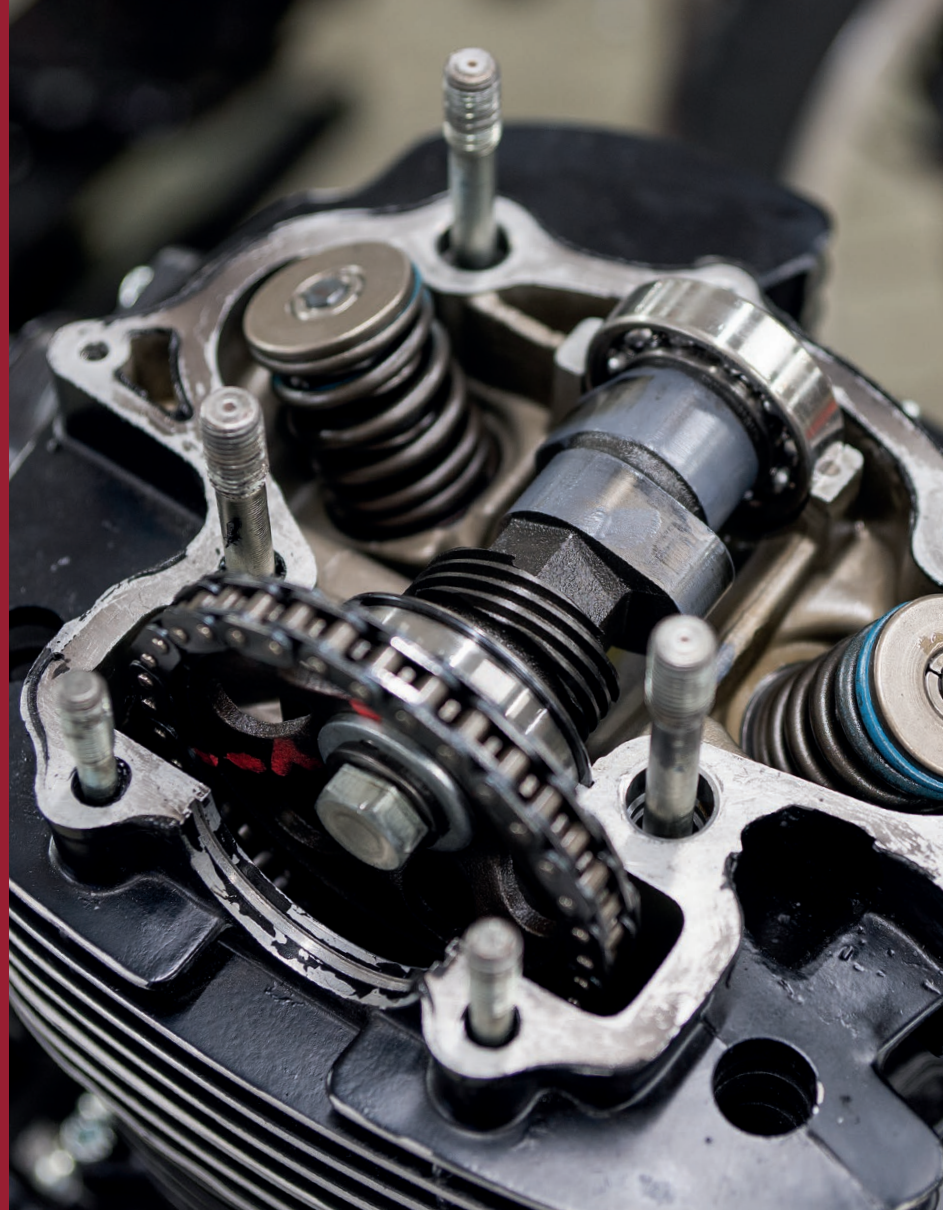
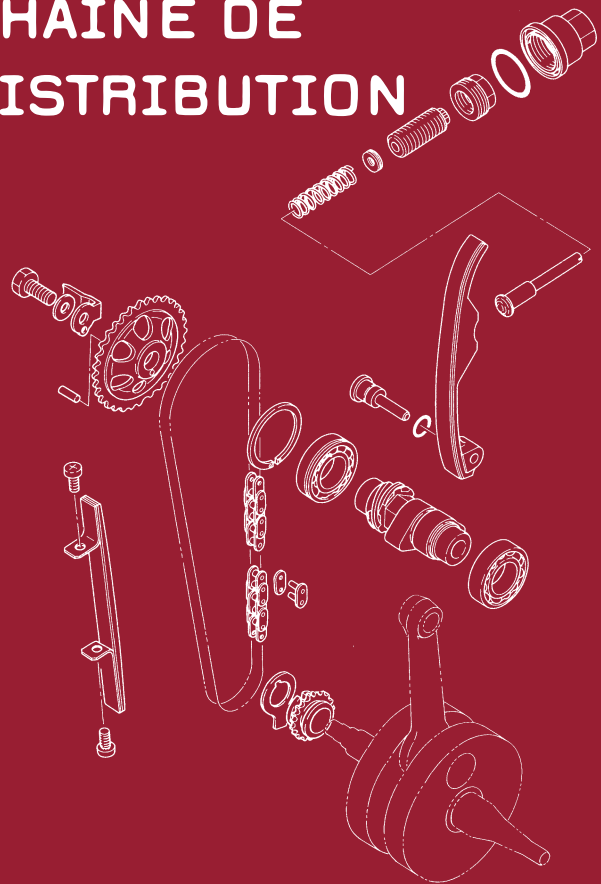


JEU DE CALES D'ÉPAISSEUR

Désignation	Réf.
Jeu de cales d'épaisseur, 9 tailles	40114
Avec les tailles les plus courantes: 0,03; 0,05; 0,08; 0,10; 0,13; 0,15; 0,18; 0,20 et 0,25 (tous en mm)	
Jeu de jauges d'épaisseur 25 tailles	40134
Avec des gradations très fines: 0,04; 0,05; 0,06; 0,07; 0,08; 0,09; 0,10; 0,15; 0,20; 0,25; 0,30; 0,35; 0,40; 0,45; 0,50; 0,55; 0,60; 0,65; 0,70; 0,75; 0,80; 0,85; 0,90; 0,95; 1,00 (toutes en mm)	



ARBRE À CAMES ET CHAÎNE DE DISTRIBUTION



ARBRE À CAMES D'ORIGINE

- Pièce de rechange d'origine pour une durabilité maximale et une courbe de puissance harmonieuse
- Cette pièce ne peut être combinée qu'avec les culbuteurs chromés dur

Modèle	Réf.
TT500 tous, XT500 tous (’76-’89 chromé dur)	90060

Accessoires

Désignation	Réf.
Culbuteur compatible	27006
Roulement d'arbre à cames gauche	94007
Roulement d'arbre à cames droit avec rainure!	90011
Bague de guidage du roulement d'arbre à cames❶	10106

❶ Si nécessaire, veuillez récupérer la bague de guidage de l'ancienne pièce



CHAÎNE DE DISTRIBUTION ET TENDEUR TT/XT

Désignation	Réf.
Chaîne de distribution fermée 106 maillons	92003
Glissière de tension de chaîne de distribution	91044
Glissière de chaîne de distribution	91043
Poussoir du tendeur	27600
Vis de réglage nouvelle version pour petit ressort❶	90056
Contre-écrou adapté	27607
Petit ressort❶	27107
Grand ressort	27079
Rondelle amortisseur caoutchoutée	27612
Boulon inférieur de glissière de chaîne (dans le bloc moteur)	28020
Joint torique de la barre de serrage	29201

❶ Utilisé de série à partir de l'année de construction 1984



Chaîne YouTube KEDO:
contrôle et tension de la
chaîne de distribution



TENDEUR DE CHAÎNE DE DISTRIBUTION HYDRAULIQUE

- Le tendeur de chaîne de distribution hydraulique peut se détendre librement, mais est extrêmement freiné à la compression, ce qui garantit un guidage sans jeu de la chaîne de distribution, que le moteur soit froid ou chaud
- Compensation fiable de la dilatation thermique du cylindre et garantie d'un bon calage de la distribution. Montage très facile – remplace simplement le tendeur d'origine. Compatible avec toutes les TT500 et XT500

Réf.	Réf.
Tendeur de chaîne de distribution hydraulique	22722
Entretoise pour capuchon de tendeur de chaîne de distribution (voir remarque ci-dessous)	22724



! Remarque: si le tendeur de chaîne hydraulique est utilisé avec une périphérie neuve (chaîne, glissière et glissière de tension), l'entretoise réf. 22724 est généralement nécessaire.

ENTRAÎNEMENT DE CHAÎNE DE DISTRIBUTION

Désignation	Réf.
Pignon de chaîne de distribution supérieur	33019
Pignon de chaîne de distribution vernier (réglable)	30543
Goupille de centrage pour pignon de chaîne de distribution	10105
Index repère de point mort haut	27601RP
Vis de fixation du pignon de chaîne de distribution	27602
Pignon de chaîne de distribution inférieur	28342
Plaquette des repères du vilebrequin	27596



TENDEUR DE CHAÎNE DE DISTRIBUTION - CAPUCHON DE PROTECTION

- Capuchon en aluminium discret, taillé dans la masse, destiné à remplacer la pièce d'origine en plastique peu résistante; avec joint torique

Modèle	Réf.
anodisé argent	92070
anodisé noir	92070S

Comme pièce de rechange d'origine:

Désignation	Réf.
Capuchon (plastique, noir)	22318
Joint torique (pour les réf. s 22318 et 92070)	22357



! Malgré la dimension du 6 pans extérieur du capuchon, celui-ci ne doit être serré qu'à la main (15–20 Nm); en cas de fuite d'huile, il convient de vérifier en premier lieu le joint torique et de le remplacer si nécessaire.



DIRT TEAM
KEDO
PARTS 'N' SERVICE

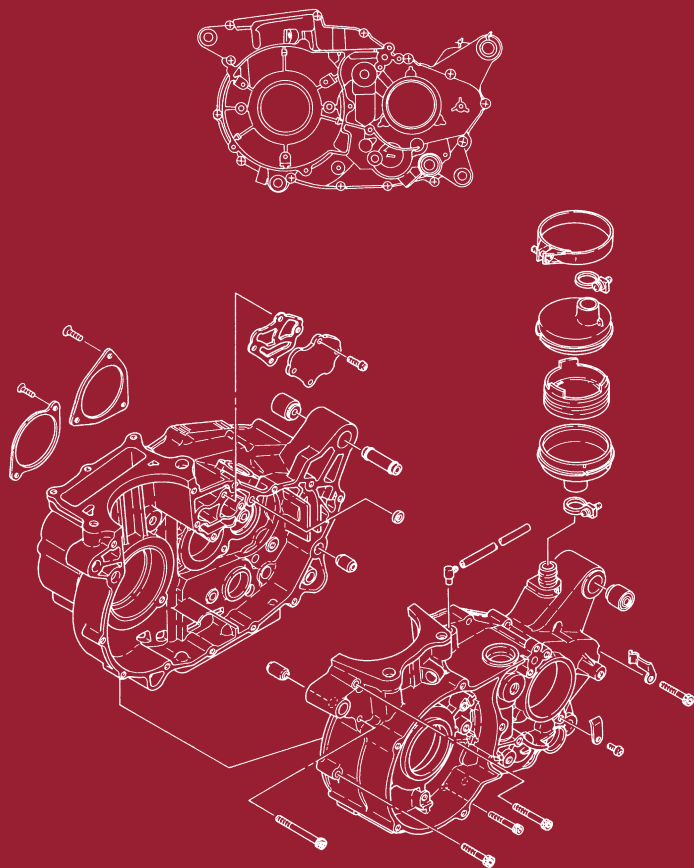
YAMAHA
KEDO

100 BER
T-1

711

LOPAL

DEMI-CARTERS



SUPPORT MOTEUR D'ATELIER

- Stabilité optimale du moteur, idéal pour les travaux sur le moteur démonté, pour un stockage du moteur bien vertical ainsi que pour le transport
- Le moteur est fixé au support au niveau des points inférieurs du carter à l'aide des boulons fournis, de sorte que le cylindre, la culasse et les couvercles latéraux du moteur sont librement accessibles
- De fabrication robuste et soignée, il peut également être utilisé en dehors de l'atelier (showroom, salon, etc.)

Désignation

Réf.

Compatible avec TT500, XT500, Matériau: acier inoxydable

60293



L'original de KEDO, stable et sûr!
Livraison comprenant les boulons de fixation

SUPPORT MOTEUR D'ATELIER

- Version économique, idéal pour le transport, le stockage et les travaux sur moteur déposé.

Désignation	Réf.
Support moteur	60107



OUTIL DE DÉSACCOUPLMENT DES CARTERS MOTEUR

- Modèle robuste en acier galvanisé de qualité professionnelle

Désignation	Réf.
Outil de désaccouplement de carters	60635
Protection de queue de vilebrequin en bronze	60626



KIT DE JOINTS SPI MOTEUR

- Qualité d'origine, nombreux joints spi de dimensions spécifiques. Avec lèvre d'étanchéité lorsque cela est nécessaire
- Les joints spi suivants sont inclus: vilebrequin côté gauche et droit, levier de débrayage, bielle de commande, entraînement du compte-tours, kick, pompe à huile, sortie de boîte de vitesses, levier de décompression/culasse, arbre d'allumeur

Modèle	Remarque	Réf.
TT500, XT500	11 pièces	90023



Les joints spi moteur sont également disponibles à l'unité dans notre boutique en ligne

RENIFLARD CARTER

- Il permet de ventiler la zone autour du mécanisme d'avance centrifuge et des vis platinees

Désignation	Réf.
Reniflard sur bloc moteur	27013
Durite de reniflard, noir, 1 m	27108



Chaîne YouTube de KEDO: étonnamment complexe – la mise à l'air sur les modèles TT et XT

DÉCANTEUR D'HUILE ET
ACCESSOIRES

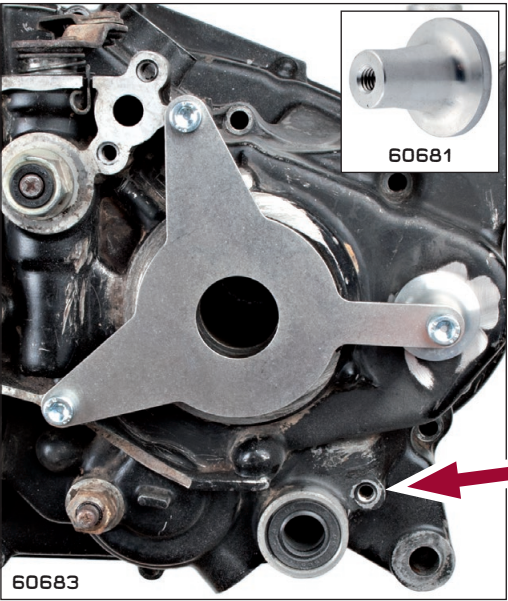
- Compatible avec la XT500

Désignation	Réf.
Partie supérieure	28261
Partie inférieure	28011
Entonnoir	28258
Grand collier (raccord entre partie supérieure et partie inférieure)	28649
Petit collier (embout haut/bas)	28260



RÉPARATION DU SUPPORT DE CARTER DE PIGNON

- Kit de réparation ingénieux pour le support de cache-pignon, lorsque le filetage sur le bloc moteur est cassé: il suffit de couper le moignon à ras, de coller à la Loctite (voir art. 41244) le nouveau pied de réparation à l'aide du gabarit de positionnement – le tour est joué!
- Le kit de réparation se compose d'un embout de réparation en aluminium avec filetage et d'un gabarit de positionnement (réutilisable)



Désignation	Réf.
Kit de réparation support de carter de pignon	60683

Pièces de rechange disponibles séparément:

Désignation	Réf.
Pied fileté (alu)	60681
Gabarit (acier inoxydable)	60682

TÔLE DE FIXATION DU FAISCEAU DE
CÂBLES DE L'ALTERNATEUR

- Montage sous la sortie de boîte de vitesses

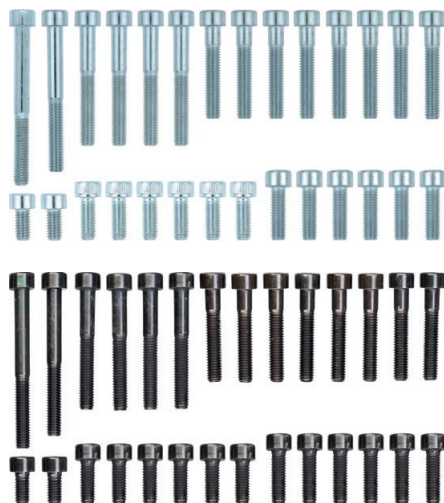
Désignation	Réf.
Tôle de fixation du faisceau de câbles de l'alternateur	28478



JEU DE VIS POUR CARTERS MOTEUR

- Notre kit de 28 pièces pour le carter moteur comprend toutes les vis allen de 6 mm nécessaires au montage du carter de vilebrequin, du labyrinthe d'huile, du carter d'huile, du guide-câbles et de la conduite d'huile
- Classe 8.8, brut (argenté) ou zingué noir

Désignation	Réf.
Kit de vis allen de 6 mm pour carters moteur, ARGENT	42016
Kit de vis allen de 6 mm pour carters moteur, NOIR	42016S



DOUILLE D'AJUSTAGE

- Se place entre les deux demi-carters

Désignation	Réf.
12 mm de diamètre; 2 x requis	27734



FIXATION ARRIÈRE DU MOTEUR

- L'entretoise est située entre les deux demi-carters, au niveau de la fixation arrière de moteur

Désignation	Réf.
Entretoise	22104
Joint torique adapté, x2 nécessaires, pièce	22112



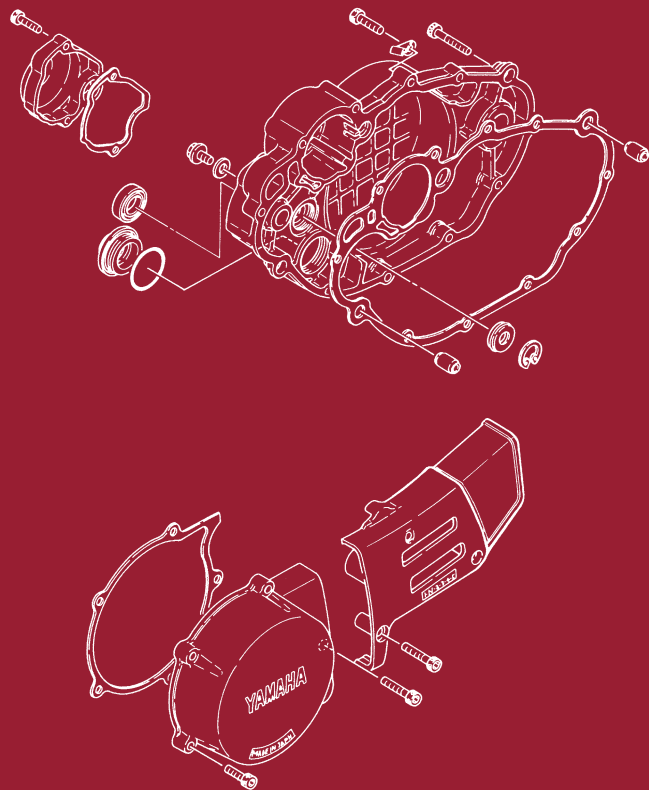
PEINTURE POUR MOTEUR ET ACCESSOIRES

- Nos peintures pour moteur résistent durablement à l'essence et à la chaleur
- Il suffit de matifier le couvercle d'embrayage en magnésium et de conserver autant que possible la peinture d'origine afin de l'utiliser comme sous-couche de peinture
- Si le couvercle en magnésium est fortement altéré par les intempéries, il doit être sablé et traité en plusieurs étapes (notamment recuit)
- N'utilisez l'apprêt que sur les supports problématiques

Désignation	Réf.
Apprêt bicomposant gris (XT500S)	51010
Apprêt bicomposant noir (TT/XT)	51003
Peinture bicomposant gris foncé métallisé (XT500S)	51069
Peinture bicomposant noir satiné (TT/XT)	51170
Bombe réutilisable	51004
Cartouche de gaz propulseur de rechange pour la bombe réutilisable	51005
Diluant pour pulvérisation et nettoyage	51006



CARTERS MOTEUR



CARTERS MOTEUR

• Veuillez commander séparément les joints, si nécessaire

Désignation	Réf.
Refabrication du carter de vis plaatinées, aluminium brut	22321RP
Carter de filtre à huile, peint en noir	11019
Carter de pignon KEDO « Racer », aluminium brut	41834
Carter de pignon KEDO « Racer », aluminium époxy noir	41834S
Refabrication du carter de pignon	26990RP



RALLONGE EN PLASTIQUE POUR LE CARTER DE PIGNON

- Se rivète sur le carter de pignon de sortie de boîte des XT 500, ABS teinté noir dans la masse
- Rivets noirs inclus

Modèle	Réf.
XT500	60612



KIT DE RIVETS POUR CARTER DE PIGNON

- Permet de réparer le carter de pignon
- Rivets, joints toriques et rondelles, ensemble complet de 12 pièces comprenant un rivet de plus

Modèle	Réf.
Rivet argentés	60610
Rivets noirs	60610S

TRAPPE DE SOUPAPE VIRACE

- Convient à tous les modèles TT/XT500 pour l'admission et l'échappement

Modèle	Réf.
classique poli	50272
époxy noir	50272S



CARTER DE FILTRE À HUILE VIRACE

- Avec vis de purge (allen) et rondelle d'étanchéité en cuivre (mais sans joints toriques)

Modèle	Réf.
classique poli	50273
époxy noir	50273S



KIT COMPLET VIRACE

- Kit complet à prix avantageux: quatre carter ViRace pour alternateur, filtre à huile, 2 x trappes de soupapes ET tous les joints (joint en papier pour le carter d'alternateur, vis de purge avec rondelle cuivre et petits et grands joints toriques pour le couvercle de filtre à huile, deux joints toriques pour les trappes de soupapes)

Modèle	Réf.
époxy noir	50215S



BOUCHON DE CONTRÔLE D'ALLUMAGE

- Bouchon en aluminium particulièrement robuste, usiné sur fraise à commande numérique
- Esthétique, solide et durable
- Résistant à la chaleur, contrairement à la pièce d'origine en plastique
- Veuillez commander le joint torique adapté en même temps

Réf.	Réf.
argent (anodisé)	30217
noir (anodisé)	30217S

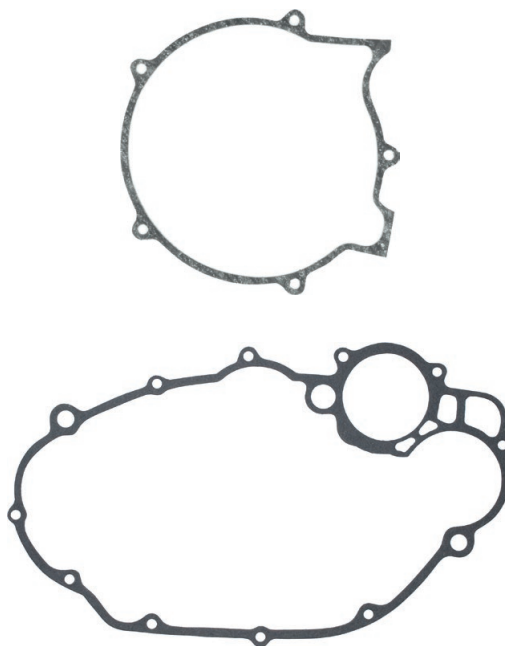
en complément ou comme pièce de rechange d'origine:

Désignation	Réf.
Joint torique (pour réf. 30217/S)	27330
Tôle indicatrice de position du vilebre-quin	27596



JOINT DE COUVERCLE D'ALTERNATEUR ET D'EMBRAYAGE

Modèle	Alternateur Réf.	Embrayage Réf.
TT500 et XT500 tous	11031	91011



DOUILLE D'AJUSTAGE

- Nécessaire deux fois sur le couvercle d'embrayage

Modèle	Réf.
Diamètre 12 mm, longueur 16 mm	27734



Chaîne YouTube KEDO: démontage du carter d'embrayage avec de nombreux conseils pratiques

RÉFECTION DU FILETAGE DU BOULON DE VIDANGE D'HUILE DANS LE CARTER LATÉRAL

- Réparation du filetage de cet important boulon de couvercle de filtre à huile, celui à '6 heures'
- Ce boulon spécifique ne peut pas être remplacé par une vis ou tige filetée car il remplit un rôle important dans la lubrification du moteur
- Pour la réparation, veuillez simplement nous envoyer le carter latéral d'embrayage nettoyé. Durée de la réparation: environ une semaine

Réf.	Réf.
Réfection du filetage du boulon inférieur de vidange d'huile du carter de filtre	DL47



JOINT D'ÉTANCHÉITÉ DU VILEBREQUIN

- L'un des joints d'étanchéité les plus importants du moteur 500, qui est souvent négligé
- Lors du démontage du couvercle côté embrayage, toujours vérifier et, en cas de doute, le remplacer!
- Sur les premiers modèles, Yamaha a monté ce joint d'étanchéité à l'envers – le côté fermé est orienté vers le vilebrequin
- À partir de 1980 (TT500 à partir de 1979), Yamaha a également installé un clip au-dessus du joint d'étanchéité – reconnaissable à la rainure dans le couvercle du carter

Modèle	Réf.
Joint d'étanchéité de vilebrequin droite	10112
Clip adapté	28802



JEUX DE VIS ALLEN POUR MOTEUR

- Classe 8.8, brut (zingué argent) ou zingué noir

Carters de moteur, 27 pces

(toutes les vis standard de 5 et 6 mm pour les carters d'embrayage, de filtre à huile avec vis de purge, d'alter-nateur, de réglage du jeu des soupapes et cache-pignon)

Couleur	Réf.
argent	10245
noir	10245S

Culasse, 10 pces

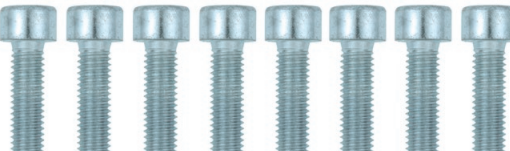
(toutes les vis de 6 mm pour la fixation du cylindre, de la culasse, du carter de culasse et de la glissière)

Modèle	Couleur	Réf.
TT/XT500 tous	argent	42015
	noir	42015S

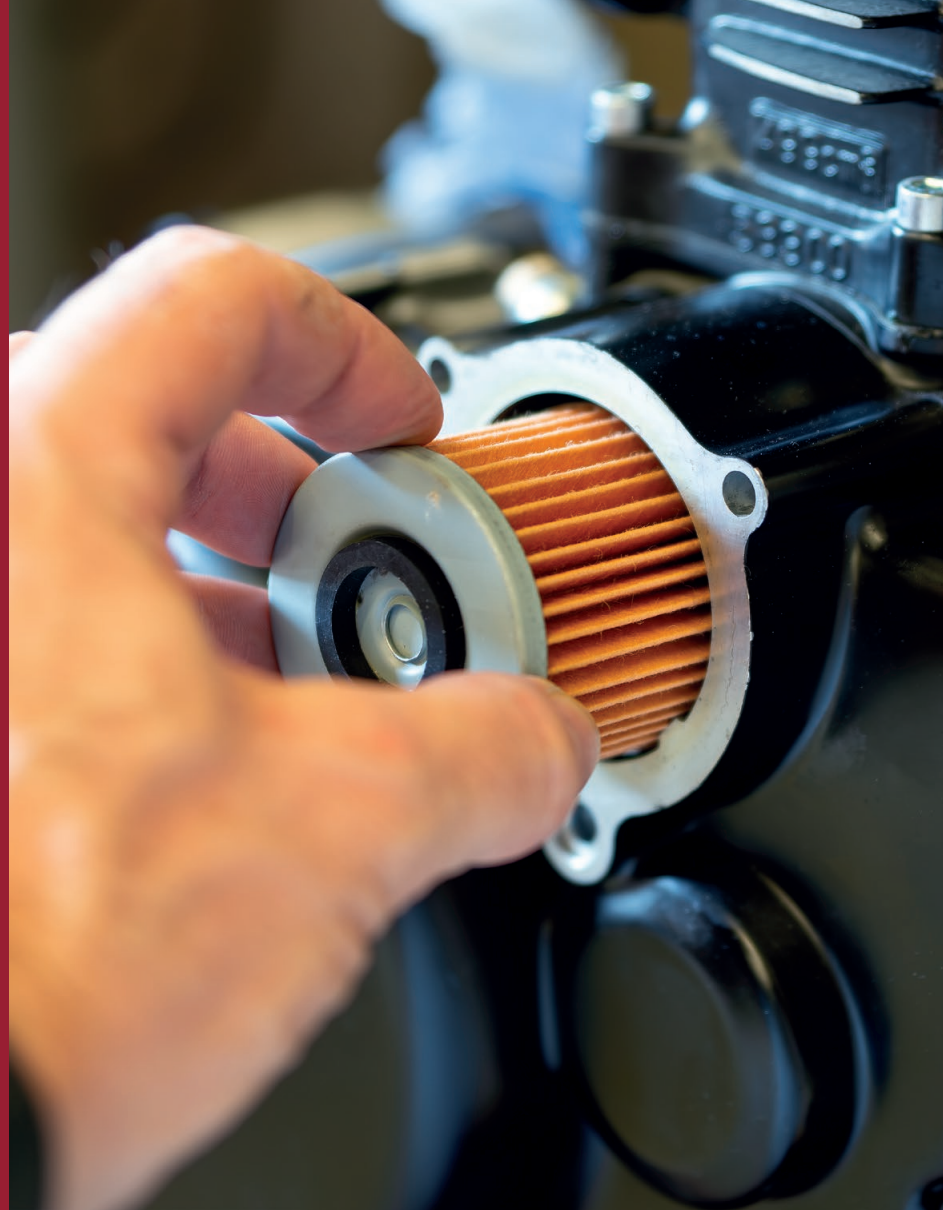
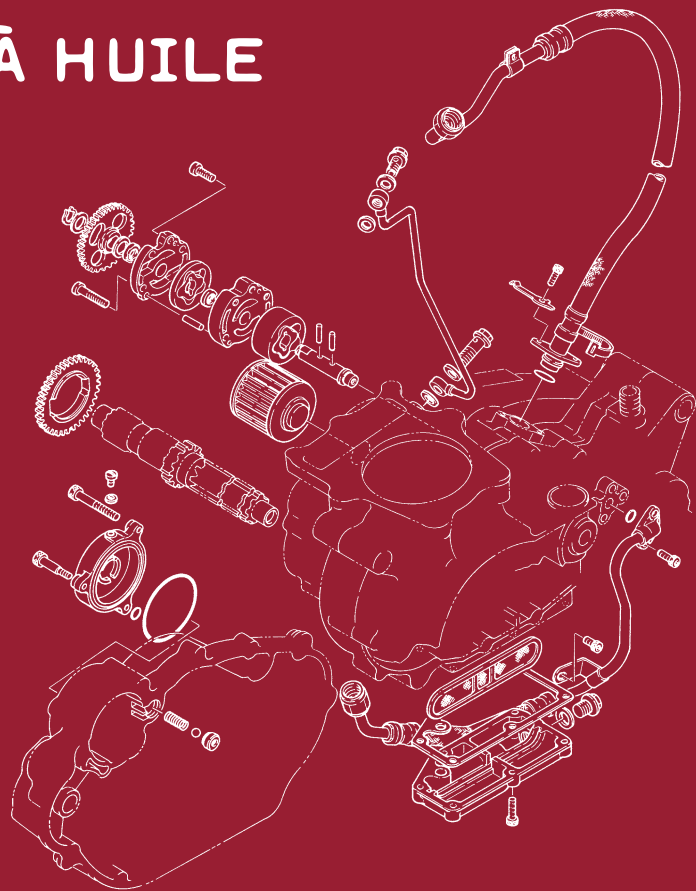
Kit complémentaire pour le carter moteur, 28 pces

(toutes les vis de 6 mm pour l'assemblage du carter, du labyrinthe d'huile, du carter d'huile, du guide-câbles et de la conduite d'huile)

Modèle	Couleur	Réf.
TT/XT500 tous	argent	42016
	noir	42016S



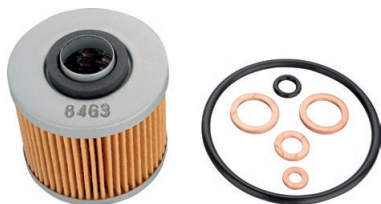
POMPE ET FILTRE À HUILE



KIT DE FILTRE À HUILE KEDO

- Qualité d'origine, éprouvée des milliers de fois, testé au quotidien et en course – convainc même les plus sceptiques
- Excellent débit d'huile, papier filtrant parfaitement collé, soupape de dérivation correctement calibrée
- Livré sous forme de kit d'entretien complet: filtre à huile, un grand et un petit joint torique, deux rondelles d'étanchéité pour la vidange d'huile au niveau du carter d'huile, ainsi qu'une rondelle d'étanchéité pour la vidange d'huile au niveau du cadre et une autre pour la purge d'huile

Modèle	Réf.
TT500, XT500	91628

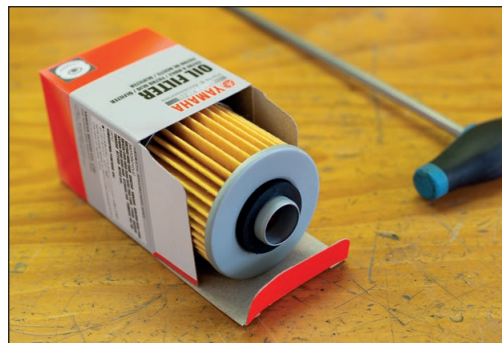


Le best-seller incontesté de la gamme KEDO. Le kit « tout compris » pour l'entretien de base. L'examen du filtre usagé fournit des indications importantes sur l'état du moteur.

FILTRE À HUILE D'ORIGINE

- De la plus haute qualité à tous égards, idéal pour tous ceux qui préfèrent par principe faire confiance à l'original; colle, papier filtrant, soupape de dérivation – tout est conforme aux spécifications de Yamaha
- Joints adaptés Réf. 91003/91004 à commander en même temps si nécessaire

Modèle	Réf.
TT500, XT500	28962



FILTRE À HUILE K&N PERFORMANCE

- Filtre même les particules les plus fines de 10 à 20 microns sans réduire le débit. Entièrement résistant à l'essence de course

Modèle	Réf.
TT500, XT500/S	91664



CLAPET DE RETENUE D'HUILE MOTEUR

- Un défaut peut entraîner un écoulement constant d'huile du réservoir vers le moteur – le niveau d'huile ne peut alors plus être déterminé correctement

Modèle	Réf.
XT500	27595



CARTER DE FILTRE À HUILE

Désignation	Réf.
Carter de filtre à huile, noir	11019
Vis de purge d'origine	27837
Vis de purge (allen, zinguée)	091205008B
Joint d'étanchéité en cuivre adapté (5×9×1 mm)	10070
Boulon de carter de filtre à huile (en bas), longueur: 40 mm (de série jusqu'en '78)	27866
Boulon du carter de filtre à huile (en bas), longueur: 48 mm (de série à partir de '79-)	28404
Grand joint torique de carter de filtre à huile	91003
Petit joint torique de carter de filtre à huile	91004

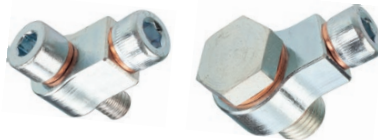


i Afin que la pression d'huile puisse s'établir, le boulon inférieur du couvercle du filtre à huile doit avoir la bonne longueur (lorsqu'il est de la bonne longueur, il obture l'orifice de vidange dans le boîtier du filtre à huile). Ne vous fiez pas à l'année de fabrication pour déterminer la longueur correcte, mais mesurez-la. Le boulon de 40 mm est nécessaire lorsque la distance entre la surface d'étanchéité du couvercle et l'orifice de fermeture (au centre en bas du boîtier du filtre) est de 24 mm. Si la distance est de 34 mm, il faut un boulon de 48 mm de long. Ces carters moteur sont identifiables à l'intérieur, au niveau de la bague de retenue située devant le joint d'étanchéité du vilebrequin. Attention: ne pas monter les boulons au hasard. Le boulon plus long n'assure pas l'étanchéité, ce qui est immédiatement visible. Le boulon plus court s'engage dans le filetage, mais ne ferme pas l'orifice de vidange; le filtre à huile est contourné et aucune pression d'huile ne s'établit. Il en résulte une casse moteur!

AIDE À LA VIDANGE D'HUILE

- Facilite la vidange d'huile: l'huile usagée s'écoule dans le bac, et non sur le sol. Se monte à la place des bouchons de vidange d'origine (châssis et carter d'huile). Notice de montage incluse

Réf.	Réf.
Aide à la vidange d'huile galvanisée	50260-24



CONDUITE D'HUILE CADRE - MOTEUR

- Il faut procéder au remplacement au plus tard lorsqu'un léger film d'huile se forme au niveau de la conduite
- Avec raccords sertis
- Livré sans joint torique, vis, etc. (nécessite un joint torique réf. 10133 côté moteur)

Désignation	Réf.
Conduite d'huile réservoir d'huile/moteur	27433
Joint torique adapté côté moteur	10133



CONDUITE DE RETOUR D'HUILE

- Conduite de retour d'huile reliant le bloc moteur au cadre
- Durite d'huile résistant aux hautes températures (3 couches) avec renfort textile et raccords sertis
- Visuellement très similaire à l'original

Réf.	Réf.
Conduite de retour d'huile	50199RP
Joint torique de la conduite de retour d'huile côté moteur	10134



Durites et raccords pour huile destinés au sur-mesure ou à la réparation de conduites d'huile

DURITE RENFORCÉE DE MISE À L'AIR ENTRE LA CULASSE ET LE RÉSERVOIR D'HUILE

- Cette durite de mise à l'air relie le couvercle de culasse au tube supérieur du cadre et doit être régulièrement inspecté pour détecter d'éventuelles fissures
- Modèle haute résistance. Livré avec 2 colliers en acier inoxydable

Réf.	Réf.
Tuyau de ventilation HD	22231

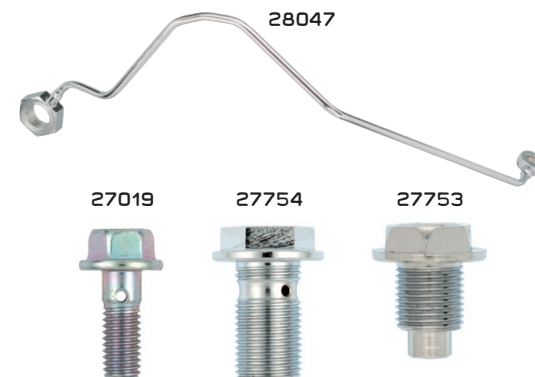


CONDUITE D'HUILE ASCENDANTE MOTEUR/SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT

- Conduite d'huile d'origine chromée et rigide vers la soupape d'échappement (de série à partir de 1984)

Modèle	Réf.
XT500	28047

Accessoires	Réf.
Vis creuse pour embase de cylindre (pour les joints adaptés, voir réf. 94025)	27019
Vis creuse pour culasse (pour les joints adaptés, voir réf. 29259)	27754
Vis de fermeture de l'axe du culbuteur d'admission (pour le joint adapté, voir réf. 29259)	27753



POMPE À HUILE

- Disponible en pièce d'origine. Contenu du kit: corps de pompe intérieur, couvercle, deux rotors et deux bagues d'étanchéité (l'arbre et les petites pièces peuvent être récupérés sur l'ancienne pompe si nécessaire)

Désignation

Kit de pompe à huile

Réf.

28370



POMPE À HUILE +50% KEDO

- Augmente la pression d'huile faible à un niveau sain et raisonnable
- Le circuit d'huile interne, essentiel, est alimenté plus rapidement et avec plus d'huile, ce qui permet de réduire considérablement l'usure de l'ensemble du moteur
- Le corps de pompe est soigneusement usiné dans de l'aluminium massif, le rotor est fabriqué en métal fritté spécial – il en résulte une fiabilité et une durabilité maximales, capables de résister aux sollicitations les plus extrêmes
- Éprouvée mille fois au quotidien et testée par nos soins dans des conditions de course extrêmes, nous la recommandons sans réserve! Son utilisation est également très judicieuse sur des moteurs de série. L'augmentation de la pression d'huile n'entraîne bien sûr aucun effet secondaire indésirable
- Livraison prête à monter, avec notice de montage complète; le couvercle de la pompe à huile, le rotor de la pompe de retour, etc. sont repris de l'ancienne pièce (dans la mesure où ceux-ci sont encore intacts)

Réf.

+ 50% Pompe à huile

Réf.

40398

i *Un taux supérieur à 50 % est certes techniquement possible, mais n'a qu'un intérêt limité. Sans une pompe de refoulement plus puissante, le carter d'huile risque alors de déborder; or, pour des raisons d'espace, il n'est pas possible d'installer simultanément une pompe de refoulement plus puissante.*



Vous trouverez la liste détaillée de toutes les pièces de rechange pour la pompe à huile dans notre boutique en ligne

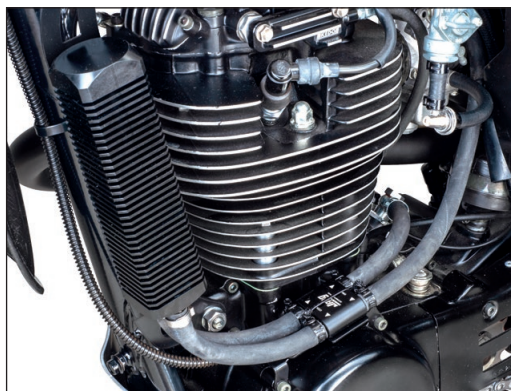


Chaîne YouTube KEDO: tutoriel vidéo étape par étape du montage de la pompe +50%

KIT DE RADIATEUR D'HUILE EN ALUMINIUM USINÉ

- Pratiquement indestructible, car taillé la masse, idéal également pour un usage TT
- S'intègre parfaitement au look et aux lignes classiques de la moto
- Livré sous forme de kit complet prêt à monter, comprenant un radiateur d'huile avec support spécifique au modèle, des durites d'huile noires pré-assemblés et une notice de montage
- Extensible en option avec des thermostats Jagg

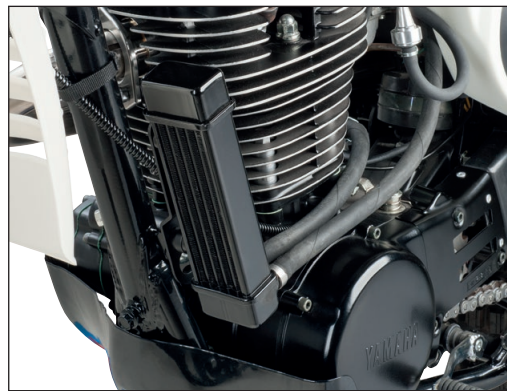
Modèle	Réf.
XT500-'79	50587-79
XT500'80-	50587-80



RADIATEUR D'HUILE « SLIM » ET KIT DE MONTAGE

- Position de montage pratique sur le support moteur avant avec une puissance de refroidissement efficace
- Le kit de montage pour le radiateur d'huile Jagg très apprécié comprend toutes les pièces nécessaires au raccordement et au montage du radiateur d'huile; veuillez commander le radiateur d'huile séparément
- Extensible en option avec nos protections de radiateur réf. 50690/50691 et les thermostats Jagg

Désignation	Réf.
Kit de montage XT500 tous	50682KT
Radiateur d'huile Jagg	50180JG



THERMOSTATS D'HUILE ET SUPPORTS

- Les thermostats d'huile Jagg s'intègrent facilement dans les durites d'huile existantes
- Compatibles avec tous les kits de radiateurs d'huile KEDO
- Le thermostat automatique s'ouvre à partir de 85 °C (ouverture maximale à partir de 90 °C), le thermostat manuel s'ouvre ou se ferme en continu
- Grâce à notre support de thermostat, les thermostats Jagg peuvent être fixés discrètement au-dessus de l'alternateur

Désignation	Réf.
Thermostat d'huile automatique	50253
Thermostat d'huile manuel	50254
Support de thermostat XT500	50679



CARTER, CRÉPINE ET VIS DE VIDANGE D'HUILE

Désignation	Réf.
Bouchon de vidange	22374
Carter d'huile – joint adapté	21029 21030
Crépine de carter d'huile – joint adapté	21028 21034
Vis de vidange d'huile/châssis – joint adapté	27029 94025



CARTER D'HUILE VIRACE RENFORCÉ

- Avec ailettes de refroidissement de style Vi-Race, assorti à nos carters moteur
- Particulièrement solide, taillé dans la masse avec précision et anodisé HeavyDuty
- Meilleure dissipation thermique grâce aux ailettes de refroidissement
- Filetage haute résistance pour le bouchon de vidange d'huile

Réf.	Réf.
Carter d'huile ViRace	50262
Joint de carter d'huile	21030



VIS MAGNÉTIQUE DE VIDANGE D'HUILE

- Les résidus métalliques sont attirés et retenus de manière sûre par l'aimant, et ainsi éliminés du circuit d'huile – l'assurance (de survie) pour le moteur
- Rondelles d'étanchéité métalliques multicouches dotées de cavités qui se compriment lors du serrage et assurent une étanchéité parfaite

Article	Remarque	Réf.
Acier	Fabriquée par KEDO	40535
Titane	Tige magnétique extra-longue	40519
Aluminium	Tige magnétique extra-longue	41385
Joint de vidange d'huile (multicouche)		91005RP



HUILE MOTEUR POUR MOTO 20W50

- L'huile minérale SAE 20W50 est idéale pour les modèles TT500 et XT500
- Conçue pour les moteurs de moto à refroidissement par air, avec une attention particulière portée à une grande stabilité thermique
- Les huiles de notre gamme offrent non seulement un pouvoir lubrifiant élevé, mais aussi une bonne protection contre la corrosion

Quantité	Réf.
Bidon Eurol de 1 litre	51557
Bidon Eurol de 4 litres	51558
Bidon de marque maison, 4 litres	50617



KIT DE VIDANGE D'HUILE

- Le kit de démarrage idéal pour le printemps
 - Notre kit de vidange d'huile contient trois litres d'huile minérale 20W50 moto de marque Eurol, le joint de carter d'huile, le filtre à huile, le petit et le grand joint torique et les joints pour les deux bouchons de vidange.
- Prix avantageux par rapport à l'achat séparé

Désignation	Réf.
Kit de vidange d'huile	91090



QUANTITÉ D'HUILE MOTEUR NÉCESSAIRE

Selon le manuel d'entretien Yamaha de 1976, la XT nécessite une vidange tous les 3 000 km, et tous les 6 000 km avec le filtre à huile. Le manuel d'entretien de 1986 indique tous les 6 mois ou au plus tard tous les 6 000 km avec 0,1 L d'huile en moins.

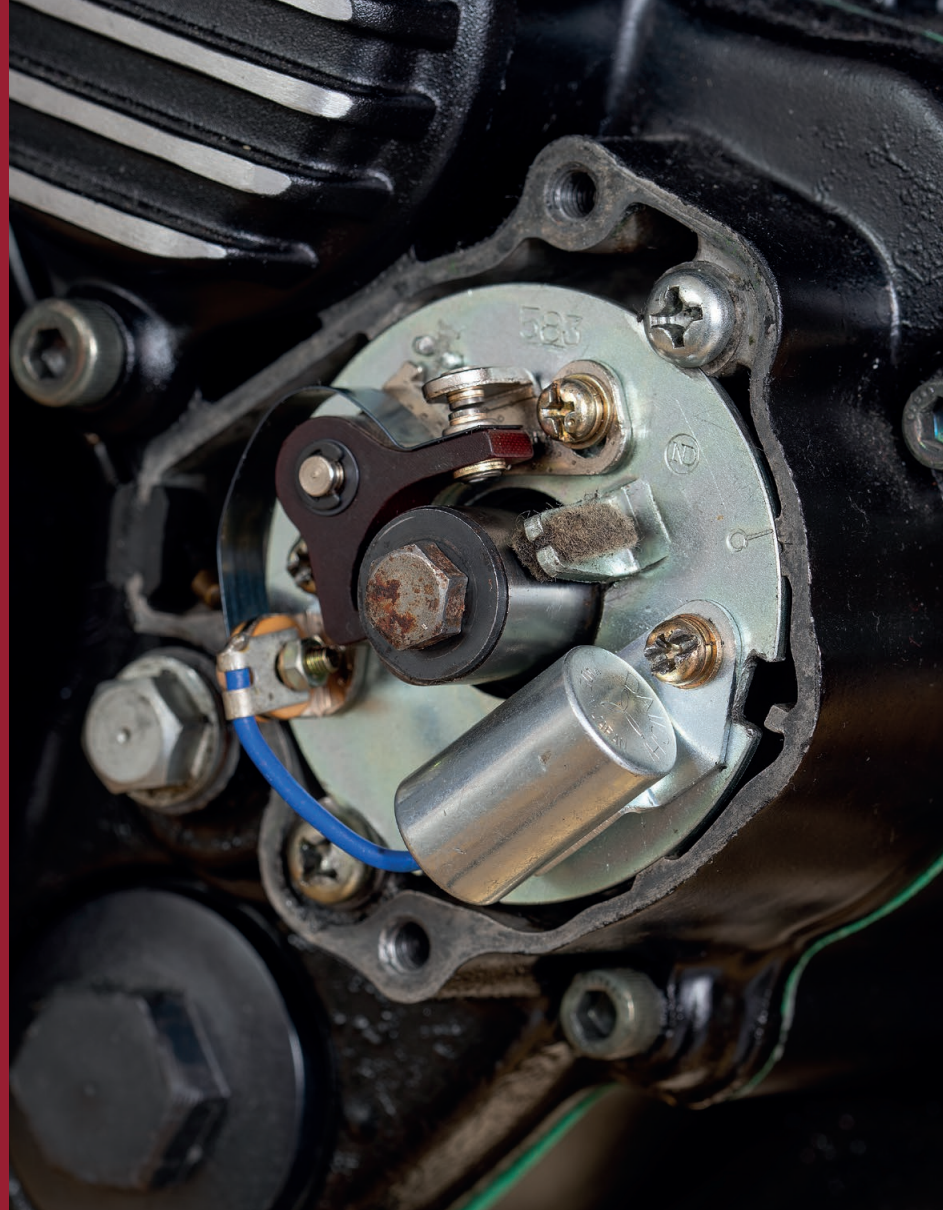
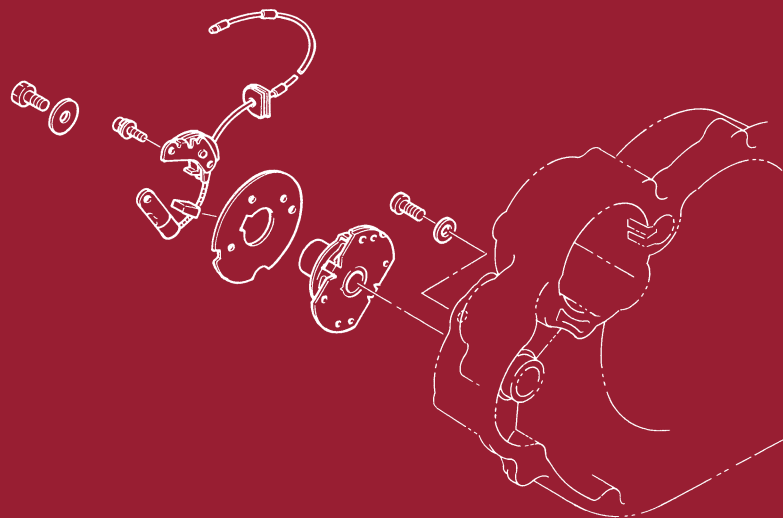
Vidange périodique de remplissage:	2,0 L de quantité de remplissage:
En cas de remplacement du filtre à huile:	2,1 L de capacité
Quantité totale d'huile:	2,5 L

Bac de 10 litres avec poignées pour huile usagée Réf. 41531



i Toutes les huiles ne se valent pas! Les propriétaires de motos anciennes, en particulier, ont souvent tendance à ne pas utiliser l'huile la mieux adaptée. Ils se basent sur des recommandations du constructeur désormais obsolètes (certaines spécifications n'existent même plus aujourd'hui) ou utilisent, par exemple, la même huile pour leur voiture et leur moto moderne. Sur une moto, l'huile est soumise à des contraintes totalement différentes de celles d'une voiture. Contrairement à une voiture, elle doit également lubrifier la boîte de vitesses et présenter la résistance au cisaillement nécessaire à cet effet. Le régime moteur, la température du moteur, la compatibilité avec l'embrayage, etc. imposent également d'autres exigences. La question n'est pas de savoir si le moteur subira des dommages, mais dans quelle mesure il peut fonctionner mieux et plus longtemps!

MÉCANISME D'AVANCE CENTRIFUGE ET PLATEAU D'ALLUMAGE



ALLUMAGE ET ACCESSOIRES

Désignation	Réf.
Refabrication du plateau d'allumage, platine en acier inoxydable avec contact Daiichi, condensateur et feutre, prête à monter AVEC câble et joint en caoutchouc	11150-2
Câble de raccordement pour vis platinées	29286
Caoutchouc de passage/joint en caoutchouc faisceau de plateau d'allumage seul	29568
Joint d'étanchéité pour arbre d'allumeur	27328
Bouchon de contrôle d'allumage, joint torique	27330
Rondelle de mécanisme d'avance centrifuge 15×9×1 mm	27848RP
Jeu de vis pour condensateur et contact (à six pans creux)	40216
Passe-câble en caoutchouc pour faisceau de câbles de l'alternateur	10242
Agrafe/guide-câble pour câble de vis platinées sur le couvercle côté embrayage, 1 pièce	28405RP
Guide-câble pour câble de vis platinées, montage au niveau du raccord du tuyau d'huile au centre du moteur	29063RP



Comment régler correctement l'allumage de la XT500 – un guide étape par étape

RUPTEUR

Désignation	Réf.
Vis platinées, refabrication	40004KD
Vis platinées, OEM	40004OEM

Accessoires	Réf.
Joint de carter de vis platinées	11030



CONDENSATEUR

- Avec un câble court (un câble trop long pose des problèmes d'espace). Convient à tous les modèles (6 V et 12 V)

Réf.	Réf.
Condensateur, refabrication	40012
Condensateur d'origine	40012OEM



LAMPE TEST

- Compatible 6–24 volts, utile pour régler le calage de l'allumage. Instructions détaillées pour le réglage de l'allumage disponibles dans notre boutique en ligne

Désignation	Réf.
Lampe test	40305
Ampoule de rechange	40308



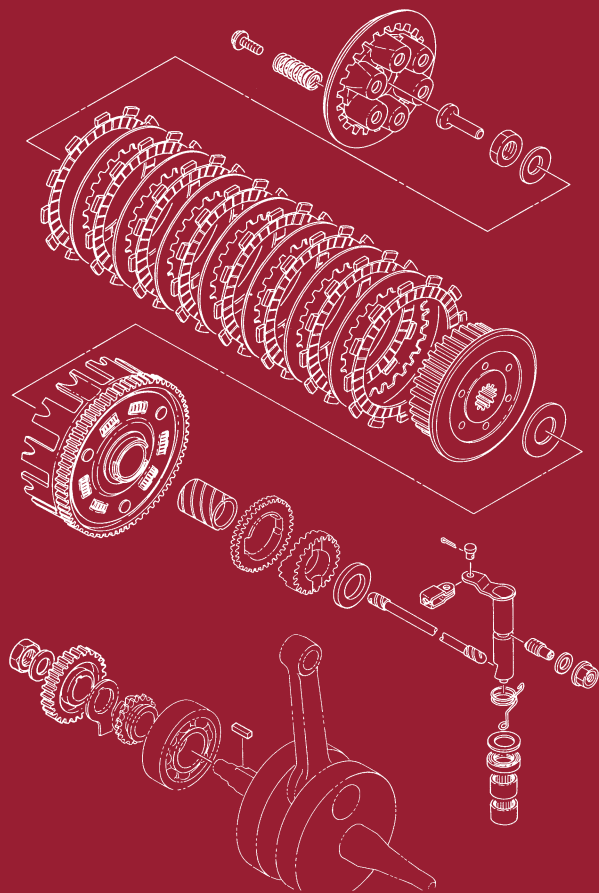
CLAPET DE RETENUE D'HUILE MOTEUR

- Un défaut peut entraîner un écoulement constant de l'huile du réservoir vers le moteur, ce qui empêche alors de déterminer correctement le niveau d'huile. Se compose du siège de la soupape d'huile moteur, de la bille d'arrêt et d'un ressort

Réf.	Réf.
Clapet de retenue d'huile moteur	27595



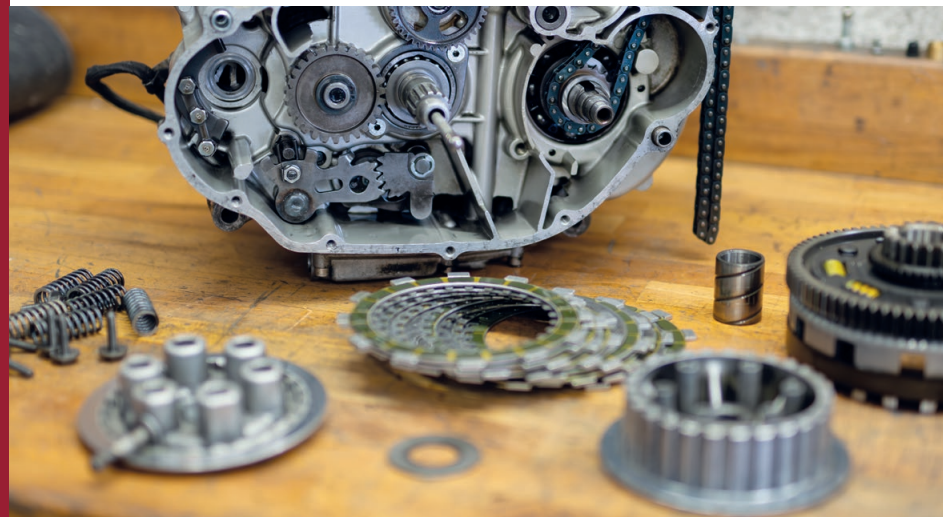
EMBRAYAGE



DISQUES ET RESSORTS D'EMBRAYAGE

- Qualité supérieure avec un mélange de garniture spécial pour une adhérence exceptionnelle et une durabilité maximale

Désignation	Remarque	Réf.
Kit de disques garnis d'embrayage		90005
Disque lisse d'embrayage en acier	1 pièce	90302
	1 jeu	90303
	(7 pièces)	
Jeu de ressorts d'embrayage renforcés EBC	6 pièces	90006
Ressorts d'embrayage (OEM), 6× requis	1 pièce	29280
Ressort d'embrayage souple (OEM), force manuelle requise inférieure à celle de série, 6× requis	1 pièce	29280-400
Vis avec rondelle, 6× nécessaires	1 pièce	27591



COMMANDE D'EMBAYAGE

- Dès que le levier de débrayage ne peut plus être réglé correctement par rapport au repère sur le carter, il convient de remplacer le levier de débrayage, la tige de poussée et le poussoir de débrayage
- Pour le démontage de la cloche d'embrayage, voir notre outil réf. 60235

Désignation	Réf.
Tige de débrayage	27605
Poussoir de débrayage	27599
Biellette de débrayage	10094
Roulement de bielle de débrayage (2× requis)	28407
Joint spi de bielle de débrayage (OEM)	27471
Joint spi de bielle de débrayage (refabrication)	27094
Ressort de rappel de bielle de débrayage	27863
Patte de fixation du câble d'embrayage	27778
Axe percé pour goupille (pour réf. 27778)	27777
Goupille bêta, pour réf. 27777)	28141
Goupille fendue (pour réf. 27777)	27798
Rondelle pour bielle de débrayage	28701
Vis de blocage excentrique	22368
Contre-écrou avec bague d'étanchéité (pour réf. 22368)	22371
Joint d'étanchéité en aluminium adapté (pour réf. 22371)	27161

Désignation

Réf.

Rondelle plate de butée (OEM, ×2, entre le moyeu d'embrayage et la cloche d'embrayage), 50×25×2 mm	27103
Outil de maintien de la cloche d'embrayage, qualité atelier robuste, utilisation d'une seule main	60235



i La tige de poussée a tendance à se casser et s'use alors rapidement au niveau du point de rupture; du côté de l'entrée, elle finit par user le levier de débrayage au fil du temps, ce qui nécessite son remplacement. Attention: même une usure apparemment minime peut avoir des conséquences importantes.

KIT D'EMBAYAGE RENFORCÉ

- Adhérence extrêmement élevée, presque comme celle d'un embrayage à sec – finis les patinages d'embrayage. Disques garnis en Kevlar de haute qualité avec disques lisses en acier. Un must pour les moteurs préparés!

Désignation

Réf.

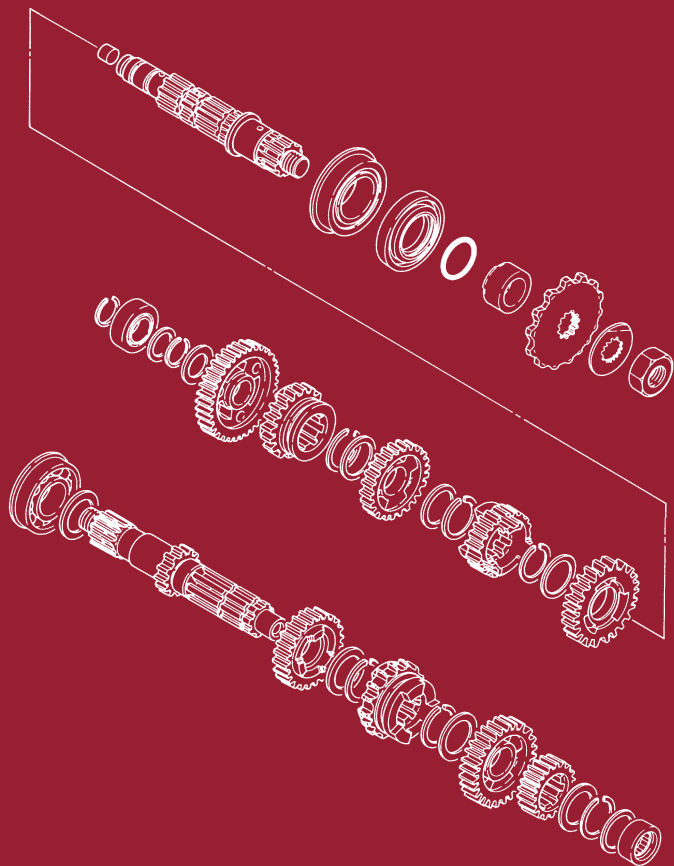
Kit comprenant 8 disques garnis et 7 disques lisses en acier	30271
--	-------



i La bielle de débrayage ne peut plus être réglée à l'aide de la vis excentrique, cela signifie généralement que la bielle de débrayage, la tige de débrayage et le poussoir sont usés. La bielle se trouve alors trop à gauche par rapport au repère situé sur le carter (ici marqué en blanc) et la force nécessaire pour actionner l'embrayage est très élevée.



BOÎTE DE VITESSES



ROULEMENTS DE BOÎTE DE VITESSES

• Pièces de rechange d'origine Yamaha

Désignation	Côté	droite Réf.	gauche Réf.
Roulement d'arbre principal (A) ❶	'80	10063	27229
Roulement d'arbre principal (A) ❷	'81-	28075	27229
Vis de la tôle de fixation du roulement d'arbre principal	tous	27767	- - -
Rondelle de butée pour conversion du roulement deux rangées à une rangée ❸	voir rem.	28608	- - -
Roulement d'arbre secondaire (B)	tous	27230	27228

❶ Roulement d'arbre principal à deux rangées

❷ Roulement d'arbre principal à une rangée

❸ Nécessaire si l'on passe au roulement d'arbre principal à une rangée sur les modèles jusqu'à 1980



10063



28075

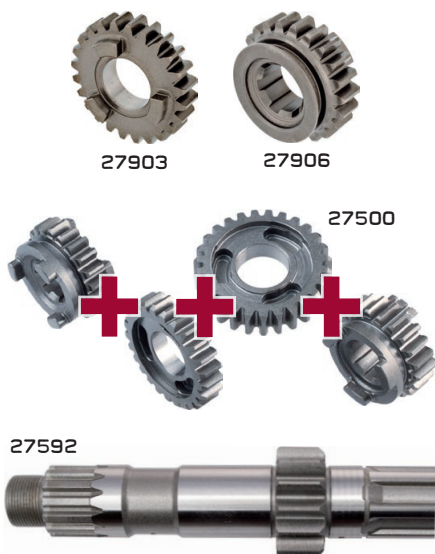
i Le roulement à deux rangées comporte deux rangées de billes disposées côte à côte. L'une de ses caractéristiques est qu'il donne l'impression de contenir de nombreuses petites billes. »



BOÎTE DE VITESSES

• Pièces d'origine Yamaha

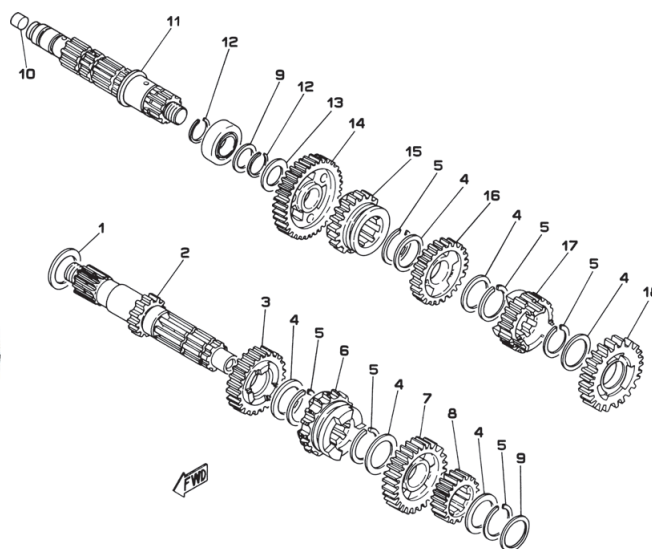
Désignation	Pos.	Menant réf.	Mené réf.
Arbre principal	2	27592	- - -
Arbre secondaire	11	- - -	10126
Pignon de 1ère vit.	14	- - -	28989
Pignon de 2ème vit.	8+18	28992	28990
Pignon de 4ème vit.	3+15	27903	27906
Rondelle	1	27521	- - -
Rondelle	4	28609	28609



Désignation	Pos.	Menant réf.	Mené réf.
Rondelle	9	27794	27794
Rondelle	13	- - -	28393
Circlip	5	27900	27900
Circlip	12	- - -	28994
Kit 3. + 5ème vitesse (disponible <u>unique- ment en</u> kit complet)	6+16 7+17	27500	27500



Les pignons des 3e et 5e vitesses ne sont actuellement plus disponibles à l'unité



SORTIE DE BOÎTE DE VITESSES

- Ces pièces de rechange sont toutes accessibles de l'extérieur, sans démontage du moteur
- Pour les pignons de chaîne adaptés, voir le chapitre « Roue arrière »

Désignation	Réf.
Joint spi 35×62×5,5 mm	10140
Joint torique de l'arbre de sortie de la transmission	10196
Douille pour pignon de 520 de série	27520
Douille pour conversion en pignon de 530	91042
Tôle de fixation du pignon	91040
Écrou de blocage du pignon	91041



27520



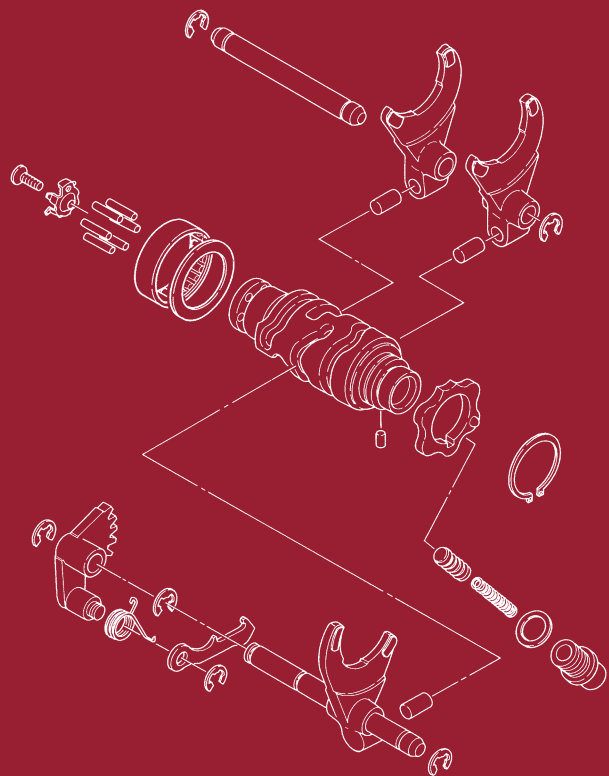
91041



Les pignons de boîte de vitesses doivent toujours être remplacés par paires (menant-mené)



Où vont les différentes rondelles?



ACCESSOIRES POUR TAMBOUR DE SÉLECTION

Désignation	Réf.
Roulement pour tambour de sélection, TT500'79-, XT500'80-	28076
Ressort levier de tambour de sélection	28947
Clip de sécurité pour tambour de sélection	28897
Levier de tambour de sélection	28946



28076



28947



28897



28946

FOURCHETTES ET AXES DE SÉLECTION

Désignation	Réf.
Fourchette de sélection, montée × 2	27241
Fourchette de sélection, montée × 1	27240
Axe de fourchette de sélection pour fourchette × 2; Réf. 27241	28948
Axe de fourchette de sélection pour fourchette × 1; Réf. 27240	28949
Clip, 2 × requis par axe	27755
Secteur du bras articulé	28133



27241



28133

DISPOSITIF DE SYSTÈME DE VERROUILLAGE

Désignation	Réf.
Bonhomme de verrouillage	28682
Ressort de pression	28681
Joint de vis du ressort de pression	28403
Bouchon de système de verrouillage TT500'79-	28679



28681



28682

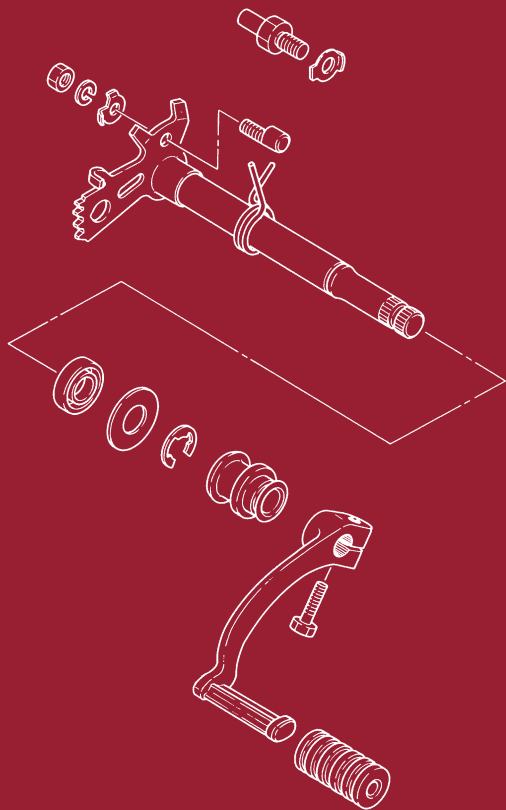


28403



28679

AXE DE SÉLECTION ET SÉLECTEUR



AXE DE SÉLECTION ET ACCESSOIRES

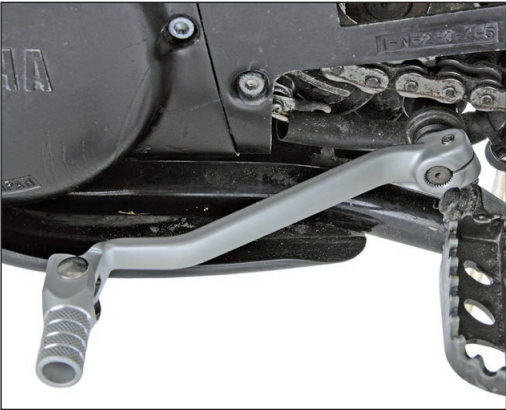
Désignation	Réf.
Axe de sélection monobloc	21135
Plaque de sécurité adaptée	29097
Ressort de rappel adapté	21136
Joint spi pour axe de sélection	21137
Rondelle	22360
Clip de fixation extérieur	22395
Roulette de protection de chaîne	10131



SÉLECTEUR RABATTABLE
EN ALUMINIUM FORGÉ

- Sélecteur robuste et rabattable en aluminium forgé, 3 cm plus long que l'original, facile à utiliser avec des bottes de cross
- Avec moletage pour une meilleure adhérence sur la botte et une denture solide pour un maintien sûr sur l'axe de sélection de vitesse
- **Conçu uniquement pour un usage sans caoutchouc de sélecteur**

Désignation	Réf.
Sélecteur rabattable en aluminium	21016SI



SÉLECTEUR RABATTABLE

- Modèle robuste en acier, rabattable. Fixation à large denture pour un maintien sûr sur l'axe de sélection Couleur: noir
- **Conçu uniquement pour un usage sans caoutchouc de sélecteur**

Réf.	Réf.
Sélecteur rabattable	21016



SÉLECTEURS

Désignation	Remarque	Réf.
Refabrication du sélecteur d'origine	Forme similaire à l'OEM, chromé, avec caoutchouc	40455
	Forme identique à l'OEM, noir, sans caoutchouc	21017RP
Caoutchouc de sélecteur	Refabrication	20111
	OEM	21019



This exploded view diagram illustrates the assembly of a mechanical component, possibly a pump or motor. The parts are arranged in a hierarchical manner to show their relative positions and assembly sequence. Key components include:

- Handle Assembly:** A long, curved handle with a textured grip is shown at the top, connected to a pivot point.
- Pivot and Linkage:** A central pivot mechanism connects the handle to a linkage arm, which is further connected to a larger gear or flywheel.
- Gear Train:** A series of gears of different sizes are shown, including a large flywheel-like gear at the bottom left and several smaller intermediate gears.
- Shafts and Bearings:** Two main shafts are depicted, one with multiple gears mounted on it, and various bearings and seals that support the rotation.
- Housing and Cover:** A rectangular housing or cover is shown in the center, with various bolts and fasteners used to secure the internal components.
- Internal Components:** A detailed view of the internal mechanism shows a complex arrangement of gears, shafts, and a central rotating element, likely the pump or motor's core.



KICK ET ACCESSOIRES

Désignation	Réf.
Kick complet (modèle SR – le modèle XT500 n'est plus disponible)	21033
Caoutchouc de kick	10180RP
Articulation de kick	10115
Jeu de petites pièces (pour kick avec du jeu dans l'articulation)	27420
Joint spi d'arbre de kick sur carter d'embrayage	11033
Ressort de rappel	27546
Rondelle (sur l'axe)	27998
Noix de kick	28488
Clip d'arbre de kick	27756



21033

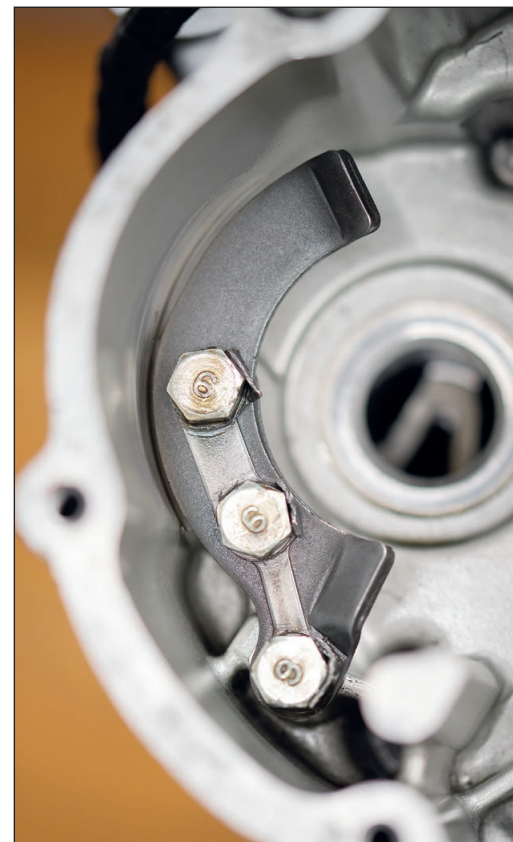


Chaîne YouTube de KEDO:
La noix de kick est cassée?
Voici comment la remplacer

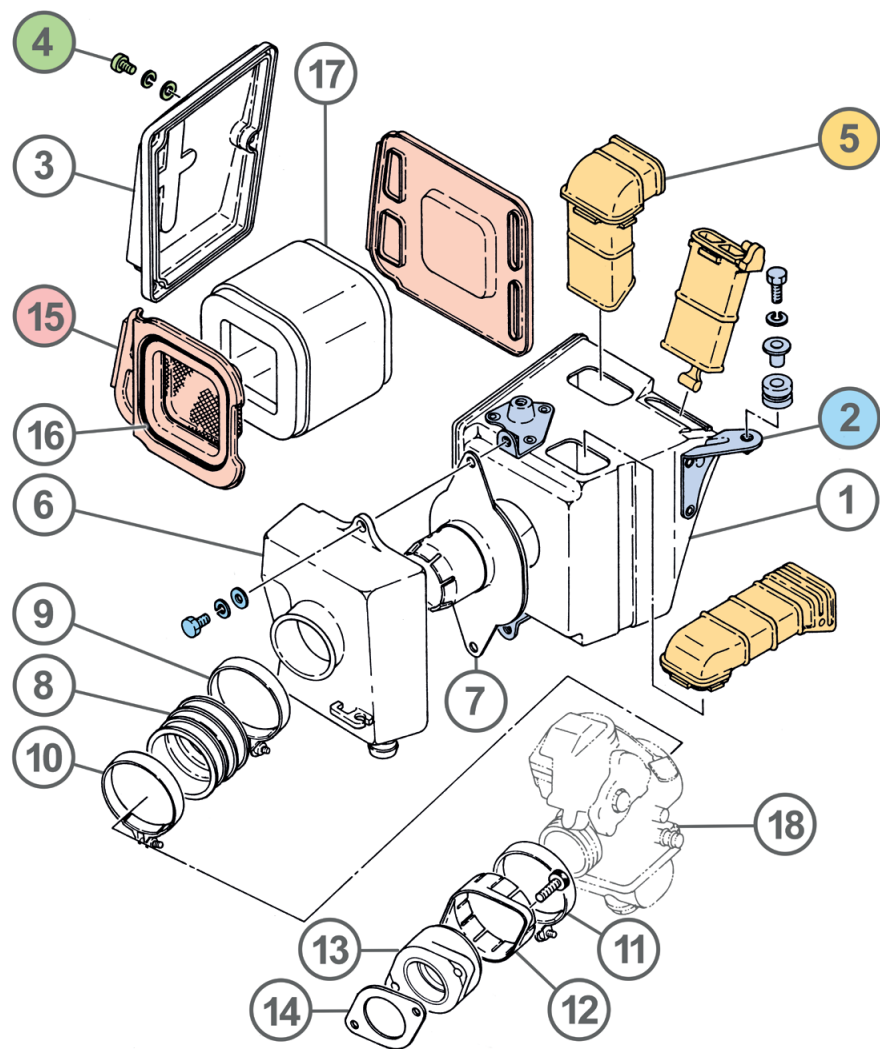
KIT DE PLAQUETTES DE BUTÉE DE KICK

- Les petites pièces cassées peuvent littéralement être projetées à travers le moteur et l'endommager gravement
- **Important:** remplacez toujours les 3 pièces!

Désignation	Réf.
Kit de plaquettes de butée en trois pièces	28176



Chaîne YouTube de KEDO:
fonctionnement et remplacement de la butée de kick



APERÇU DU CIRCUIT D'ASPIRATION

# Désignation	Réf.
1. Boîtier de filtre à air	28621
2. Kit de fixation pour boîtier de filtre à air	28932
3. Couvercle de boîtier de filtre à air	27913
4. Jeu de vis pour couvercle du boîtier du filtre à air	42008/42008RP
5. Kit de tubulure d'admission	28801
6. Silencieux avant	27966
7. Renfort/raccordement du boîtier de filtre à air	22361
8. Joint en caoutchouc entre le pré-silencieux et le carburateur	27816
9. Collier de serrage pour caoutchouc de raccordement au boîtier de filtre à air (plage de serrage 55–59 mm, largeur 8,5 mm)	22304RP/22310
10. Collier de serrage en caoutchouc, raccordement au carburateur (plage de serrage 61–64 mm, largeur 8,5 mm)	22309RP/22309
11. Collier de serrage pour pipe d'admission	22309
12. Support de carburateur	92033
13. Pipe d'admission:	
– env 32/34 ch, joint inclus 94010	90001
– version bridée à 27 ch (Allemagne)	92005RP
14. Joint de pipe d'admission	94010
15. Tôles de montage du filtre à air	22347
16. Joint en mousse pour tôle de filtre à air	22591
Joint en caoutchouc pour tôle de filtre à air d'origine	22329

LES INFILTRATIONS D'AIR ET LEURS CONSÉQUENCES

Comment se manifeste une prise d'air?

Le symptôme le plus courant d'une prise d'air est une baisse progressive du régime lorsqu'on coupe les gaz. De plus, cela peut entraîner des pétarades à régime stabilisé. La réponse à l'accélérateur s'en trouve généralement affectée et le moteur chauffe beaucoup.

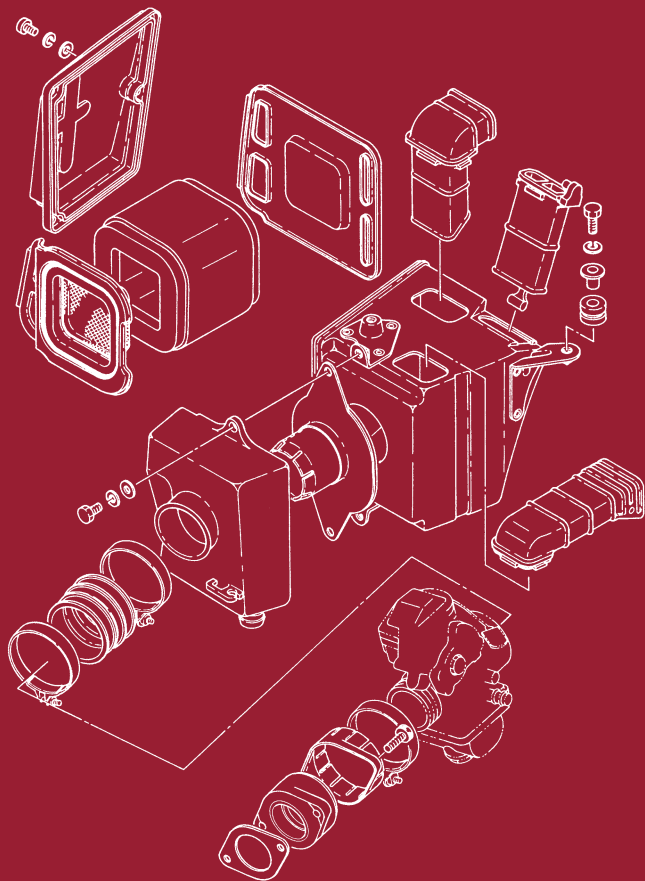
Causes fréquentes des prises d'air

Une mauvaise étanchéité ou des éléments en caoutchouc fissurés empêchent souvent un réglage précis du carburateur. Un boîtier de filtre à air déformé ou fondu, des tôles de filtre mal ajustées: la liste des causes est longue. Dans le carburateur lui-même, tous les canaux doivent être libres et tous les joints intacts. Souvent, après d'interminables tentatives de réglage, seule une révision complète, incluant le remplacement de toutes les pièces d'usure, s'avère efficace.

Voici une petite liste des causes les plus fréquentes:

- Le raccord du silencieux d'admission du boîtier de filtre à air se fissure avec le temps, ce qui permet à de l'air parasite de s'infiltrer.
 - La « paroi de raccordement » du silencieux d'admission du boîtier de filtre à air se bombe au fil des ans, ce qui entraîne une fuite entre le silencieux d'admission et le boîtier de filtre à air.
 - Si le joint en caoutchouc cellulaire sur la « paroi de raccordement » du silencieux avant du boîtier de filtre à air s'est partiellement désagrégé ou a complètement disparu, cette surface n'est plus étanche.
 - Si la pipe de raccord en caoutchouc entre le carburateur et le pré-silencieux du boîtier de filtre à air est montée à l'envers, elle n'assure pas une étanchéité correcte.
 - Si la pipe d'admission est montée à l'envers, le carburateur ne s'emboîte pas correctement dans la gorge de la pipe, ce qui provoque une prise d'air.
- Les conséquences les plus graves d'une prise d'air sont la surchauffe et le risque de serrage du piston!**

ADMISSION



KIT DE SNORKELS DE BOITIER DE FILTRE À AIR

- Kit complet en trois pièces destiné à remplacer les pièces d'origine qui ne sont plus disponibles. Compatible avec le boîtier de filtre à air d'origine ou la refabrication KEDO réf. 28621
- Réplique parfaite, facilite le réglage du carburateur et met fin aux solutions de fortune
- Compatible avec le filtre à air de série et tous les filtres à air adaptables

Désignation

Kit de snorkels d'admission

Réf.

28801



FILTRE À AIR KEDO

- Réponse plus spontanée à l'accélération grâce à un débit d'air accru pouvant atteindre 40 %
- Tissu en coton imprégné unique, doté d'une structure alvéolaire spéciale, offrant ainsi une plus grande surface pour un flux d'air optimal et stabilisé, ainsi qu'une performance de filtration améliorée avec une restriction réduite.
- Lavable à plusieurs reprises – dans des conditions de conduite normales, le filtre doit être lavé pour la première fois après 80 000 km (ce qui correspond à une couche de saleté de 2 à 3 mm d'épaisseur!)
- Le montage s'effectue à la place du filtre d'origine avec les tôles d'origine
- Livré sec, veuillez l'huiler avec de l'huile pour filtre à air K&N avant le montage

Modèle	Réf.
TT500, XT500	91368RP



FILTRE À AIR

- Très bonne qualité de fabrication avec un débit d'air élevé
- Livré sec, nécessite de l'huile pour filtre à air ou, à défaut, de l'huile moteur
- L'huile pour filtre à air est plus visqueuse et offre un meilleur pouvoir filtrant que l'huile moteur, en particulier pour les petites particules de poussière
- Pour le graissage et le nettoyage, nous recommandons les produits TwinAir, réf. 91183/91182

Modèle	Réf.
XT500	33048
XT500 (OEM)	12040



FILTRE À AIR TWINAIR

- Conception à double mousses de structures différentes (grossière/fine), retient même les particules les plus fines tout en garantissant un débit d'air élevé
- Les différentes couches sont assemblées à l'aide d'un procédé innovant de micro-collage
- Lavable et réutilisable (environ 40–50×), nécessite de l'huile pour filtre à air (voir réf. 91183/91182)

Modèle	Réf.
XT500	33057



FILTRE À AIR TOUT-TERRAIN

Grâce à la combinaison d'une mousse grossière et d'une fine, ces filtres à air sont parfaitement adaptés à une utilisation tout-terrain extrême

- Les éléments filtrants sont lavables et réutilisables
- Livré sec, nécessite de l'huile pour filtre à air ou, à défaut, de l'huile moteur
- Pour le graissage et le nettoyage, nous recommandons les produits TwinAir, réf. 91183/91182

Modèle	Version	Réf.
TT500, XT500	3 pièces avec base grillagée	33054



CAGE DE FILTRE À AIR

- Sert de structure porteuse au filtre à air en mousse

Remarque	Réf.
Grille pour filtre à air 12040, 33048, 33057	10204



KIT DE DE FIXATION POUR FILTRE À AIR

- Ces tôles sont nécessaires pour installer le filtre à air en mousse dans le boîtier du filtre à air à l'aide de la cage de filtre à air

Désignation	Réf.
Kit de tôles de fixation pour filtre à air	22347

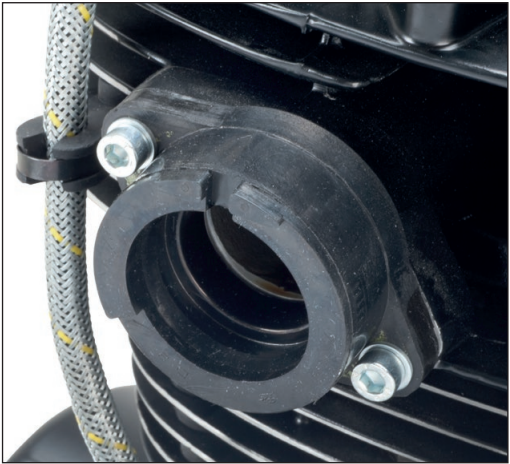


PIPES D'ADMISSION ET JOINTS

- Seule une pipe d'admission en bon état empêche l'aspiration d'air parasite et évite ainsi un appauvrissement dangereux du mélange

Modèle	Remarque	Réf.
XT500 tous	Bridage 27 ch (Allemagne)	92005RP
	33 ch, joint 94010 inclus	90001

Joint pour pipe d'admission	Réf.
TT500 et XT500; matériau: papier	94010



RENFORT DE PIPE D'ADMISSION

- Protège la pipe d'admission contre la chaleur et les fissures dues aux vibrations
- Compatible uniquement avec le collier OEM réf. 22309 ; le collier de refabrication ne convient pas

Désignation	Réf.
Renfort de collecteur d'admission	92033



COLLIER DE SERRAGE POUR PIPE D'ADMISSION ET BOÎTIER DE FILTRE À AIR

- Il est recommandé d'utiliser en plus le renfort métallique réf. 92033 sur la pipe d'admission; si vous ne l'utilisez pas, veuillez choisir le collier de refabrication réf. 22304RP, qui ménage la pipe d'admission grâce à son profil en U

Plage de serrage	Remarque	Réf.
55 – 59 mm	Réplique	22304RP
55 – 59 mm	OEM	22310
61 – 64 mm	Réplique	22309RP
61 – 64 mm	OEM	22309



RACCORD EN CAOUTCHOUC AU BOÎTIER FILTRE À AIR

- Si ce raccord est défectueux, le mélange s'appauvrit dangereusement
- Remarque: respecter le sens de montage – le côté avec la large rainure à l'intérieur s'emboîte sur le raccord du boîtier du préfiltre

Modèle	Réf.
TT/XT500 tous	27816



Du nouveau pour les TT/XT: le circuit d'admission avec toutes ses pièces sur moto.kedo.de

COUVERCLE DE BOÎTIER
DE FILTRE À AIR

- Il est important que le couvercle soit en bon état afin d'éviter toute prise d'air parasite et de garantir que le filtre à air soit correctement fixé dans son boîtier
- Refabrication fidèle à l'original

Désignation	Réf.
Boîtier de filtre à air sans petites pièces	27913
Jeu de vis allen	42008
Jeu de vis cruciformes	42008RP



BOÎTIER DE FILTRE À AIR

- Refabrication fidèle de la pièce d'origine, indisponible depuis longtemps mais pourtant si importante
- Un boîtier de filtre à air en bon état est indispensable pour le bon fonctionnement du moteur et pour le maintien de l'homologation. Indispensable lors d'une restauration!
- Livraison sans les tôles de montage rivetées sur l'original; veuillez les récupérer sur l'ancienne pièce ou les commander si nécessaire (réf. 28932)

Désignation	Réf.
Boîtier de filtre à air	28621



KIT DE FIXATION POUR
BOÎTIER DE FILTRE À AIR

- Tôles de fixation extérieures et intérieures. Kit complet comprenant des silent-blocs en caoutchouc, des douilles, des rondelles, des vis et des rivets pour la fixation (au choix) des tôles de fixation (l'illustration ne montre que la fixation avec des rivets)

Réf.	Réf.
Kit de fixation pour boîtier de filtre à air	28932



Photo du kit
monté –
Livraison sans
boîtier de filtre
à air

SILENCIEUX D'ADMISSION POUR BOÎTIER DE FILTRE À AIR

- Sous l'effet de la chaleur et des vapeurs d'essence, le pré-silencieux durcit avec le temps et devient cassant, ce qui peut entraîner des prises d'air parasites au niveau de cette partie. Pièce d'origine, compatible avec toutes les TT500 et XT500/S

Réf.	Réf.
Silencieux avant de boîtier de filtre à air	27966
Joint de rechange pour pré-silencieux	26606



RENFORT DE RACCORDEMENT POUR LE BOÎTIER DE FILTRE À AIR

- Se monte sur le pré-silencieux du boîtier de filtre à air, renforce le joint en caoutchouc
- Livraison comprenant un joint en caoutchouc mousse

Réf.	Réf.
Renfort de raccordement du boîtier de filtre à air	22361
Joint de rechange adapté	26607



KEEP IT ALIVE WITH KEDO



«On revient toujours à ses premières amours». La Yamaha XT500 est plus qu'une simple moto: c'est un souvenir, une personnalité et une fidèle compagne depuis des décennies.

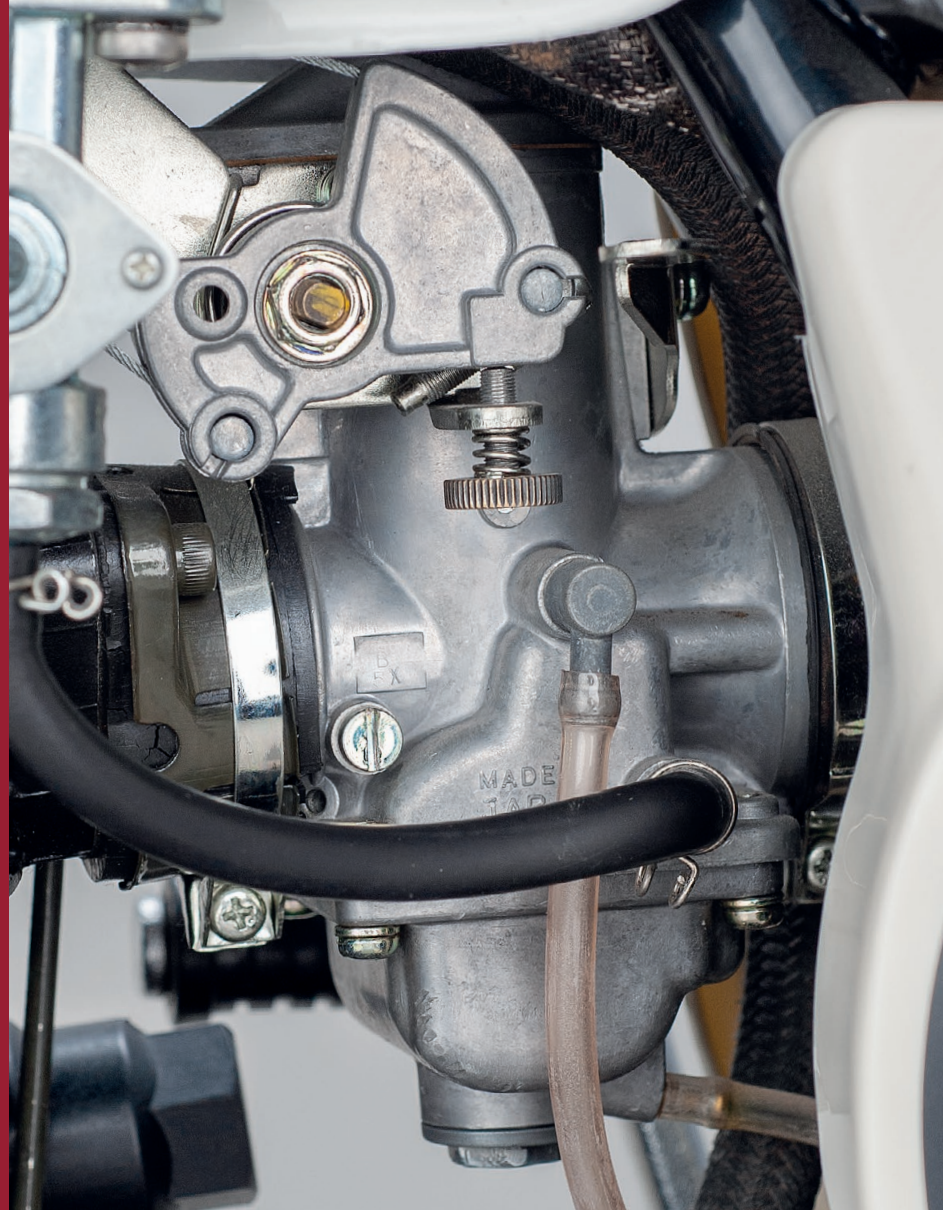
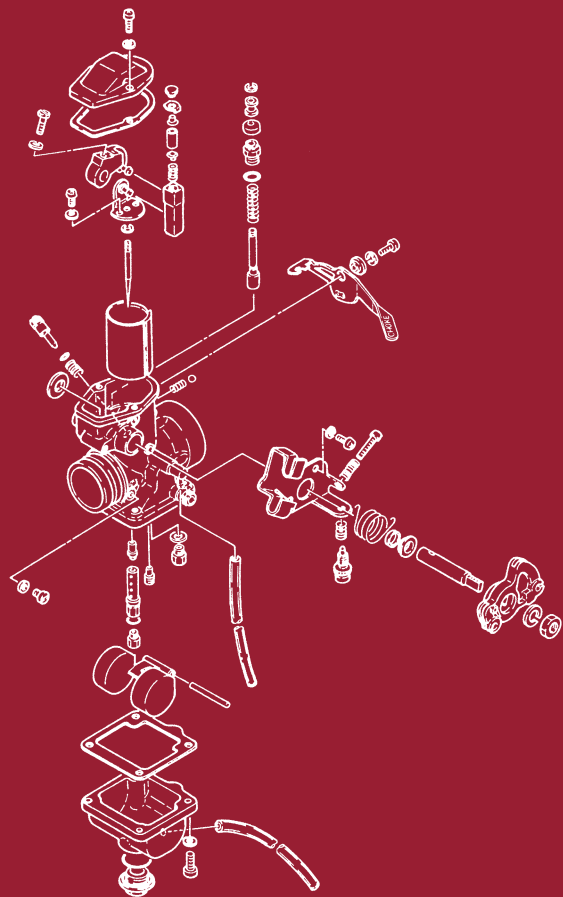
KEDO te fournit les pièces adaptées et le savoir-faire nécessaires pour que ta XT reste exactement ce qu'elle a toujours été, à savoir unique.

Après un simple road trip ou un tour du monde, il y a toujours quelque chose à voir, à améliorer ou à redécouvrir.

Et c'est précisément là que réside tout le charme de la XT 500.

Garde ta XT en forme – avec KEDO!

CARBURATEUR



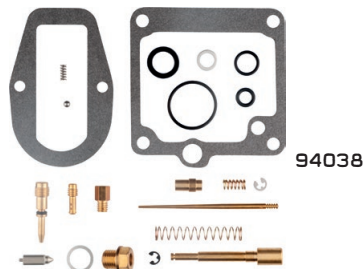
KIT DE RÉFECTION KEDO POUR CARBURATEUR

Qualité d'origine à un prix bien inférieur à celui des pièces d'origine, réf. 94038/94040 compatible avec les carburateurs de série Mikuni VM32SS et VM34SS

Modèle	Gicleurs	Réf.
XT500'76	210/35	94040
XT50077'-	230/25 1 2	94038
Mikuni TM36/TM40	sans gicleurs	94018

1 Les premiers modèles XT500 sont équipés de 220/30

2 À partir de l'année de construction 1981, également désigné par: joint torique de la vis de vidange de la chambre à flotteur (embout cruciforme) Réf. 29149

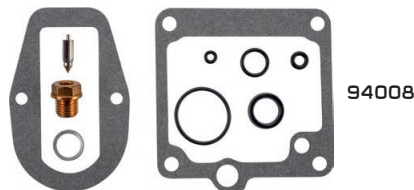


i Pour un dégrassage en profondeur, nous recommandons le nettoyant pour carburateur ERC, réf. 40617. Il permet de préparer un bain pour nettoyer le carburateur. Le liquide est réutilisable plusieurs fois.

KIT DE RÉPARATION POUR CARBURATEUR

- Comprend un pointeau/siège, des joints papier et toriques

Modèle	Réf.
TT500, XT500	94008
Modèles XT500 américains à partir de 1978	94009



TUBE D'ÉMULSION

- Complément utile à nos kits de réfection

Modèle	Réf.
TT500, XT500 (y compris les modèles américains)	27629RP



REMISE À NEUF DU CARBURATEUR PAR KEDO

- Nettoyage en profondeur et contrôle de tous les composants. Les joints, joints toriques, rondelles d'étanchéité et vis sont remplacés. Nous utilisons exclusivement des pièces de rechange neuves et d'origine de haute qualité
- Sont notamment remplacés: le gicleur principal et le gicleur de ralenti, l'aiguille, le puits d'aiguille, le pointeau du flotteur et la vis de réglage du ralenti. Un carburateur remis à neuf par KEDO est pratiquement comme neuf; nous offrons une garantie d'un an sur notre travail
- Si le boisseau, le flotteur ou des pièces du corps sont usés ou endommagés, nous vous consultons au préalable
- Durée de la remise en état: environ 20 jours ouvrables

Modèle	Réf.
TT500, XT500	DL72XT5A



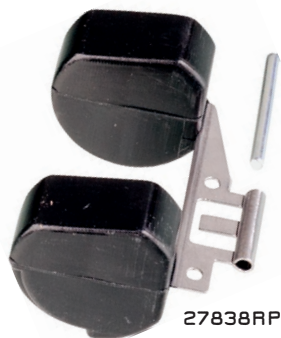
i Nous démontons entièrement votre carburateur d'origine et nettoyons tous les composants dans une solution spéciale au bain à ultrasons. Une fois remonté, le carburateur est réglé conformément aux spécifications du constructeur.

FLOTTEUR ET POINTEAU

Article	Remarque	Réf.
Flotteur avec axe	Modèle XT500 US avec pompe d'accélération	27245
Flotteur avec axe	XT500 avec carburateur de série Mikuni VM32SS	27838RP
Axe de flotteur (OEM)	XT500 tous	28225
Poinneau avec siège (OEM)	XT500 tous	27840

CUVE

Article	Remarque	Réf.
Joint de cuve	TT500, XT500	27119
Joint de cuve	XT500E/F Modèle américain 1978-	30179
Kit de vis pour carburateur, tête cruciforme	XT500 avec carburateur de série Mikuni VM32SS	40060RP
Jeu de vis pour carburateur, à tête allen	XT500 avec carburateur de série Mikuni VM32SS	40060
Vis de vidange clé de 17 mm	XT500-'80	27923
Vis de vidange clé de 14 mm	XT500-81	28476
Joint	pour 27923/28476	30127
Vis de vidange latérale	XT500'81-	27017
Joint	pour 27017	29149
Tuyau de trop-plein de cuve	noir, environ 95 cm de long	29487RP



STARTER ET COMMANDE

Article	Réf.
Piston de starter avec ressort ❶	32398
Joint torique pour piston de starter (pour réf. 32398) ❶	27001
Clip pour piston de starter ❶	28577
Capuchon en caoutchouc pour mécanisme de starter	29569
Levier de starter en acier inoxydable	20002
Douille de fixation du levier de starter	27928
Vis de fixation du levier de starter	798506012B
Bille de blocage du starter ❶	27061
Ressort de blocage du starter ❶	27062
Pièce de clavetage du piston de starter sur le levier de starter	32206

❶ Inclus dans le kit de remise à neuf du carburateur KEDO



i Dans la recherche d'articles de la boutique en ligne, utilisez le filtre « Type de carburateur » pour trouver précisément les pièces de rechange adaptées à votre Mikuni VM32, VM34, TM36, etc.

JOINT D'ÉTANCHÉITÉ DE L'AXE DE BOISSEAU

Ce joint complète nos kits de réparation; il se trouve à l'extérieur du corps du carburateur

- Lors du remplacement, vérifier également les rondelles en plastique (réf. 29464/29465) sur l'axe de boisseau

Désignation	Réf.
Rondelle pour joint spécial	28588RP
Joint spécial pour l'arbre du carburateur	28500



i Conseil: lorsque le réglage du carburateur est trop pauvre, on se contente généralement de changer le gicleur principal. Or, celui-ci n'agit qu'à partir du moment où le boisseau est à moitié levé. En dessous de ce seuil, c'est le gicleur de ralenti qui détermine en grande partie la composition du mélange et, par conséquent, la réactivité du moteur!

i Réglage d'usine pour pipe non bridée: Yamaha a utilisé des gicleurs de ralenti de 35 (1976), 30 (1977-1979) et 25 (à l'international à partir de 1978). Les gicleurs principaux étaient montés d'usine dans des tailles allant de 210 à 230; les premiers modèles étaient réglés de manière un peu plus pauvre (210/220), mais à partir de 1978, le 230 était généralement la norme.

GICLEUR DE RALENTI ET PRINCIPAL

- En cas de réponse hésitante de l'accélérateur et/ou de « ratés » de moteur, ou en cas de « cliquetis » dans l'échappement, un changement de gicleur de ralenti fait souvent des miracles

Taille	Réf.
Gicleur de ralenti n° 22,5	40238
Gicleur de ralenti n° 25	27964
Gicleur de ralenti n° 27,5	27963
Gicleur de ralenti n° 30	27965
Gicleur principal n° 210	B2100
Gicleur principal n° 220	B2200
Gicleur principal n° 230	B2300
Gicleur principal n° 240	B2400



Vous trouverez d'autres tailles de gicleurs et encore plus de pièces détachées pour carburateurs dans notre boutique en ligne

MODÈLES AMÉRICAINS À MEMBRANE

27986



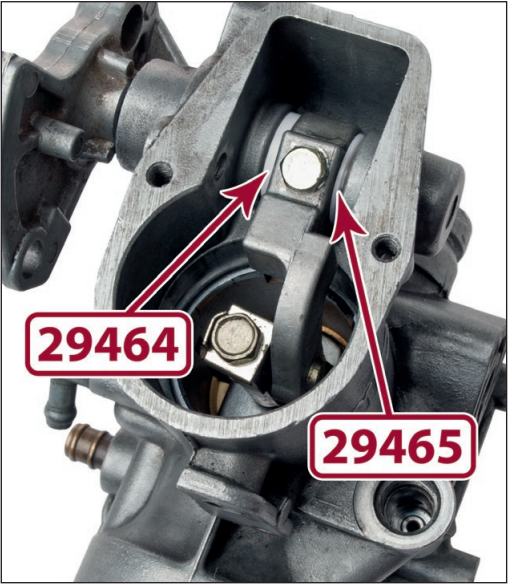
- La soupape Air-Cut, la pompe de reprise et la soupape de sécurité ont été utilisées aux États-Unis sur la XT500 à partir de 1978

Article	Réf.
Soupape Air-Cut avec boîtier complet	27985
Kit de membranes pour soupape AirCut (réutiliser les petites pièces)	41512
Joint de soupape Air-Cut seul (pas la membrane)	40902
Rondelle d'étanchéité pour soupape de la vanne Air-Cut	40989
Membrane de pompe de reprise, tige de 13,4 mm de long, XT500 '79	27986
Membrane de pompe de reprise, Goupille de 12,0 mm de long, XT500 '80-'81	28696
Soupape de sécurité de la pompe de reprise XT500 '79	27982
Soupape de sécurité de la pompe de reprise XT500 '79 (OEM)	279820EM
Soupape de sécurité pour pompe de reprise XT500 '80-'81 (fixation en 4 points)	28195
Jeu de ressorts pour toutes les membranes XT500 '78-'79	28263
Petites pièces pour la tringlerie de la pompe de reprise	28263

RONDELLE DE CALAGE EN PLAS-
TIQUE POUR L'AXE DE BOISSEAU

Toujours installer les deux rondelles afin de ga-
rantir un guidage parfait!

Modèle	Réf.
2,3 mm à gauche du bras de commande de boisseau	29464
0,8 mm à droite du bras de commande de boisseau	29465



VIS DE RÉGLAGE DU RALENTI
JUSQU'EN 1978

- Refabrication fidèle à l'original, adaptée aux premières années de production de la XT500
- Le ressort est également utilisé pour la butée supérieure du boisseau sur tous les modèles. Compatible avec la XT500 jusqu'en 1978

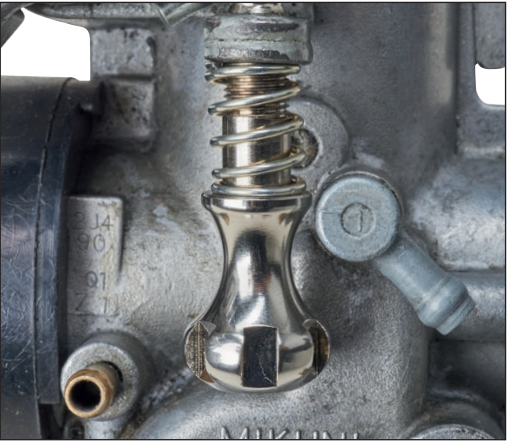
Désignation	Réf.
Vis de réglage en laiton zingué	27563RP
Ressort pour vis de réglage	27994



VIS DE RÉGLAGE DU RALENTI À
PARTIR DE 1979

- Vis de réglage du ralenti destinée à remplacer la vis d'origine équipée d'un dispositif de démarrage à chaud mais sans cette fonction
- Moletage amélioré, permettant une manipulation plus aisée, même avec des gants, usinage CNC de précision, laiton nickelé
- Compatible avec les modèles XT500'79 et TT500

Désignation	Réf.
Vis de réglage en laiton nickelé	28460
Ressort pour vis de réglage, zingué	27008



PROTECTION THERMIQUE DU CARBURATEUR

- Empêche la chaleur du moteur d'atteindre la cuve et évite que le rayonnement thermique du cylindre ne réchauffe l'essence, ce qui empêche la vaporisation du carburant pouvant entraîner une perte de puissance et/ou des dommages au moteur
- Livraison comprenant le joint de pipe d'admission ainsi que le matériel de montage
- Compatible avec le carburateur d'origine Mikuni VM32/VM34

Réf.	Réf.
Protection thermique époxy noir	30221



OUTILS POUR CARBURATEURS

Désignation	Réf.
Outil de remplacement de gicleur principal	32286
Outil de remplacement du gicleur de ralenti	32000
Clé ergonomique pour les deux vis de vidange de la cuve 14/17 mm	31168



VIS DE RÉGLAGE DU RALENTI

- Pièces de rechange d'origine Mikuni ou Yamaha

Désignation	Réf.
Vis de réglage d'air	277790EM
Joint torique pour vis de réglage du ralenti	27780
Ressort de la vis de réglage d'air	27785



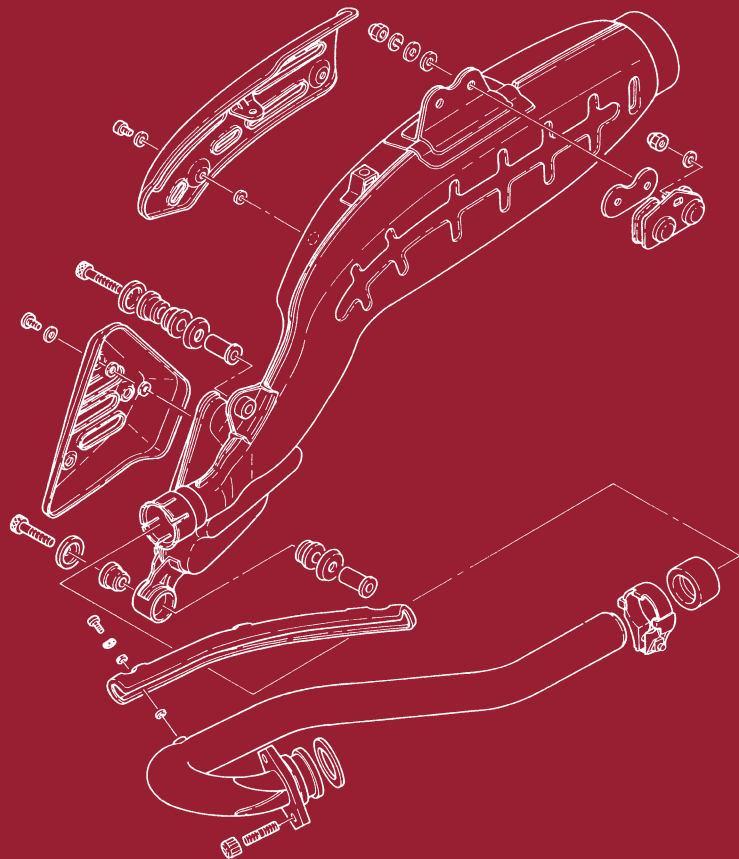
BOUTON DE DÉMARRAGE À CHAUD

- Le mécanisme complet de démarrage à chaud n'est plus disponible, mais il est généralement possible de le remettre en état de marche. Pour un fonctionnement optimal, nous proposons le bouton de démarrage à chaud en plastique à l'unité en tant que pièce de rechange

Réf.	Réf.
Bouton de démarrage à chaud	27996



ÉCHAPPEMENT



REFABRICATION DU SILENCIEUX À PARTIR DE 1977

- Forme d'origine, indispensable pour toute restauration authentique
- Fabriqué en acier inoxydable à l'extérieur comme à l'intérieur – plus jamais de rouille!
- Livraison en version brute ou avec revêtement noir mat résistant aux hautes températures
- Points de montage et de fixation identiques à l'original, les pare-chaleurs d'origine se montent en lieu et place
- Livraison sans pièces de montage ni pare-chaleurs; ceux-ci doivent être repris de l'ancien silencieux ou commandés séparément si nécessaire
- Performances et niveau sonore similaires à ceux de l'original
- Toutes les refabrications KEDO se montent sur les modèles construits entre 1977 et 1989



Version XT France et internationale

Modèle	Réf.
Acier inoxydable brut	29177R
Peinture HT noir	29152

Version XT allemande et suisse

Modèle	Réf.
Acier inoxydable brut	29200R
Peinture HT noir	29256RP

Version XT avec sortie courte et diagonale

Modèle	Réf.
Acier inoxydable brut	29170R
Peinture HT noir	29151

Version TT (sans chambre de tranquillisation)

Modèle	Réf.
Acier inoxydable brut	29171R
Peinture HT noir	29175

**REFABRICATION DU COLLECTEUR
À PARTIR DE 1977**

- L'alternative à la pièce d'origine, désormais indisponible et sensible à la rouille!
- Refabrication de collecteur de haute qualité, d'un diamètre extérieur de 35 mm et reprenant le cheminement d'origine; même le chevauchement des tubes au niveau de la bride a été reproduit fidèlement
- Bride usinée en acier inoxydable haute résistance, d'un aspect esthétique similaire à l'original
- Le pare-chaleur d'origine peut être réutilisé

Modèle	Réf.
Acier inoxydable noir avec peinture spéciale HT	92026RP
Acier inoxydable poli	92026A

**REFABRICATION DES
PARE-CHALEURS, À PARTIR DE 1977**

- Refabrication en acier inox des pièces d'origine qui ne sont plus disponibles; finish poli ou revêtu d'une peinture HT

Pare-chaleur pour:	noir réf.	poli réf.
Silencieux à partir de 1977, TT500, XT500 (long)	92043RP	92611
Chambre de tranquillisation (triangulaire) XT500 à partir de 1977	92044RP	92612
Collecteur (étroit/allongé)	92041RP	92615

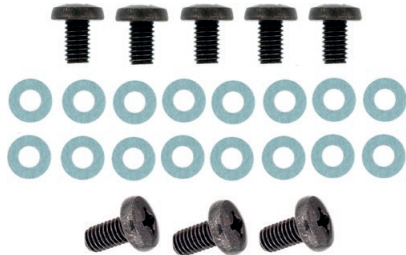


Nos silencieux et collecteurs peuvent être commandés, au choix, brut ou avec une peinture thermique haut de gamme noire. Ce revêtement spécial haute température nécessite, après le montage, une 'cuisson' en deux étapes. Nous joignons à cet effet une notice d'utilisation qui contient également des conseils d'entretien.

**KIT DE FIXATION POUR LES
PARE-CHALEURS DES MODÈLES
À PARTIR DE 1977**

- Vis et rondelles isolantes résistantes à la chaleur (réduisent le transfert de chaleur vers le pare-chaleur) pour les trois tôles
- Une rondelle par vis est placée devant la tôle de protection thermique, l'autre derrière

Désignation	Réf.
Kit de fixation avec vis en acier inoxydable brut	92616
Kit de fixation avec vis OEM zinguées noires	92616S



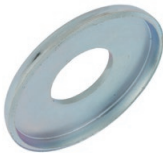
ACCESSOIRES D'ÉCHAPPEMENT À PARTIR DE 1977

Désignation	Réf.
Joint de collecteur	91006
Joint de collecteur renforcé	29250RP
Joint de silencieux	91317
Goujon d'échappement, filetage intérieur rallongé, 1 pièce	29528
Goujon de collecteur OEM	21333
Goujon de collecteur, filetage extérieur rallongé	21332
Écrou chromé de collecteur à tête allen (OEM), 1 pièce	91309
Écrou de collecteur à tête allen en acier inoxydable (renforcé), 1 pièce	30223
Collier d'échappement 44–47 mm, 20 mm de large, chromé	90308CR

Désignation	Réf.
Support d'échappement entre le silencieux et le cadre, joint de protection thermique inclus	28551KD
Joint de protection thermique pour support de silencieux OEM	28549
Douille de chambre de tranquillisation, 1 pièce, 2 × requises	27968
Rondelle intérieure pour douille 27968, 1 pièce, 2 × requises	27971
Silent-bloc pour chambre d'expansion, 1 pièce, 4 × requis	10081
Rondelle bombée extérieure sur silent-bloc 10081, 1 pièce, 2 × nécessaires	27969
Boulon de fixation du silencieux M8×50 mm, 1 pièce, 2 × requis	28226



28551KD



27971



27969



10081



27968

EMBOUT DE SILENCIEUX

- Refabrication de l'embout d'échappement qui n'est plus disponible, compatible avec toutes les TT500 à partir de 1977 ainsi que la version américaine de la XT500 (toutes années de fabrication) et certains modèles européens (silencieux d'origine avec embout vissé)
- La version en acier est conçue pour être soudée en remplacement d'un embout percé ou défectueux du silencieux d'origine

Désignation	Réf.
Embout de silencieux en acier inoxydable	29544
Embout de silencieux en acier	29544ST



29544

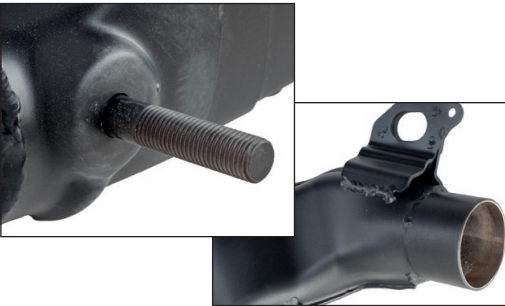


29544ST

COLLECTEUR D'ÉCHAPPEMENT XT500 1976

- Système de collecteur complet, y compris pré-silencieux en acier inoxydable avec revêtement spécial haute température
- Diamètre de raccordement 42 mm (diamètre d'origine 43 mm), s'adapte sans joint au silencieux arrière réf. 28046RP

Modèle	Réf.
XT500 1976	41981



SILENCIEUX DE XT500 1976

- Refabrication du pot d'échappement de la première XT500 avec le collecteur bas
- Contrairement à la version américaine, la version européenne est équipée d'un embout soudé fixe et non amovible
- **Article 29441RP:** silencieux en acier avec peinture haute température, livré sans petites pièces ni support
- **Article 28046RP:** silencieux en acier inoxydable avec revêtement spécial haute température, livré avec support et collier de serrage. Diamètre de raccordement 42 mm, **compatible uniquement avec le collecteur réf. 41981**

Désignation	Réf.
XT500 1976 version européenne (type 1N5)	29441RP
XT500 1976 version américaine (type 1E6 avec embout amovible)	28046RP



29441RP



28046RP

XT500 1976 ACCESSOIRES D'ÉCHAPPEMENT

- En raison des différences entre les fournisseurs et les méthodes de fabrication, nous recommandons d'ajuster toutes les pièces les unes aux autres et de les peindre de manière uniforme avec de la peinture thermorésistante (réf. 51016) afin d'obtenir un résultat parfait
- Les variations de couleur et les petits défauts de surface ne constituent pas un motif de réclamation
- Livraison dans la limite des stocks disponibles

Désignation	Remarque	Réf.
Joint de collecteur	standard renforcé	91006 29250RP
Joint de silencieux		91317
Pare-chaleur pré-silencieux	uniquement TT500'76	29548
Protection thermique intérieure/pré-silencieux	TT500'76/ XT500'76	29549
Pare-chaleur pré-silencieux	uniquement XT500'76	29547
Pare-chaleur pour silencieux	uniquement XT500'76	27224RP
Support de silencieux, forme simplifiée	uniquement XT500'76	27215KD
Kit de montage du support de silencieux sur le silencieux		22715
Rondelle intérieure		28029RP
Rondelle extérieure avec douille		28027RP
Silent-bloc en caoutchouc	4 pièces nécessaires	29444

Désignation	Remarque	Réf.
Embout de rechange pour silencieux Réf. 28046RP	uniquement XT500'76 modèle américain	27216RP
Collier de serrage pour silencieux OEM chromé		28023



28027RP



28029RP



27215KD



27216RP



27224RP



29548



29549



29547

COLLIER INOX DE FIXATION
POUR SILENCIEUX

- Résistant à la rouille et plus durable que le collier d'origine, tout en étant nettement moins cher. Largeur de bande de 20 mm avec vis galvanisée

Désignation	Taille	Réf.
Collier en acier inoxydable 1976	51 – 55 mm	90309
Collier en acier inoxydable à partir de 1977	44 – 47 mm	90308

COLLIER DE SERRAGE RENFORCÉ
EN ACIER INOXYDABLE

- Modèle renforcé, entièrement en acier inoxydable, largeur de bande de 20 mm, mécanisme de vissage très compact

Désignation	Taille	Réf.
Collier en acier inoxydable renforcé pour les modèles de 1976	48 – 54 mm	90115-52
Collier en acier inoxydable renforcé pour les années de construction à partir de 1977	44 – 50 mm	90115-48



90308

90115-52

SILENCIEUX OVALE EN ACIER INOXYDABLE

- Comprend un dB-Killer, un tube intermédiaire avec raccord de collecteur de 35 mm et le matériel de montage
- Pour une utilisation tout-terrain sans homologation routière

Modèle	Réf.
Silencieux ovale en acier inoxydable	90032



SILENCIEUX SEBRING

- Le classique pour la XT500, désormais produit en exclusivité pour KEDO
- Depuis près de 40 ans, ce silencieux est synonyme de sonorité grave, d'esthétique harmonieuse et de bonnes performances, le tout avec une longue durée de vie
- Il est désormais entièrement fabriqué en acier inoxydable, y compris ses composants internes. Le silencieux est plus léger que l'original; la chicane peut être démontée ou modifiée à des fins sportives
- Le raccord du collecteur est conçu pour l'utilisation du joint d'origine (voir réf. , à commander en même temps si nécessaire)91317
- Avec homologation CE

Réf.	Réf.
Silencieux SEBRING	90002



PIÈCES DE RECHANGE SEBRING

Désignation	Réf.
Chicane en acier inoxydable pour Enduro II (silencieux avec enveloppe en aluminium, ancienne version)	90053
Chicane en acier inoxydable pour silencieux en acier inoxydable actuel Réf. 90002	90059
Collier de fixation pour silencieux Enduro II et version actuelle en acier inoxydable	90054





COLLECTEUR EN ACIER INOXYDABLE, 38 MM

- Absolument résistant à la rouille, discret et esthétique, compatible avec le silencieux d'origine ou nos silencieux homologués
- Aucun problème d'étanchéité, car les joints d'origine du collecteur et du silencieux s'adaptent
- Diamètre extérieur 38 mm, au lieu de 35 d'origine, avec fixations pour la plaque de protection thermique d'origine
- En acier inoxydable brossé ou avec revêtement noir résistant aux hautes températures
- Compatible avec toutes les TT/XT500 à partir de 1977

Modèle	Réf.
poli	91325
noir	91325S

Accessoires

Désignation	Réf.
Pare-chaleur en acier inoxydable	40127



COLLECTEUR RACING EN ACIER INOXYDABLE

- Le diamètre radical de 41,5 mm assure – surtout en combinaison avec d'autres mesures de préparation – une puissance nettement supérieure dans les plages de régime moyennes et élevées
- Compatible avec les silencieux d'origine et KEDO X-Trapp (compatible uniquement avec des modifications sur les silencieux BSM, Sebring ou SITO), avec bride renforcée; convient à toutes les TT/XT500 à partir de l'année de construction 1977
- En acier inoxydable brossé ou avec revêtement noir résistant aux hautes températures – absolument résistant à la rouille. Réservé à la compétition

Modèle	Réf.
poli	92004
revêtement noir	92004S



COLLECTEUR « PERFORMANCE » POWERBOMB

- Avec « Powerbomb » dans le style des années 1980, augmente le volume et la contre-pression du système d'échappement, ce qui a tendance à influencer sur le couple et le bruit
- Diamètre 38-49-38-35 mm. Uniquement pour une utilisation tout-terrain
- Compatible avec les modèles TT500'77- et XT500'77- (le joint de collecteur/silencieux réf. 91317 convient), le pare-chaleur d'origine ne convient pas

Désignation	Réf.
Collecteur 'performance' en acier inoxydable	91392



SILENCIEUX MARVING

- Bonne compatibilité esthétique avec la XT 500, look sobre, sonorité contenue
- Bon rendement, finition acceptable
- Acier eint en noir
- Le pare-chaaleur arrière d'origine ne s'adapte malheureusement qu'après quelques ajustements – nous proposons en alternative des pare-chaleurs parfaitement adaptés en deux versions – voir les articles dans la colonne suivante
- Homologué

Modèle	Réf.
XT500'77-	91333



PARE-CHALEURS MARVING

- Compatibles avec le silencieux Marving réf. 91333
- Fabriqués en acier inoxydable de 1,5 mm d'épaisseur, disponibles en deux tailles différentes, la version Travel étant conçue pour la pose de sacoches souples

Modèle	Réf.
Pare-chaaleur « Basic »	41928
Pare-chaaleur « Travel »	41928XL



SILENCIEUX « X-TRAPP 3 »

- Nouvelle conception KEDO, dans laquelle les faiblesses connues du modèle d'origine ont été systématiquement éliminées
- Silencieux SlipOn avec système de disques réglables individuellement et embout en aluminium
- Contenu de la livraison: silencieux SlipOn en acier inoxydable avec 8 disques (6 montés, et 2 de rechange), tuyau de raccordement en acier inoxydable, joint d'échappement, deux colliers de serrage en acier inoxydable, matériel et notice de montage ainsi qu'un certificat du fabricant
- Non homologué mais sonorité adaptable en fonction du nombre de disques montés

Désignation	Réf.
KEDO X-Trapp 3"	91401



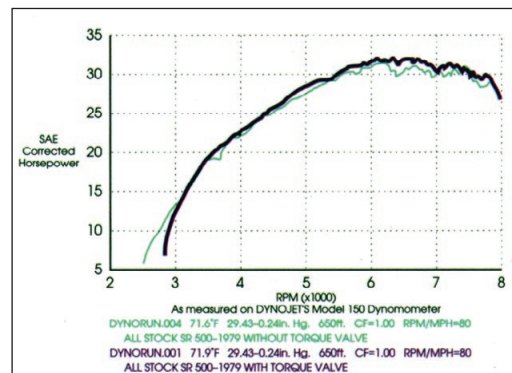
TORQUE VALVE

- Reprise nettement améliorée; la puissance maximale et le couple restent pratiquement inchangés, mais les deux sont disponibles plus tôt. Compatible avec nos collecteurs de diamètre supérieur à l'origine (prévoir éventuellement de lisser le cordon de soudure au niveau de l'admission)
- Se monte entre le cylindre et le collecteur

Désignation

Réf.

Insert de puissance pour collecteurs de performance 30554



DÉCOUPE DE PROTECTION THERMIQUE

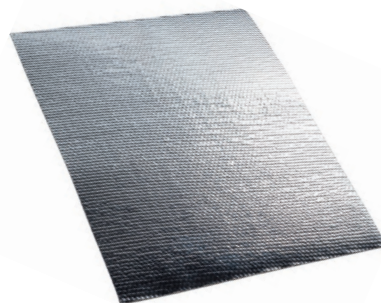
- Empêche le cache latéral de fondre – monté de série dans le cache latéral droit. Version autocollante

Dimensions

Réf.

Environ 200×250 mm

90344



Exemple de montage – Livraison sans cache latéral

PÂTE DE RÉPARATION POUR POT D'ÉCHAPPEMENT

- Répare les petits trous dans l'échappement sans soudure. Totalement étanche aux gaz et 100 % résistante à la chaleur, sans solvant

Désignation

Réf.

GUN GUM Boîte métallique de 200 g

50136



PÂTE D'ÉTANCHÉITÉ POUR ÉCHAPPEMENT

- Étanchéité résistante à la chaleur des raccords entre le collecteur d'échappement et le silencieux. Étanche aux gaz, durcit sous l'effet de la chaleur de l'échappement et s'enlève facilement après démontage

Désignation

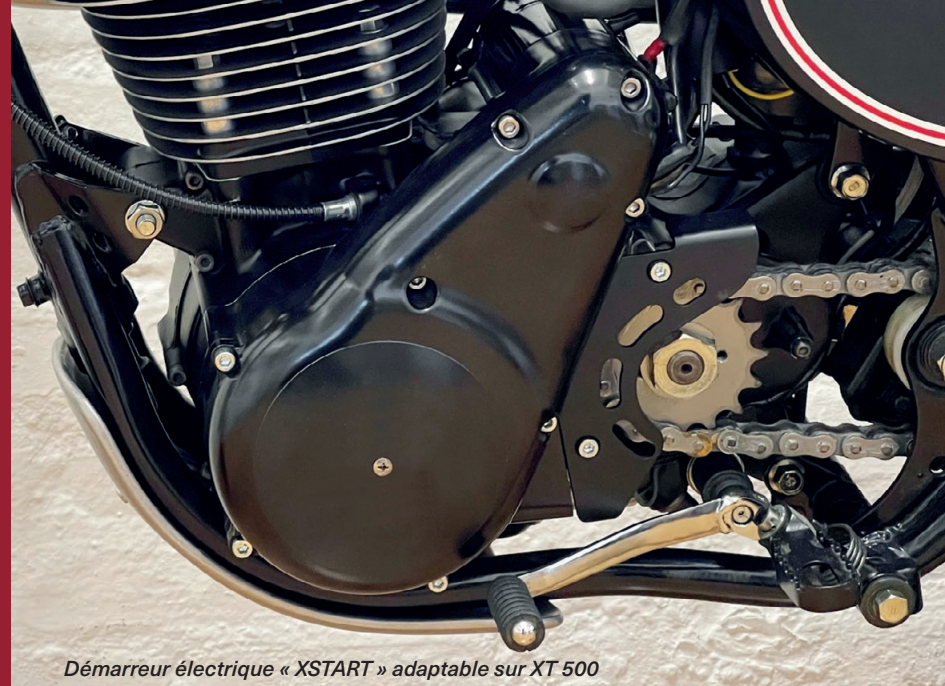
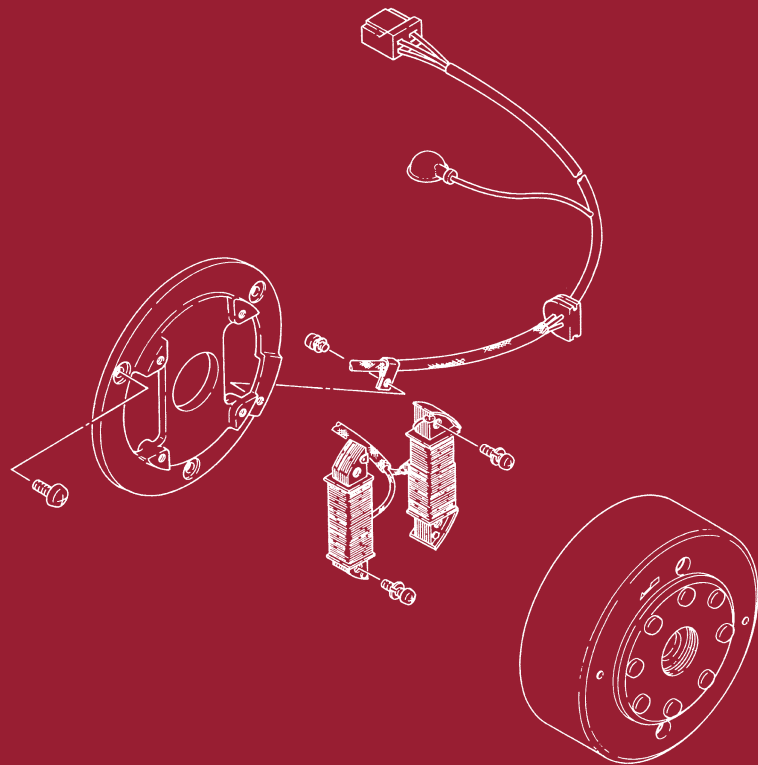
Réf.

FIREGUM tube de 150 g

50130



ALTERNATEUR



Démarrateur électrique « XSTART » adaptable sur XT 500

SABOT MOTEUR EN ALUMINIUM SPÉCIALEMENT CONÇU POUR LE DÉMARREUR ÉLECTRIQUE XSTART

- Style d'origine avec une finition parfaite
- Embouti à partir d'aluminium de 3 mm d'épaisseur; forme asymétrique: à droite, d'origine; à gauche, plus large pour le carter d'alternateur XSTART

Désignation

Sabot moteur en aluminium pour XSTART

Réf.

60536



NUTS & BOLTS « XSTART »: DÉMARREUR ÉLECTRIQUE ADAPTABLE

Le « XSTART » comprend un démarreur de 1 kW avec un carter d'alternateur spécifique, un interface pour le rotor d'origine, une roue libre, une chaîne d'entraînement, une batterie lithium et un relais de démarrage, ainsi que tous les accessoires nécessaires et une notice d'installation détaillée et illustrée pour un montage rapide et facile.

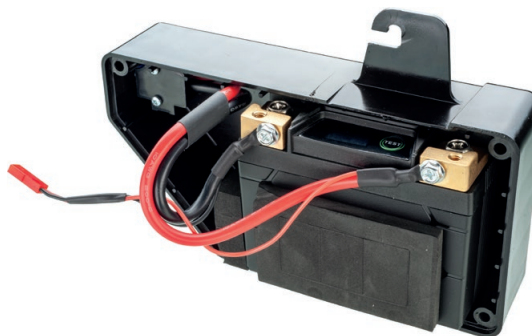
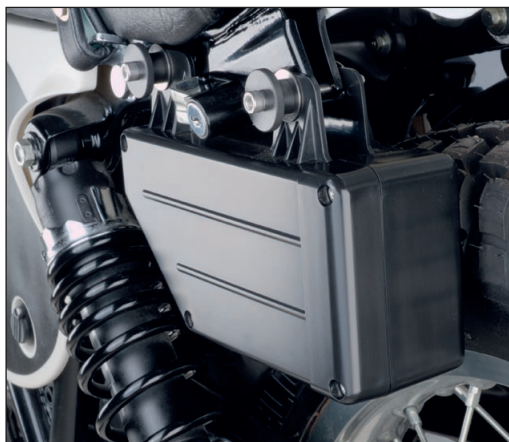
La batterie au lithium se trouve dans un boîtier inspiré de la boîte à outils d'origine et est montée à l'emplacement de cette dernière.

Selon la température, la batterie peut effectuer jusqu'à 40 démarrages avec une seule charge. Elle doit ensuite être rechargée à l'aide du chargeur 230V fourni. La batterie n'est pas connectée au système électrique du véhicule. Elle peut être re-

chargée soit sur le véhicule, soit à la maison; le démontage s'effectue sans outil. Nous fournissons gratuitement l'outil de blocage rotor (réf. 20114) avec chaque démarreur. Le démarreur électrique ne résout pas les problèmes liés au carburateur ou à l'allumage et ne doit être utilisé que sur des XT pouvant être démarrées au kick sans difficulté.

Plus d'informations et FAQ dans la boutique en ligne.

Désignation	Réf.
Démarreur électrique adaptable « XSTART »	41851-XT5
Levier de vitesses requis	40455



À l'intérieur de la boîte à outils se trouve une batterie de démarrage LFP récente, également utilisée sur la Ténéré 700.

ACCESSOIRE POUR XSTART

Grâce à notre accessoire, le démarreur électrique de Nuts & Bolts est encore plus adapté à un usage quotidien.

Le kit remplace le bouton de démarrage XSTART et garantit que le démarreur électrique ne peut être utilisé qu'au point mort, lorsque le contact est mis. Cela empêche toute utilisation par des personnes non autorisées ou par erreur.

Raccordement très simple à l'aide de deux connecteurs de dérivation sur le faisceau de câbles du compte-tours. Compatible avec toutes les XT500 équipées d'un système électrique 12V.

Désignation	Réf.
Kit accessoire démarreur électrique XSTART	41854



BOBINE D'ALLUMAGE

- Câble et vis fournis pour un montage facile
- Compatible avec les modèles TT500 et XT500 jusqu'en 1985

Réf.	Réf.
Bobine d'allumage, refabrication	41032RP



i Conseil: en cas de problèmes d'allumage ou d'intensité lumineuse, il est très rare que les bobines concernées soient défectueuses! Si les bobines ne présentent aucun dommage, elles sont généralement en bon état. Les mesures effectuées à l'aide d'appareils de mesure classiques ne sont pas significatives en raison des faibles résistances. En l'absence d'étincelle d'allumage, la cause du problème peut souvent être identifiée à l'aide du faisceau de secours réf. 50600.

BOBINE DE CHARGE 6 V

- Compatible avec le stator d'origine et les systèmes CDI PME, câbles et vis montés inclus
- Compatible avec la XT500-'85

Réf.	Réf.
Bobine de charge 6V (refabrication)	28316RP



! La XT500 à partir de 1986 (12V de série) est équipée d'un rotor de plus grand diamètre; les bobines de refabrication réf. 41032RP et 28316RP ne sont pas compatibles avec ce modèle!

FAISCEAU D'ALTERNATEUR

- Comprend toutes les pièces spécifiques nécessaires pour le soudage aux bobines d'allumage et d'éclairage sur le stator de l'alternateur, ainsi qu'un connecteur système pré-assemblé
- Compatible avec toutes les XT500

Réf.	Réf.
Faisceau de câbles d'alternateur	50695



ESTD. 1992
Thumper Parts
 by KEDO

EXTRACTEUR DE VOLANT MAGNÉTIQUE

- Modèle d'atelier particulièrement robuste

Convient pour	Réf.
TT500, XT500; M27 × 1,0 filetage à gauche	20045



FIXATION DU ROTOR ET DU STATOR

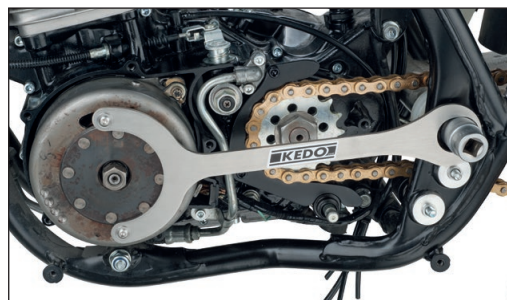
Désignation	Réf.
Écrou de rotor	27603
Rondelle élastique pour rotor	27639
Jeu de vis de fixation du stator (support de bobines sur le carter moteur)	42014



OUTIL RENFORCÉ KEDO DE BLOCAGE DE ROTOR

- S'appuie sur l'axe de bras oscillant, ce qui évite d'avoir recours à une « deuxième personne »
- Nécessite une douille de 22 mm avec un diamètre extérieur maximal de 32 mm (le cas échéant, veuillez commander la réf. correspondante 20115)
- Modèle massif en acier inoxydable avec tenons vissés

Compatible avec	Réf.
TT500, XT500	20114



KEEP IT ALIVE WITH KEDO

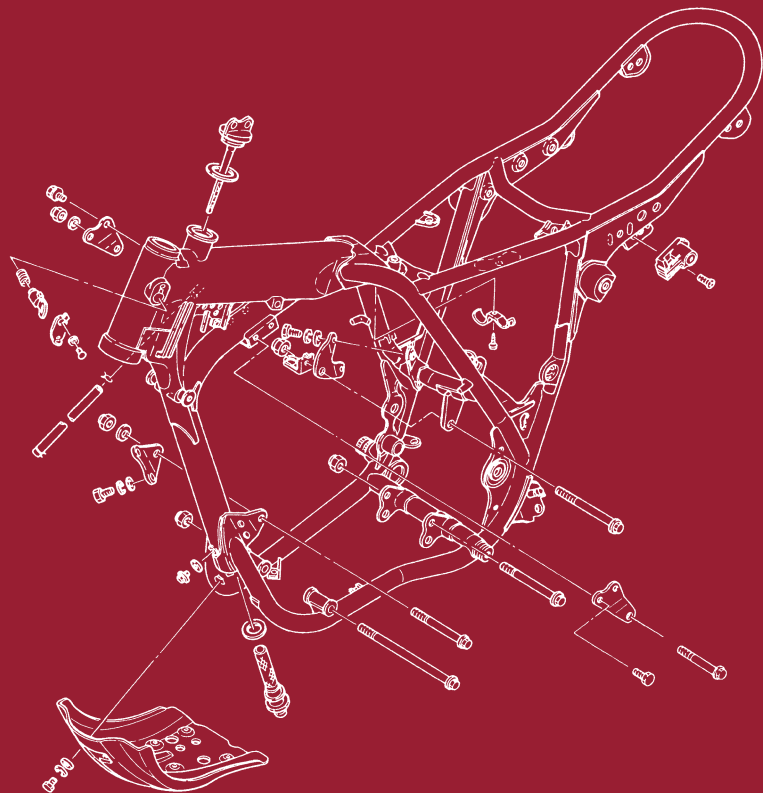


Une légende ne rouille pas!
Elle attend simplement d'être redécouverte.
La XT500 est plus qu'une simple moto, c'est
un monument qu'il faut préserver.

KEDO te fournit les pièces adaptées et le
savoir-faire dont tu as besoin pour une
restauration réussie.

Lance-toi avec nous dans l'aventure de la
restauration et construis ta propre XT.
Un sentiment de réussite te récompensera
pour chaque obstacle que tu devras surmonter.
Lance-toi et démarre ton projet.

CADRE



BOULONS DE FIXATION DU MOTEUR

- Boulons et écrous pour la fixation du moteur
- Tous les raccords M10 sont conçus avec un filetage fin

Désignation	Position/Remarque	Réf.
Boulon M8×1,25, longueur 80 mm	Pattes de fixation de la culasse	10185
Boulon M10×1,25, longueur 100 mm	Cadre à l'avant de la tôle de fixation	27872
Boulon M10×1,25, longueur 185 mm	Sous le moteur, à l'avant	28101
Boulon M10×1,25, longueur 110 mm	Sous le moteur, à l'arrière	27870
Boulon M10×1,25, longueur 115 mm	Tôle de fixation, à l'arrière du cadre	28098
Écrou M8×1,25, autobloquant	Zingué brut	0985080008
Écrou M8×1,25 avec serrage à ressort métallique	Pièce d'origine zinguée noire	28073 28073RP
Écrou M10×1,25, autobloquant	Zingué brut	0985100018
Écrou M10×1,25 avec serrage à ressort métallique	Pièce d'origine chromage technique	27905 27905RP

SUPPORTS DE MOTEUR RENFORCÉS

- Acier inoxydable, époxy noir

Position	Véhicule	Réf.
avant droit	TT500, XT500	28024
en haut	TT500, XT500 (2 × requis le cas échéant)	29533
arrière	XT500'76	29532-76
	TT500'77-'81, XT500'77-	29532



Vous trouverez des peintures pour cadres et des bombes réutilisables dans notre boutique en ligne

JAUGE DE TEMPÉRATURE D'HUILE DIRECTE « RR »

- Très haute qualité et grande précision, corps en aluminium avec bord moleté, cadran orientable (pivotant). Aiguille à amortissement à la glycérine, permettant d'éliminer complètement les vibrations de l'aiguille en roulant
- Écart maximal de 1 % selon un test pratique réalisé par le magazine « Motorradfahrer »
- Design intemporel, disponible avec cadran blanc, noir, jaune et rouge
- Livraison toujours avec joint d'étanchéité inclus

Modèle	cadran noir Réf.	cadran blanc Réf.	cadran jaune Réf.	ZB rouge Réf.
° Celsius	91037S	91037	91037G	91037R
° Fahrenheit	91070S	91070	- - -	- - -



JAUGE D'HUILE

- Indispensable pour déterminer la quantité d'huile moteur dans le réservoir
- Refabrication parfaite des pièces d'origine qui ne sont plus disponibles
- Compatible avec toutes les TT500 et XT500, livré sans joint 22316

Couleur	Réf.
noir	20039RP
rouge (de série sur les modèles XT/TT)	20039R

<u>Joint adapté (version en caoutchouc durable)</u>	
Désignation	Réf.
Joint	22316



SABOT MOTEUR EN ALUMINIUM

- Sabot moteur en aluminium moulé, se monte sur les points de fixation d'origine du cadre; matériel de montage inclus
- Compatible avec les modèles TT500 et XT500 de toutes les années de fabrication

Modèle	Réf.
Sabot moteur en aluminium, 'Classic'	60607
Sabot moteur en aluminium, style 76	60512



60607

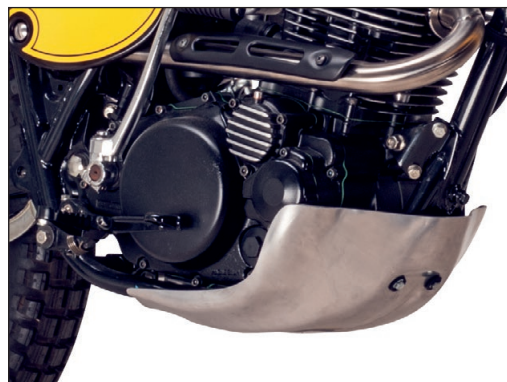


60512

REFABRICATION DU SABOT MOTEUR EN ALUMINIUM

- Protection moteur en aluminium embouti de 3 mm d'épaisseur, identique à la pièce d'origine
- Ajustement parfait, protection parfaite
- Compatible avec les modèles TT500 et XT500 à partir de 1977

Désignation	Réf.
Sabot moteur en aluminium (refab)	21032RP



i En 1977, la XT disposait de six points de fixation pour le montage du sabot moteur, plus que cinq à partir de '78; en 1976, avec le petit sabot moteur, elle n'en comptait que quatre.

FIXATION DE SABOT MOTEUR

- Kit de fixation en 18 pièces, compatible en principe avec tous nos sabots moteur
- Une rondelle en caoutchouc est placée entre le cadre et le sabot moteur pour amortir les vibrations

Désignation	Réf.
Fixation de sabot moteur	60537



CRÉPINE DE CADRE

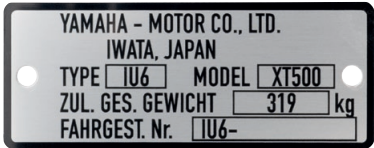
Désignation	Réf.
Crépine d'huile	27763
Tube de guidage, pièce	90063



REFABRICATION DE LA PLAQUE DE MINES RIVETÉE

- Plaque de Mines en aluminium inspirée de l'original, dimensions: 68,5×27×0,6 mm

Désignation	Réf.
Plaque de Mines à rivets (refab) 1U6	50185
Plaque de Mines à rivets (refab) vierge	50349



SERRURE DE CASQUE

- Livré avec deux clés

Désignation	Réf.
Serrure pour casque	22396
Vis de fixation adaptée	28093



ANTIVOL DE DIRECTION

- Sur certaines XT500 de 1979 (et parfois aussi sur des importations parallèles ultérieures), une serrure de 16 mm est nécessaire
- Veuillez récupérer les petites pièces sur votre moto ou les commander en même temps – voir le tableau ci-dessous
- Livraison avec deux clés

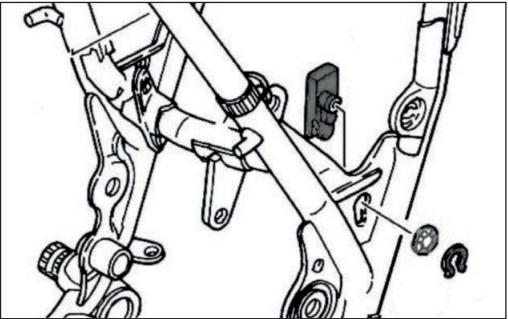
Modèle	Réf.
XT500, Ø 12 mm, tête de clé coudée	22006
XT500, Ø 12 mm, clé droite	22006G
Kit de petites pièces (portière ovale comprenant un rivet de 4×10 mm, un ressort et une rondelle) pour serrure de 12 mm	21182
XT500-'79, Ø 16 mm, pièce d'origine	22009
Portière pour serrure de 16 mm	21278
Ressort pour serrure de 16 mm	21281



PROTECTION DE CADRE

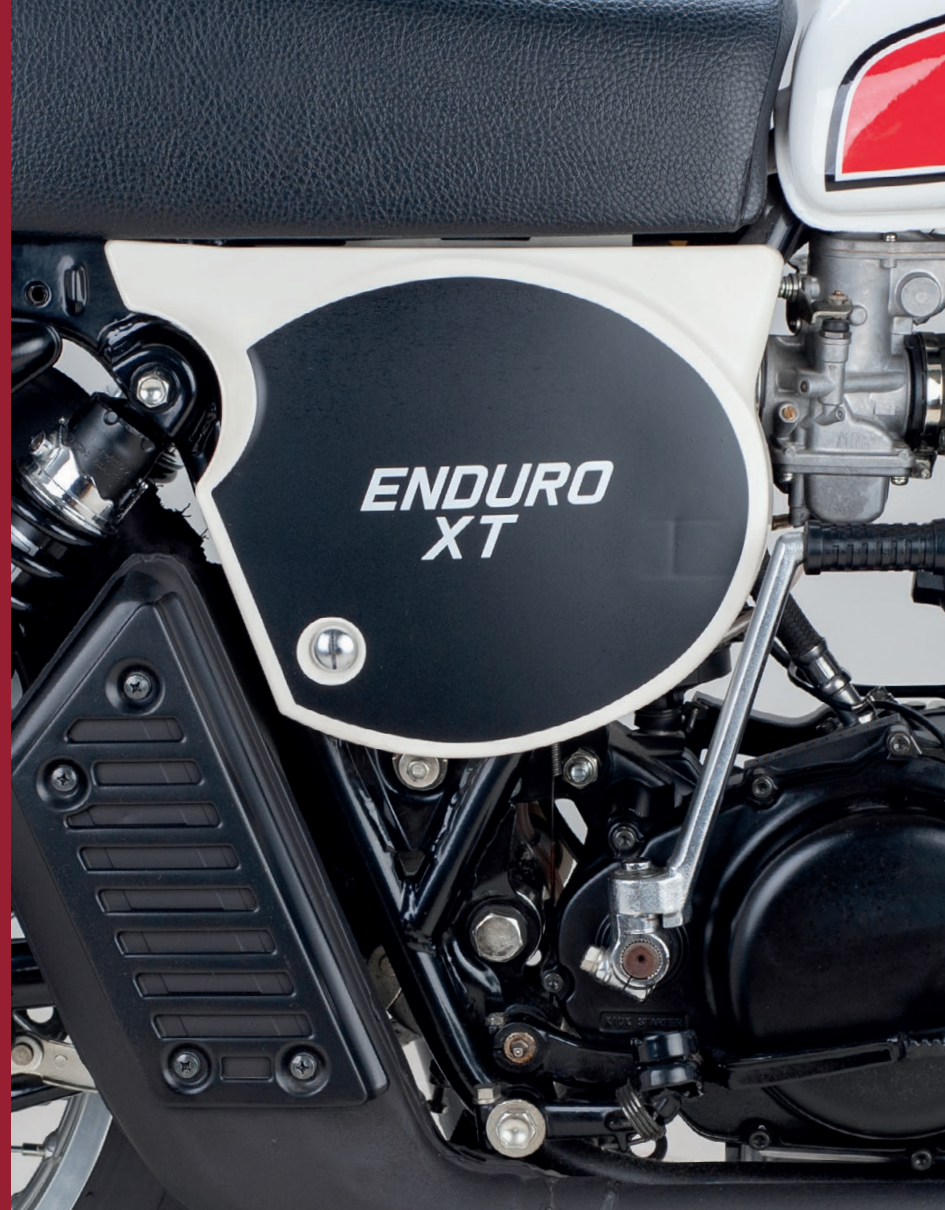
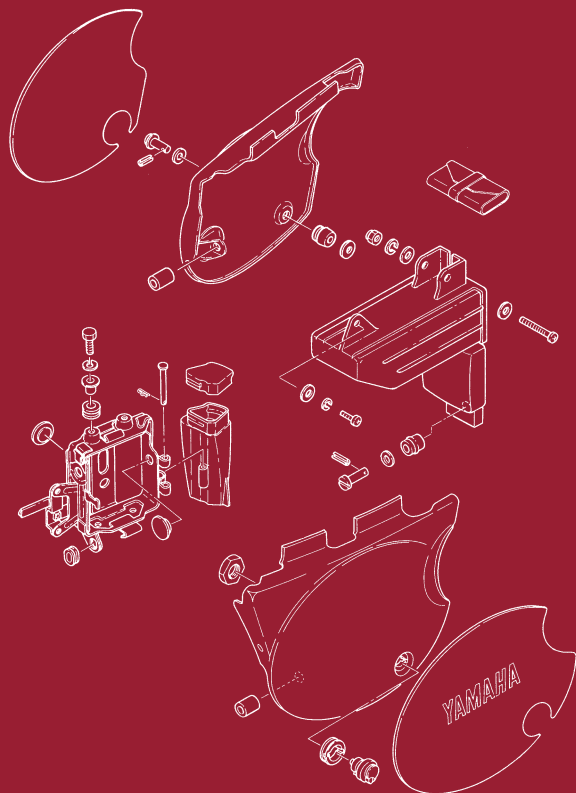
- Refabrication parfaite de la protection de cadre
- Livré sous forme de kit complet en trois pièces avec clip et rondelle élastique
- Équipement de série jusqu'en 1979, montage possible et recommandé sur tous les modèles, quelle que soit leur année de fabrication

Réf.	Réf.
Protection de cadre	29343



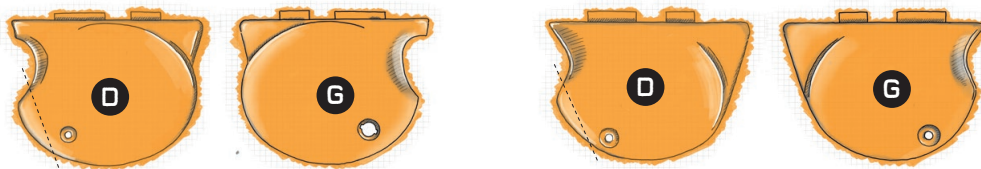


CACHES LATÉRAUX ET BOÎTE À OUTILS



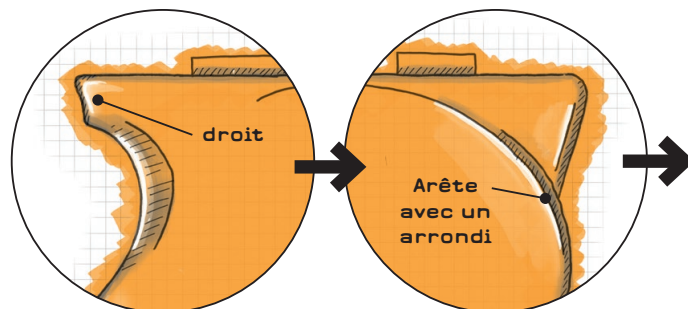
Identification des caches latéraux - les caractéristiques

1. Forme des caches latéraux:



forme arrière:

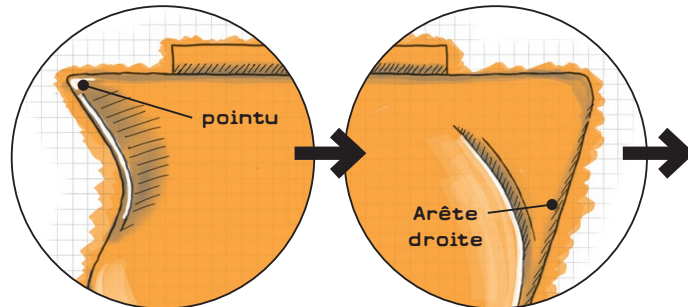
forme avant:



Grande forme
de base

XT 1976-1979
TT 1976-1978

= **G**



Petite forme
de base

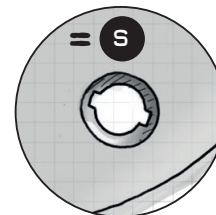
XT à partir
de 1980
TT 1979

= **P**

2. Fixation côté gauche:

Avec serrure (XT)

SANS serrure (TT)



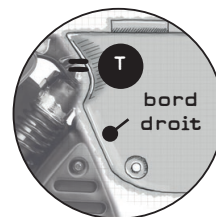
cache
latéral
gauche



3. Échappement:

Silencieux OEM
(avec partie triangulaire)

Adaptable ou TT
(sans partie triangulaire)



cache
latéral
droit



Connaissances techniques: le terme technique correct pour désigner le triangle sur le silencieux est « chambre d'expansion » ou de tranquillisation.

Exemples

XT 1977 = **G** AVEC triangle = **T** AVEC serrure = **S**

TT 1979 = **P** SANS triangle = **TT** SANS serrure = **SS**

REFABRICATION DE CACHES LATÉRAUX

Refabrication parfaite en plastique teinté dans la masse, résistant aux chocs et aux rayures.

Nous vous recommandons de compléter et de protéger immédiatement les nouveaux caches latéraux à l'aide d'autocollants correspondants, comme d'origine.

Modèle	Remarque	Type	Réf. gauche	Réf. droite
TT500	Clean White '76	G TT sS	29313	29300
	El Toro Orange '77	G TT sS	29314	29309
	Competition Yellow '78	G TT sS	29305	29307
TT500	Orange New El Toro '79	P TT sS	29310	29304
	NY Black '79	P TT sS	29484	29306
	Clean White '81	P TT sS	29484W	29306W
XT500	Clean White '76-'79	G T S	29299	29300
XT500 US	Ginger Brown -'79	G T S	29312	29308
	Crystal Silver -'79	G T S	29303	29311
	Crystal Silver '80-	P T S	29494	29495
XT500	NY Black '80-'87	P T S	20029RP	20028RP
	Clean White '80-'87	P T S	20031RP	20030RP
XT500S	Shiny Black '88/'89	P T S	28619RP	27372RP

G

 = convient à toutes les XT500-'79 & TT500-'78, droite / vérifiez si

T

 ou

TT

P

 = convient à toutes les XT500'80- & TT500'79-, droite / vérifiez si

T

 ou

TT

TT500 1976 CLEAN WHITE

Caches latéraux « grand » format, à droite avec bord droit pour silencieux avec chambre de tranquillisation, à gauche sans serrure



TT500 1977 ORANGE EL TORO

Caches latéraux « grand » format, arrondi à droite pour les silencieux sans chambre de tranquillisation, sans serrure à gauche



TT500 1978 COMPETITION YELLOW

Caches latéraux « grand » format, arrondi à droite pour les silencieux sans chambre de tranquillisation, sans serrure à gauche



TT500 1979 ORANGE NEW EL TORO

Caches latéraux « petit » format, arrondi à droite pour les silencieux sans chambre de tranquillisation, sans serrure à gauche



XT500 1976-1979 CLEAN WHITE

Caches latéraux « grand » format, à droite avec bord droit pour silencieux avec chambre de tranquillisation, à gauche avec serrure



XT500 USA GINGER BROWN

Caches latéraux « grand » format, à droite avec bord droit pour silencieux avec chambre de tranquillisation, à gauche avec serrure



XT500 USA CRYSTAL SILVER

Caches latéraux « grand » format, à droite avec bord droit pour silencieux avec chambre de tranquillisation, à gauche avec serrure



XT500 1980-1987 NEW YAMAHA BLACK

Caches latéraux « petit » format, à droite avec extrémité droite pour silencieux avec chambre de tranquillisation, à gauche avec serrure



XT500 1980-1987 BLANC

Caches latéraux « petit » format, à droite avec extrémité droite pour silencieux avec chambre de tranquillisation, à gauche avec serrure



KIT DE CACHES LATÉRAUX

- Caches latéraux pour XT500 jusqu'à l'année de construction 1979, mais avec un petit perçage de fixation à gauche – désormais, plus besoin de serrure pour les caches latéraux!
- Cache latéral droit en version TT arrondie, dissimule parfaitement les points de fixation du silencieux d'origine (idéal en cas de montage d'un silencieux adaptable)
- Noir brillant ou blanc, couleur s'harmonisant avec la plupart des garde-boues adaptables
- Le kit comprend les caches latéraux droit et gauche, adaptés à toutes les TT500 et XT500

Couleur	Réf.
blanc	29537
noir	29458



Toutes les pièces nécessaires au montage des caches latéraux sont disponibles dans notre boutique en ligne

KIT DE CACHES LATÉRAUX EN ABS

- Caches latéraux du modèle XT500 à partir de 1980 – plus rigides que les caches latéraux d'origine
- Teintés en noir dans la masse, grâce à la matière ABS, ces caches latéraux peuvent être peints sans traitement préalable particulier
- À gauche pour la serrure de cache latéral ou notre Lock-Buster, à droite pour le silencieux d'origine avec la chambre de tranquillisation
- Le kit comprend les caches latéraux droit et gauche (sans petites pièces); convient à toutes les TT500 et XT500

Couleur	Réf.
noir, ABS	29505



L'ABS est facile à peindre; toutes les couleurs TT/XT disponibles sont en vente dans la boutique en ligne

JEU D'AUTOCOLLANTS POUR LES CACHES LATÉRAUX « TT500 »

- Inscription « TT500 » version américaine 1980
- Livraison complète par paire pour les côtés droit et gauche

Compatible avec	Film/Inscription	Réf.
TT500'77-'79	noir/blanc	20106
TT500'80-'81	noir/blanc	20107



JEU D'AUTOCOLLANTS POUR LES CACHES LATÉRAUX « XT500 »

- Inscription inspirée de la version américaine TT500 de 1980
- Livraison complète par paire pour les côtés droit et gauche

Compatible avec	Film/Inscription	Réf.
XT500'77-'79	noir/blanc	20112
XT500'80	noir/blanc	20113



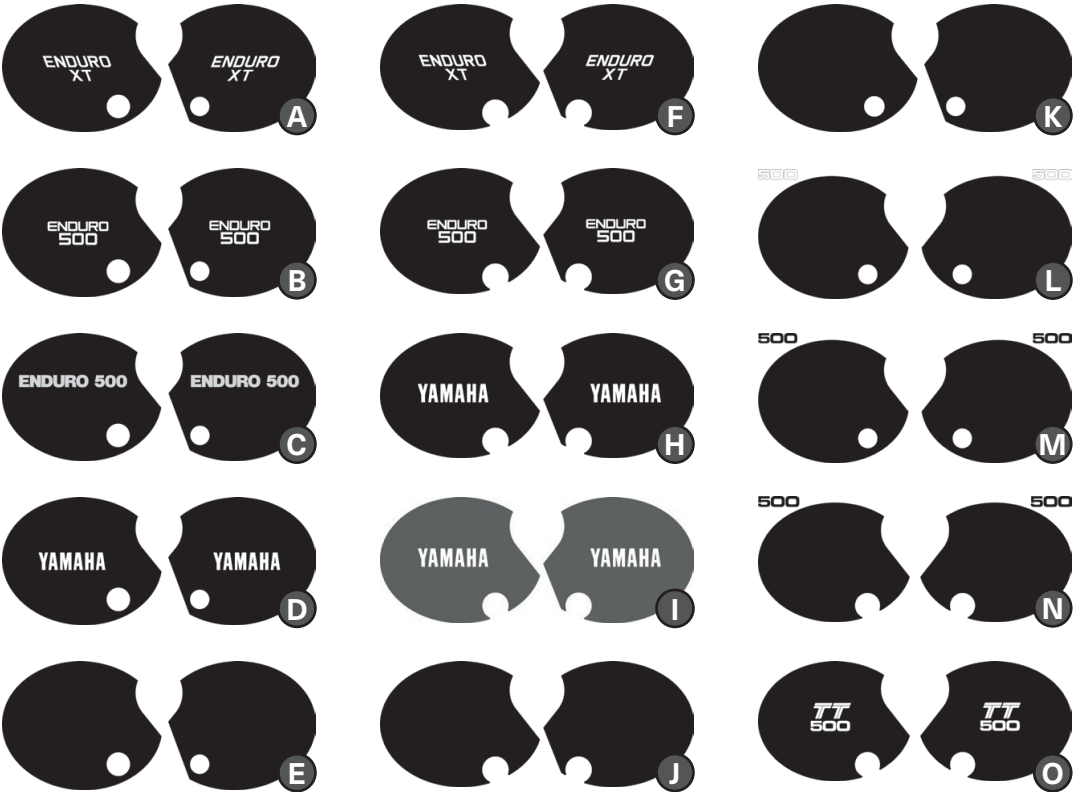
AUTOCOLLANTS POUR CACHES LATÉRAUX

- Reproduction fidèle dans les moindres détails
- Pas de simples décalcomanies avec des lettres collées, mais une impression opaque sur un film teinté dans la masse

Ancienne forme XT '79	Film/Inscription	Visuel	Réf.
ENDURO XT	noir/blanc	A	21060C
ENDURO 500	noir/blanc	B	21060E
ENDURO 500	noir/argent	C	21068
ENDURO 500	noir/blanc	C	21068E
YAMAHA	noir/blanc	D	21060Y
sans inscription	noir/sans	E	21060N

Nouvelle forme XT '80-	Film/Inscription	Visuel	Réf.
ENDURO XT	noir/blanc	F	21061C
ENDURO 500	noir/blanc	G	21061E
YAMAHA	noir/blanc	H	21061Y
YAMAHA	anthracite/ blanc	I	21062Y
sans inscription	noir/sans	J	21061N

Modèles TT500	Remarque	Visuel	Réf.
1976	noir mat	K	21087
1977	n/b, 4 pièces	L	21070
1978	noir, 4 pièces	M	21071
1979	noir, 4 pièces	N	21072
1980	noir/blanc	O	20107
1981	noir et blanc	-	20117



Autocollants pour caches latéraux XT, design d'origine en Europe, par année de construction:

'76 = 21060C '78 = 21060Y '80-'87 = 21061Y
'77 = 21060E '79 = 21060Y '88/'89 = 21062Y



De nombreux autres jeux d'autocollants pour les caches latéraux sont disponibles dans notre boutique en ligne

DÉCOUPE DE PROTECTION THERMIQUE

- Empêche les caches latéraux, les valises, etc. de fondre – de série sur le modèle XT dans le cache latéral droit
- Version autocollante

Dimensions	Réf.
Environ 200×250 mm	90344



Exemple de montage – Livraison sans cache latéral

LOCK-BUSTER (FERMETURE SANS CLÉ DU CACHE LATÉRAL)

- Finies les solutions de fortune
- Il existe enfin un kit permettant d'ouvrir le cache latéral gauche de la XT500 exactement comme le droit, sans serrure
- Livraison comprenant toutes les petites pièces, compatible avec tous les caches gauches de XT500, montage sans caoutchouc de serrure

Réf.	Réf.
Lock-Buster argent	21152
Lock-Buster noir	21152BL



ACCESSOIRES POUR CACHES LATÉRAUX

- Sur le modèle TT500, les mêmes pièces sont utilisées pour les fixations droite et gauche; sur le modèle XT500, une serrure ou notre Lock-Buster est nécessaire à gauche afin de sécuriser le cache latéral

Désignation	Réf.
Vis bombée en acier inoxydable avec fente, petites pièces incluses, XT500 côté droit, TT500 droit et gauche	21288
Serrure OEM, XT500 côté gauche	21107
Refabrication de serrure, XT500 côté gauche	21107RP
Caoutchouc pour serrure du cache latéral (nécessaire pour le montage de la serrure)	21108
Caoutchouc de fixation dans les caches latéraux gauche et droit (TT500-'78/XT500-'79)	21111
Manchon en caoutchouc 72 mm (à découper, donne 4 pièces) sur le cadre à gauche et à droite (TT500-'79-/XT500-'80-)	10205



AUTOCOLLANT D'AVERTISSEMENT

Autocollant indiquant la polarité de la batterie

- Se trouve sur toutes les XT500, à l'intérieur du cache latéral gauche
- Refabrication authentique, indispensable pour les restaurations, dimensions: 80 × 100 mm

Désignation	Réf.
Autocollant d'avertissement sur la polarité de la batterie	21105

« Informations sur le contrôle des émissions du véhicule »

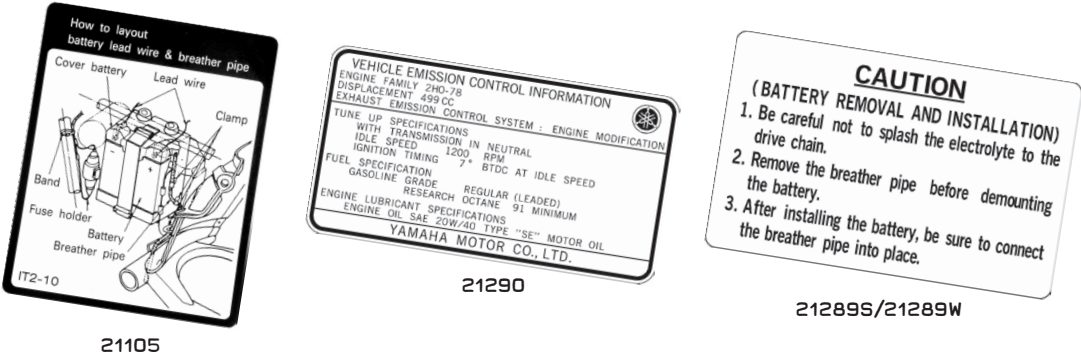
- Uniquement sur la XT500 1978 2H0, à l'intérieur du cache latéral gauche
- Refabrication authentique, dimensions: 98 × 52 mm

Désignation	Réf.
Autocollant d'information « Vehicle Emission Control Information »	21290

Autocollant « Remplacement de la batterie »

- Fond transparent, inscription noire ou blanche, muni d'un film protecteur
- Pour l'intérieur du cache latéral gauche
- Dimensions: 61 × 37 mm

Modèle	Réf.
Inscription noire	21289S
Inscription blanche	21289W



ÉTIQUETTE « PROCÉDURE DE DÉMARRAGE DU MOTEUR »

- Était accrochée au guidon lors de la livraison des nouvelles XT et expliquait la procédure de démarrage au futur conducteur de ce monocylindre
- Refabrication fidèle à l'original, 74 × 100 mm,

Désignation	Réf.
Étiquette « Engine Starting Procedure »	21223



TOURNEVIS À EMBOUTS INTER-CHANGEABLES CRUCIFORME/PLAT

- Tournevis pratique à tige réversible et manche en plastique – un indispensable dans toute trousse à outils de bord

Modèle	Réf.
Longueur env. 150 mm, diamètre du manche 22 mm	31253



CLÉ À OEIL DOUBLE KEDO

- Pour le filtre du robinet d'essence et le capuchon du tendeur de chaîne de distribution, s'intègre dans la boîte à outils d'origine

Modèle	Réf.
SW 24/27 mm, aluminium époxy	31037



OUTILLAGE DE BORD

- Clés à bougie 16/18/21 mm, clés plates de 8/10 et de 12/14 pour motos japonaises, mini-pince universelle, tournevis -/+
- Qualité de fabrication acceptable, se range avec la bougie d'allumage dans la boîte à outils XT500

Désignation	Réf.
Kit d'outils de bord 5 pièces	30148



BOÎTE À OUTILS

Désignation	Réf.
Boîte à outils, nue, noire, pièce	22303
Vis bombée chromée pour la fermeture du couvercle	21109
Caoutchouc adapté	21138
Rondelle adaptée	21110
Goupille adaptée	21104
Vis pour boîte à outils sur cadre, avant	29442
Vis pour boîte à outils sur cadre, arrière	27321
Kit complet de fermeture avec vis bombée acier inoxydable avec fente, 4 pcs	21288



SUPPORT POUR SACOCHE LATÉRALE SW-MOTECH

- Pour sacoche latérale SW-Motech avec fermeture T-Lock, réf. 60730 . La fermeture T-Lock ronde illustrée est fournie avec cette sacoche. Montage à l'avant de la boîte à outils (compatible avec ou sans boîte). Le support peut être monté dans deux positions (position de la sacoche +/- 12,5 mm vers l'avant/l'arrière)
- Contenu de la livraison: support en acier inoxydable époxy noir avec vis et écrous

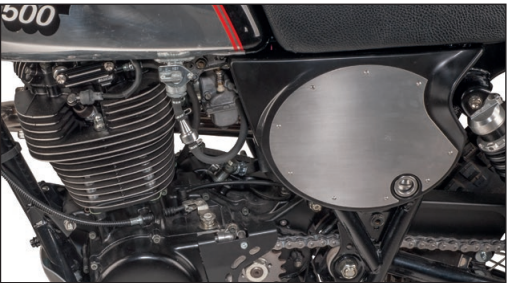
Désignation	Réf.
Support pour sacoche SW-Motech	60731



DÉCOUPES ALU POUR CACHES

- Complément idéal pour le réservoir en aluminium des modèles XT à partir de 1980 – remplace l'autocollant du couvercle latéral. Fabriquées en tôle d'aluminium de 1 mm d'épaisseur avec un gabarit de perçage – les trous peuvent ainsi être facilement reportés sur le couvercle latéral à l'aide d'un crayon
- Surface brute ou anodisée
- Le cache droit est conçu pour la forme originale des caches latéraux XT destinés aux systèmes d'échappement avec chambre de tranquillisation
- Contenu de la livraison: 1 paire de caches en aluminium pour les couvercles latéraux en plastique gauche et droit, vis, écrous et rondelles
- Compatible avec les modèles XT500'80-

Modèle	Réf.
Aluminium brut	21320
Aluminium anodisé	21320EL



PORTE-CLÉS « XT-BUDDY+ »

- Outil en acier inoxydable pour les vis bombées des caches latéraux et des boîtes à outils, six pans pour le rupteur (5,5 mm) et la batterie (10 mm)
- Un décapsuleur pour la bière de fin de journée est bien sûr également inclus
- Dimensions: environ 40×45 mm, livré avec un porte-clés

Réf.	Réf.
Porte-clés « XT-Buddy+ »	41931



ACCESSOIRES POUR LE SUPPORT DE BATTERIE

SANGLE ÉLASTIQUE DE BATTERIE

Modèle	Version	Réf.
XT500	OEM	27118
	Refabrication	27118RP



BAC À BATTERIE CAOUTCHOUC

- Pour les batteries traditionnelles à acide

Modèle	Réf.
XT500	28118



SILENT-BLOC EN CAOUTCHOUC

- 1 pièce (pour la douille correspondante, voir réf. 22308)
- Compatible avec le modèle XT500 (1 × requise en haut du boîtier de filtre à air, 2 × requises pour la fixation du support de batterie)

Désignation	Réf.
Silent-bloc en caoutchouc, pièce	10165



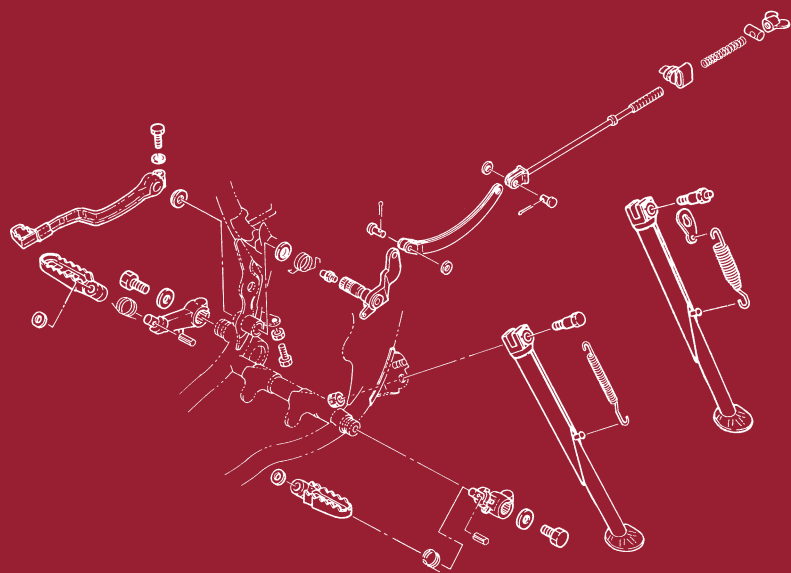
BUTÉE EN CAOUTCHOUC POUR SUPPORT DE BATTERIE

- Pièce, (4 × nécessaires pour la XT500)

Désignation	Réf.
Silent-bloc en caoutchouc pour support de batterie	28967



BÉQUILLES ET REPOSE-PIEDS



REPOSE-PIEDS LARGES

- Accroche parfaite pour un maintien sûr, même sur les terrains les plus difficiles; entièrement en acier inoxydable
- Extrêmement solides et totalement résistants à la rouille
- Compatibles avec les supports de repose-pieds d'origine sans modification, livrés par paire, droite – gauche; adaptés à tous les modèles TT et XT500

Réf.	Réf.
Repose-pieds larges pour TT/XT	30900



REPOSE-PIEDS ET ACCESSOIRES

- Compatible avec tous les modèles XT500

Désignation	Réf.
Kit repose-pieds gauche et droit	21292
Ressort de support de repose-pied gauche	21027
Ressort de support de repose-pied droit	21026
Vis de fixation du support de repose-pied sur cadre	20052
Rondelle pour fixation du support de repose-pied sur cadre	27081
Rondelle entre repose-pied et goupille	21115
Goupille spécifique	21102



SUPPORT DE REPOSE-PIED DROIT

- Modèle renforcée, acier haute résistance, forgé, époxy noir
- Compatible pour tous les millésimes (pour denture de cadre avec ou sans rainure)

Réf.	Réf.
Support de repose-pied droit	27139HD



CAOUTCHOUC POUR REPOSE-PIEDS

- Caoutchouc pour les repose-pieds allemands (avec support de base carré)

Désignation	Réf.
Caoutchouc pour repose-pied conducteur, 1 pièce	10139



REFABRICATION EN COTE DE RÉPARATION DE L'AXE DE LEVIER DE FREIN ARRIÈRE

- Cet axe de levier de frein légèrement surdimensionné résoud un problème répandu de la XT500: le levier de frein bouge et a du jeu dans son logement dans le cadre car l'ensemble est usé.
- Notre article 10122RP est une refabrication haut de gamme en acier inoxydable et à tolérances réduites. Le diamètre de l'axe est légèrement plus grand, à savoir 18 mm. Avant le montage, le logement usé dans le cadre de la XT doit être adapté à la nouvelle dimension. Pour cela, nous proposons notre kit d'usinage réf. 60720

Désignation	Réf.
Refabrication de l'axe du levier de frein de pied avec surépaisseur	10122RP



KIT D'USINAGE POUR LE MONTAGE DE L'AXE DU LEVIER DE FREIN

- Kit d'outils 3 pièces pour le montage de l'axe de levier de frein KEDO, réf. 10122RP
- Comprend un tourne à gauche, un foret HSS de 17,5 mm avec tige de 10 mm, un alésoir HSS de 18,0 mm

Désignation	Réf.
Kit d'outils	60720



Vous trouverez des informations sur le montage, accompagnées de deux vidéos, sur notre site web dédié

RESSORT DE LEVIER DE FREIN

- Remplacement pour la pièce d'origine souvent usée et abîmée
- Refabrication en acier à ressort inoxydable
- Compatible tous millésimes

Désignation	Réf.
Ressort de pédale de frein	10083RP



JOINT D'ÉTANCHÉITÉ DE L'AXE DE LEVIER DE FREIN

- Se place à l'intérieur et à l'extérieur de l'axe de levier de frein XT500

Désignation	Réf.
Joint anti-poussière, 1 pièce	10075



RACCORD DE COMMANDE DE FREIN

- Refabrication de la pièce d'origine qui n'est plus disponible, techniquement et visuellement identique.
- Convient à toutes les XT500 (et TT500 -'78)

Désignation	Réf.
Raccord de commande de frein	28121RP

Petites pièces correspondantes, 2 pièces de chaque type requises:

Désignation	Réf.
Boulon avec alésage pour goupille fendue	28116
Goupille fendue requise	009401625B
Rondelle nécessaire	10051



TRINGLERIE DE FREIN

- Refabrication de la pièce d'origine qui n'est plus disponible, finition de très haute qualité

Modèle	Réf.
XT500 tous millésimes	22394



GUIDE DE RACCORD DE COMMANDE DE FREIN EN CAOUTCHOUC

- Guide le raccord de commande de frein (réf. 28121RP) le long du bras oscillant

Modèle	Réf.
TT500	22380
XT500	22359



ÉCROU DE TRINGLERIE DE FREIN

- Disponible en version écrou papillon classique ou en version hexagonale (tête de 12 mm)

Modèle	Réf.
Écrou papillon pour tringlerie de frein	27175HD
Écrou de tringlerie de frein	21143



RESSORT ET GOUPILLE DE LA TRINGLERIE DE FREIN

- Convient à tous les millésimes

Réf.	Réf.
Kit ressort et boulon traversant	26998
Ressort de tringlerie de frein, au détail	10079



XT500-'79 BÉQUILLE LATÉRALE ET ACCESSOIRES

Désignation	Allemagne Réf.	A, B, France, I, NL, UK Réf.	CH, DK, S Réf.
Béquille latérale renforcée	10308	10307	10307
Boulon de fixation	10084	28441	10301
Écrou spécifique	27226	27423	- - -
Biellette de rappel	10178 (2x s nécessaires)	non nécessaire	- - - ❶
Ressort de rappel	10177 (2x s nécessaires)	28326	- - -

❶ Veuillez utiliser la réf. 10178 à la place



Pour un montage avec un ressort



Pour un montage avec deux ressorts

Goupille de sécurité	Réf.
Goupille pour boulons réf. 10084 28441 et 10301	009402016B



Modèle pour une bielle de rappel



Boulon standard



Modèle pour deux biellettes de rappel



Biellette pour les boulons 10301/10084

KIT DE CONVERSION DE SUPPORT EN 12 MM POUR XT500-'79

- La solution idéale lorsque le support sur le cadre est ovalisé et usé!
- Conversion à l'aide d'un boulon de 12 mm – la patte sur le cadre offre suffisamment de « matière » pour un perçage à 12 mm
- Kit complet comprenant une béquille latérale renforcée, un foret, des bielles de rappel, des ressorts ainsi que boulon et écrou

Modèle	Réf.
XT500-'79 modèles allemands	11153



👍 Pour réparer les fixations endommagées sur les modèles fabriqués à partir de 1980, consultez notre gamme de boulons surdimensionnés, réf. 10321

XT500'80 - BÉQUILLE LATÉRALE ET ACCESSOIRES

Désignation	Allemagne Réf.	A, B, France, I, NL, UK Réf.
Béquille latérale renforcée	10310	10309
Boulon de fixation	10179	27495
Écrou spécifique	28269	28269
Biellette de rappel	10178 (2x requis)	non nécessaire
Ressort de rappel	10177 (2x nécessaires)	28326

❶ pour deux ressorts parallèles



Pour un montage avec un ressort



Pour un montage avec deux ressorts



Boulon standard



Boulon pour deux biellettes de rappel



écrou adapté pour les deux versions



Pour les boulons 10179

XT500'80 - KIT DE BÉQUILLE LATÉRALE

- Pour les cadres à partir de 1980 avec un alésage de 12 mm. Livraison comprenant un boulon, un écrou et un ressort (version standard sans biellette de rappel)

Modèle	Réf.
XT500/S'80 – États-Unis et Europe, par ex. France	10241



INFORMATIONS SUR LES BÉQUILLES LATÉRALES

Toutes les variantes de béquilles latérales de notre gamme sont fabriquées en version renforcée: refabrication de qualité à partir de matériaux hautement résistants, soudures très soignées puis époxy noir. Avec butée de cadre solide.

KIT BÉQUILLE LATÉRALE ALLEMAND

- Sur les cadres XT internationaux, il n'est possible de monter qu'une seule biellette de rappel (et donc un seul ressort), mais le TÜV allemand exige deux ressorts. Ce kit utilise deux ressorts emboîtés l'un dans l'autre avec une biellette de rappel spécifique et est donc conforme aux normes TÜV
- Livraison sous forme de kit de conversion ou de kit complet

Désignation	Réf.
Kit de conversion sans béquille latérale, tous millésimes (2 ressorts et biellette de rappel)	10108
Kit complet comprenant une béquille latérale renforcée, des ressorts et des boulons pour XT500-'79	11152
Kit complet comprenant une béquille latérale renforcée, des ressorts et des boulons pour XT500-'80-	11157



BOULON DE BÉQUILLE LATÉRALE AVEC UN SURÉPAISSEUR DE 1 MM

- La solution idéale lorsque le boulon de 12 mm (de série à partir de 1980) a du jeu dans le cadre!
- Diamètre de 13 mm, pour un logement de cadre de 12 mm; le cadre et la béquille latérale doivent être alésés à 13 mm (foret, voir réf. 60598)
- Pour la béquille latérale, aléser uniquement le côté non fileté, le filetage ne doit pas être endommagé!

Modèle	Réf.
Boulon pour béquille latérale avec surépaisseur de 1 mm	10321



Des béquilles latérales rallongées sont disponibles dans notre boutique en ligne

BUTÉE POUR BÉQUILLE LATÉRALE

- Cet accessoire KEDO empêche le contact entre la béquille latérale et le repose-pied passager, préserve le matériel, élimine les bruits et l'usure
- Se visse derrière le repose-pied passager gauche
- Compatible avec toutes les XT500

Réf.	Réf.
Butée de béquille latérale	27939



ÉLARGISSEUR DE BÉQUILLE LATÉRALE

- Une plus grande surface d'appui pour une meilleure stabilité de la moto sur tous les types de sol
- Laisse une empreinte en forme de logo XT sur les sols meubles
- Matériaux de haute qualité: aluminium anodisé noir avec fixations en acier inoxydable – montage simple à l'aide de trois vis
- Surépaisseur de 6 mm – la XT est ainsi un peu moins penchée que d'habitude, idéal lorsque la fixation de la béquille latérale est fatiguée
- Compatible avec nos béquilles latérales renforcées

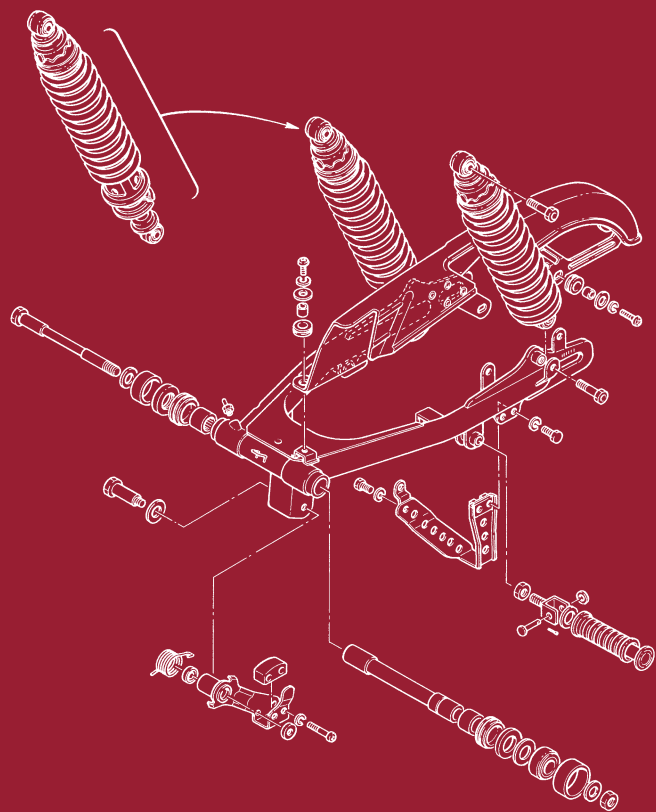
Modèle	Réf.
Élargisseur de la béquille latérale	10318



Dans le PDF du mode d'emploi, vous trouverez un moyen de vérifier la compatibilité avec votre béquille latérale



AMORTISSEURS ET BRAS OSCILLANT



PIÈCES DÉTACHÉES POUR LA FIXATION DU BRAS OSCILLANT

- Kits de réparation et pièces détachées pour la réparation des roulements de bras oscillant

Désignation	Réf.
Kit complet 7 pièces avec roulements à aiguilles et les deux roulements axiaux	21008
Kit de réparation 4 pièces	21216
Capuchon anti-poussière gauche/droite, 1 pièce	22322
Joint à lèvres en caoutchouc pour capuchon anti-poussière	22325
Entretoise de cadre 0,5 mm	22092
Entretoise de cadre 1 mm	22091
Rondelle d'ajustement, compense le jeu axial, jusqu'à cinq pièces nécessaires	098822000R



21008



Conseils pour le changement
des roulements d'axe de bras
oscillant sur notre site web

AXE DE BRAS OSCILLANT (REFABRICATION)

- Refabrication fidèle à l'original en acier spécial galvanisé, destinée à remplacer l'axe de bras oscillant qui n'est plus disponible

Désignation	Réf.
Refabrication de l'axe de bras oscillant	21116RP

Pièces complémentaires:

Désignation	Réf.
Écrou d'axe de bras oscillant	21117
Rondelle élastique	27616



GRAISSEUR

- Pour les roulements de bras oscillant, le porte couronne, l'axe du levier de frein et, le cas échéant, le tendeur de chaîne
- Zingué brut, avec filetage 6 mm

Désignation	Forme	Réf.
Graisneur	droit	21101
Graisneur	coudé (45°)	21051

TENDEUR DE CHAÎNE SECONDAIRE ET ACCESSOIRES

Compatible avec la XT500-'79 (boulon sur le bras oscillant)

Désignation	Réf.
Kit tendeur de chaîne complet	28603
Bras de tendeur de chaîne, acier inoxydable	28423
Ressort de tendeur de chaîne	27160
Rondelle du boulon	27159
Clip de sécurité	27162

Compatible avec la XT500 à partir de '80

Désignation	Réf.
Kit tendeur de chaîne complet	28612
Bras de tendeur de chaîne	28119RP
Ressort de tendeur de chaîne	27621
Boulon de bras de tendeur de chaîne	28115
Boulon de bras de tendeur de chaîne avec graisseur	28115-21
Rondelle du boulon	27769
Joint d'étanchéité, 1 pièce	28122



28119RP

PATIN DE TENDEUR DE CHAÎNE

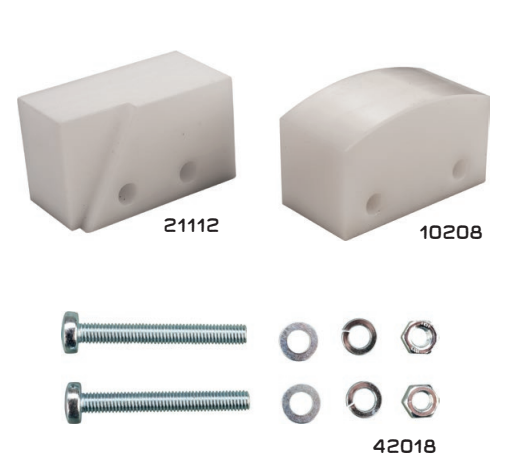
- Patins de tendeur de chaîne de forme originale

Année de construction	Remarque	Réf.
TT500'77-'78, XT500-'79	forme angulaire	21112
TT500'79- XT500'80-	forme arrondie	10208

En complément:

- Convient aux deux tendeurs de chaîne et aux deux patins

Désignation	Réf.
Kit de fixation 8 pièces	42018



POMPE À GRAISSE ET GRAISSE

- Outil pratique pour l'entretien professionnel du tendeur de chaîne (compatible avec les modèles XT à partir de 1980), des roulements de bras oscillant, du porte-couronne et de l'axe du levier de frein
- Pompe robuste, usage à une main avec couvercle vissé, capacité de 65 ml
- Il est préférable de commander en même temps la graisse adaptée à la XT 500

Désignation	Réf.
Pompe à graisse adaptée aux graisseurs XT	50287
Graisse au savon de lithium avec MoS ₂ , sachet de 90 g	50802



CARTER DE CHAÎNE XT500

- Refabrication parfaite du grand carter de chaîne des modèles construits à partir de 1977 (modèle américain à partir de 1978). Pièce haut de gamme, absolument fidèle à l'original.

Réf.	Réf.
Carter de chaîne	10149RP

En complément:

Désignation	Réf.
Kit de montage, 20 pièces, comprenant toutes les vis, rondelles, caoutchoucs, etc. nécessaires au montage du carter de chaîne	29434



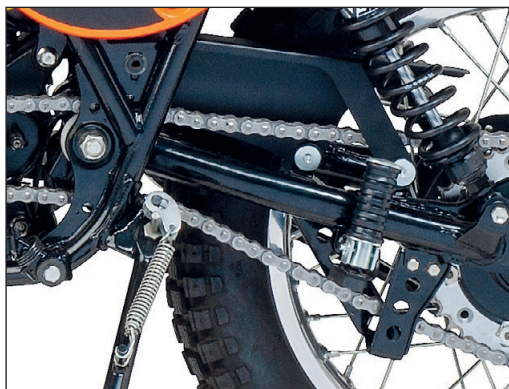
CARTER DE CHAÎNE EN ALUMINIUM

- Look sobre et sportif, design linéaire – plus fin, plus beau, plus léger
- Fabriqué en aluminium de 2 mm d'épaisseur, époxy noir

Modèle	Finition	Réf.
XT500 tous	Classic	30266S
	Mini	30459S
TT500	Refabrication	30410

En complément:

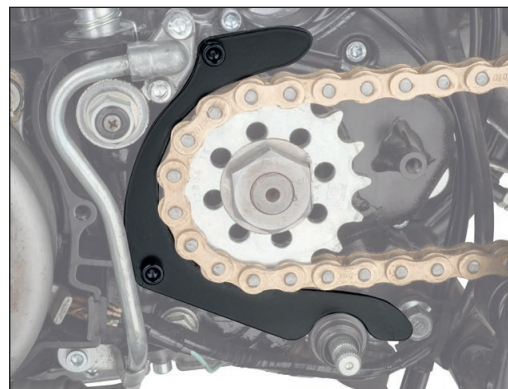
Désignation	Réf.
Kit de montage complet avec caoutchoucs	29454



GUIDE-CHAÎNE RACING

- Réduit efficacement les battements de la chaîne et prévient ainsi l'usure
- Empêche la chaîne de dérailler
- Le guide-chaîne est volontairement fabriqué en aluminium, car l'acier inoxydable, par exemple, pourrait endommager la chaîne à cet endroit
- Compatible avec la XT500 en cas d'utilisation d'un pignon de 16 dents maximum
- Pièce minimaliste destinée uniquement à la compétition (circuit, rallye raid, enduro ...)

Désignation	Réf.
Guide-chaîne Racing	40720



GUIDE-CHAÎNE DE BRAS OSCILLANT

- Refabrication en acier inoxydable époxy noir de la pièce d'origine, désormais indisponible,
- Filetages intégrés (6 mm à l'avant, 5 mm à l'arrière) pour un montage facile

Réf.	Réf.
Guide-chaîne XT500'78-	26603

En complément:

Désignation	Réf.
Kit de montage 6 pièces pour réf. 26603	26604



AUTOCOLLANT POUR AMORTISSEUR

- Lors d'une restauration, ce sont justement les petits détails qui comptent, comme par exemple cet autocollant que l'on trouve sur la XT500 à l'arrière, sur le tube de guidage, sous le ressort

Désignation	Réf.
Autocollant amortisseur, pièce	27131

AUTOCOLLANT KYB AMORTISSEURS/FOURCHES

- Cet autocollant, qui porte le logo du fabricant Kayaba, se trouvait à l'origine sur les fourreaux de fourche. Dimensions: environ 27 × 12 mm

Désignation	Réf.
Autocollant de fourche KYB, pièce	28634

FIXATION DE L'AMORTISSEUR

Désignation	Réf.
Vis de fixation, identique en haut et en bas, 4 vis requises en tout, pièce	10077
Vis de fixation supérieure, chromée, +6 mm plus longue que l'OEM, pour la fixation d'accessoires, par ex. porte-bagages, pièce	10077L



TUBE DE GUIDAGE

- Se monte sous le ressort d'amortisseur, longueur 115 mm (refabrication du modèle de 1976). Se monte sur tous les millésimes.

Désignation	Réf.
Tube de guidage pièce	27219



Chaîne YouTube de KEDO:
Démontage et inspection
des amortisseurs d'origine



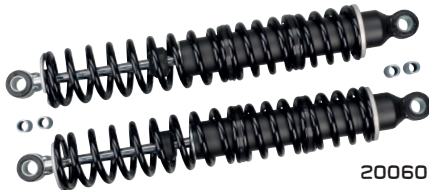
AMORTISSEURS BILSTEIN

- Amortisseurs à gaz avec ressort progressif en deux parties. Réglage confortable et ferme, éprouvé depuis des décennies, avec certificat de conformité

Modèle	Version	Réf.
XT500	370 mm (comme d'origine)	20032
	390 mm (rallongés)	20035
	410 mm (extrêmement longs)	20060

Pièces détachées:

Désignation	Réf.
Silent-bloc caoutchouc, 1 pièce, 4 × si nécessaire	22830
Douille pour silent-bloc en caoutchouc réf. 22830, 1 pièce, 4 × nécessaires	22831
Silent-bloc caoutchouc-métal, remplace l'art. 22830/22831, à enfoncer dans l'œillet de fixation de l'amortisseur	22832



AMORTISSEURS YSS « TOPLINE »

- Les meilleurs amortisseurs YSS! Avec un diamètre de piston de 36 mm, une détente réglable sur 30 crans, une précharge du ressort variable, et pour la version 395 mm, un réglage en hauteur de +/- 5 mm. Composants de très haute qualité: bagues frittées revêtues de téflon, tiges de piston chromées dur, etc...
- Préréglé pour un poids de pilote de 70 à 95 kg, réglage individuel possible tout en conservant l'homologation grâce aux ressorts de remplacement YSS, voir page suivante
- Avec homologation CE, (TÜV version 395 mm)

Désignation	Longueur	Réf.
Amortisseurs Topline, anodisés argent	370 mm	22740
Topline « Black Edition » anodisés noir	370 mm	22740BL
	395 mm	22769BL



AMORTISSEURS YSS « ECOLINE »

- La version Ecoline ne dispose pas de réglage de détente ni de hauteur et dispose d'un diamètre de piston de 30 mm; la précharge du ressort est réglable en continu
- Préréglé pour un poids de conducteur compris entre 70 et 95 kg; réglage personnalisé possible tout en conservant l'homologation ABE grâce aux ressorts de remplacement YSS

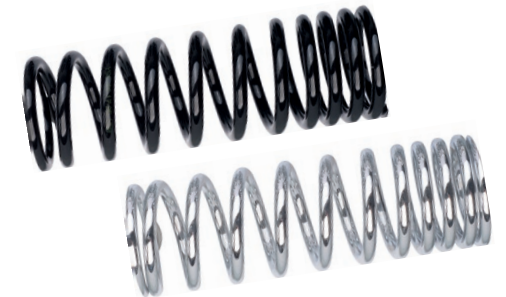
Désignation	Longueur	Réf.
Amortisseurs Ecoline, homologués ABE, anodisés argent	370 mm	22728
Amortisseurs Ecoline, «Black Edition» homologués ABE, anodisés noir	370 mm	22728BL
Amortisseurs Ecoline, «Black Edition», anodisés noir	395 mm	22840BL



RESSORTS DE RECHANGE YSS

- Remplaçables sans outil spécial; permet de personnaliser ses amortisseurs en fonction de ses besoins.
- Compatibles avec tous les bi-amortisseurs YSS de notre gamme
- Les ressorts marqués d'un ❶ sont déjà répertoriés dans l'homologation des amortisseurs
- Livraison par paire

Modèle	Poids pilote	NOIR Réf.	CHROME Réf.
XT500 370 mm ❶	< 70 kg	22797	22798
	70–95 kg	22787	22787CR
	> 95 kg	22790	- - -
XT500 390 mm	< 70 kg	22799	- - -
	70–95 kg	22791	- - -
	> 95 kg	22793	- - -



SILENT-BLOC DE RECHANGE YSS EN CAOUTCHOUC

- Pièces détachées – adaptées aux œillets d'amortisseurs YSS pour XT500
- 1 pièce, 4 pièces peuvent être nécessaires selon le cas

Modèle	Réf.
Pour bi-amortisseurs YSS, TT500, XT500	22810

Pièce renforcée d'optimisation

- Remplace le silent-bloc en caoutchouc d'origine et uniformise la suspension arrière
- 1 pièce

Modèle	Réf.
Silent-bloc renforcé pour bi-amortisseurs YSS TT500, XT500	22810HD



BUTÉE EN CAOUTCHOUC

- Pièce de rechange adaptée à divers amortisseurs avec tige de piston de 12 mm

Fabricant	Longueur	Réf.
IKON	25 mm	20064
IKON	40 mm	20062
YSS	15 mm	20109-2
YSS	25 mm	20109-1



AMORTISSEURS HAGON

- Amortissement combiné gaz/huile, protection hydraulique contre le talonnage, ressort avec enroulement progressif, précharge réglable sur trois positions
- Réponse sensible grâce à une tige de piston revêtue de carbone; livrés avec une clé à ergot
- Compatible avec toutes les XT500

Modèle	Réf.
Trail, longueur d'origine avec homologation ABE, amortisseurs noirs, ressorts chromés	22466
390 mm de long, amortisseurs noirs, ressorts noirs, sans homologation	22469
390 mm de long, amortisseurs noirs, ressorts chromés, sans homologation	22469CR



AMORTISSEURS IKON

- Précharge du ressort réglable sur trois positions, enroulement progressif
- Réponse sensible, sans talonnage même sous forte charge!
- Longueur identique à l'original, ressorts noirs, corps chromé
- Livraison avec clé à ergot; avec homologation ABE

Modèle	Réf.
XT500 tous	20017



**Depuis 2003, les successeurs
des légendaires amortisseurs
KONI classiques**

REPOSE-PIED PASSAGER

- Pièces détachées d'origine

Désignation	Réf.
Repose-pied passager, 1 pièce, compatible droite et gauche	21103
Élément en caoutchouc, 1 pièce, compatible droite et gauche	10193



REFABRICATION DES REPOSE-PIEDS PASSAGER

- De qualité acceptable, galvanisé. Livraison par paire complète pour droite et gauche, avec caoutchouc, boulons, etc. (en remplacement de la réf. 21103 d'origine)

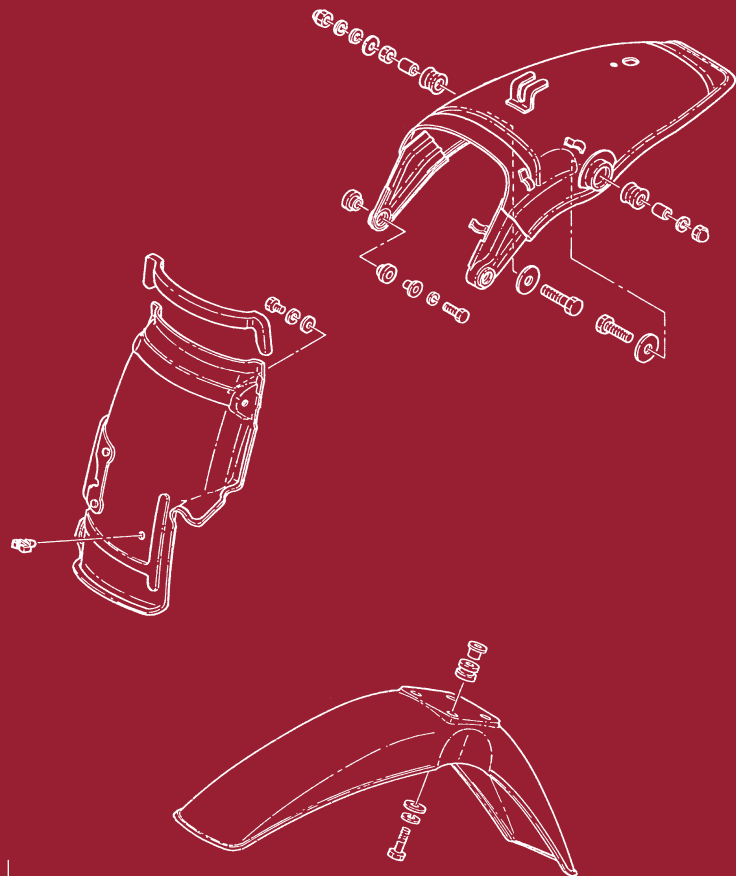
Modèle	Réf.
XT500	31325







GARDE-BOUES



GARDE-BOUE AVANT

- Refabrication parfaite du garde-boue d'origine, la forme et la couleur correspondent au modèle d'origine
- Fabriqué en plastique teinté dans la masse, résistant aux rayures et aux chocs; livré pré-percé, prêt à monter

Couleur	Forme	Utilisation	Réf.
Clean White ❶	court	TT500'76, XT500-'79	50052
El Toro Orange	court	TT500'77	50723
Ginger Brown	court	XT500'77 États-Unis et Japon	50724
Jaune Compétition	court	TT500'78	50717
Jaune Compétition	long	TT500'79-, XT500'80-	50782



Couleur	Forme	Utilisation	Réf.
Crystal Silver (peint)	court	XT500'78 USA	50725
New El Toro Orange	long	TT500'79	50059
Clean White ❶	long	TT500'80-, XT500'80-	50056RP
Shiny Black (peint)	long	XT500S'88-	27961
Crystal Silver (peint)	long	XT500 USA/Australie, TT500'79-, XT500'80-	50733

❶ La teinte Yamaha « Clean White » est un blanc légèrement crémeux et donc nettement moins éclatant qu'un blanc standard, par exemple.

Exclusivité KEDO: garde-boue de forme d'origine pour un look différent

noir uni	court	TT500-'78, XT500-'79	50061
noir uni	long	TT500'79-, XT500'80-	50060



Chaîne YouTube de KEDO:
montage du garde-boue
avant

GARDE-BOUE AVANT VENTILÉ

- Avec fentes d'aération et trous de fixation d'origine pour un montage facile
- Livraison sans kit de montage

Couleur	Utilisation	Réf.
Clean White	TT500-'78, XT500-'79	50041
Jaune Compétition	TT500-'78, XT500-'79	50064
El Toro Orange	TT500-'78, XT500-'79	50068
Noir	TT500-'78, XT500-'79	50066



KIT D'ADAPTATION DU GARDE-BOUE « 79 SUR 80 »

- Enfin, la « dernière » XT500 (reconnaisable à son réservoir en aluminium et à sa fourche à axe déporté) peut être équipée du garde-boue court des modèles fabriqués jusqu'en 1979, facilement et sans autre modification!
- Montage du garde-boue court des premières années de production sur la XT500 à partir de 1980; montage discret à l'aide d'une platine d'adaptation sous le té de fourche
- Instructions de montage illustrées en détail incluses

- Les garde-boues suivants se montent grâce à ce kit d'adaptation: réf. 50052, 50723, 50724, 50717, 50725, 50059 ainsi que les garde-boues ventilés réf. 50041, 50064, 50068 et 50066

Modèle	Réf.
Kit d'adaptation seul	50109
Kit complet comprenant un garde-boue blanc, des douilles, des caoutchoucs et des adaptateurs	50134



KIT D'ADAPTATION DU GARDE-BOUE « 80 SUR 79 »

- Lors du changement de modèle de 1979 à 1980, en raison de la nouvelle fourche, les échancrures destinées aux tubes de fourche ont été déplacées vers l'arrière dans le garde-boue; c'est pourquoi la nouvelle forme du garde-boue ne s'adapte aux modèles XT500 jusqu'à l'année de construction 1979 qu'à l'aide de notre adaptateur
- Grâce à ce kit, la « première » XT500 (avec réservoir en acier) peut être équipée du garde-boue plus long et plus large des modèles à partir de 1980 sans aucune autre modification!

- Montage à l'aide d'un adaptateur sous le té de fourche. Le cheminement du faisceau de câbles reste inchangé. Tous les garde-boues de la XT500 à partir de 1980 et de la TT500 à partir de 1979 sont compatibles avec cet adaptateur (réf. 50056RP, 50733, 50060, 50059, 27961 et 50782)
- Livraison comprenant une notice de montage illustrée

Modèle	Réf.
Kit d'adaptation de base	50111

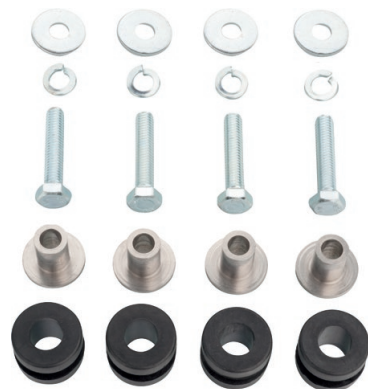


Chaîne YouTube KEDO: montage du garde-boue des années 80 sur une XT à réservoir en acier

FIXATION DE GARDE-BOUE

- Compatible avec tous les garde-boues avant des modèles TT500 et XT500
- Kit complet comprenant des douilles en acier inoxydable, des silent-blocs en caoutchouc, des vis et des rondelles

Réf.	Réf.
Kit de fixation	50753



i Lors du changement de modèle entre 1979 et 1980, les échancrures destinées aux tubes de fourche ont été décalées vers l'arrière en raison de la nouvelle fourche, les dans le garde-boue. C'est pourquoi l'ancienne forme de garde-boue ne s'adapte aux modèles XT500 à partir de 1980 qu'à l'aide de notre adaptateur réf. 50109 et la nouvelle forme de garde-boue ne s'adapte aux modèles XT500 jusqu'en 1979 qu'à l'aide de notre adaptateur réf. 50111

GARDE-BOUE EN ALUMINIUM POUR SCRAMBLER

- Garde-boue en aluminium particulièrement élégant avec une position de montage basse, idéal pour les transformations Scrambler
- Le support de fixation sophistiqué s'intègre harmonieusement dans les lignes de la XT500
- La fixation s'effectue à l'aide de colliers en aluminium taillés dans la masse sur le tube de fourche; s'adapte sans modification sur la fourche
- Surface avec une finition mate élégante (peut également être polie)
- Livraison complète, prête à monter

Pour les millésimes	Réf.
XT500-'79	22024
XT500'80-	22025



GARDE-BOUE DE TRIAL

- La position de montage basse du garde-boue classique confère à la XT500 un look trial authentique
- Support en aluminium noir avec alésages d'alègement, fixation au tube de fourche à l'aide de colliers en aluminium fraisé
- Compatible sans modification sur la fourche
- Le garde-boue non percé et le décor fourni, peuvent être positionnés individuellement
- Longueur d'environ 740 mm, largeur de 100 mm, courbure maximale de 135 mm; compatible avec la XT500 à partir de 1980

Modèle	Réf.
Avec garde-boue en plastique noir	50769S
Avec garde-boue en plastique blanc	50769W
Avec garde-boue en aluminium mat	50769A



GUIDAGE DE FAISCEAU

- Se monte sous le té de fourche inférieur
- Guide et protège le faisceau lors du montage d'un garde-boue bas
- Compatible avec nos kits de conversion en garde-boue trial et scrambler
- Acier inoxydable époxy noir

Désignation	Réf.
Guide-faisceau	30336



GARDE-BOUE ARRIERE ET ACCESSOIRES

Désignation	Remarque	Réf.
Garde-boue d'origine « Clean White »	XT500-'88	50051
Garde-boue d'origine « Shiny Black »	XT500S'89	50771
Garde-boue d'origine « Crystal Silver »	XT500'78 USA/AUS	50762
Kit de fixation pour garde-boue arrière, complet, 25 pièces, notice incluse	XT500/S toutes	50754
Kit de fixation pour garde-boue arrière TT500, complet (13 pièces)	TT500	50751
Passage de roue intérieur	TT500, XT500/S tous	28123
Bouchon d'obturation pour garde-boue arrière d'origine, trou ovale/passage de câble	XT500, nécessaire sur perçage d'origine des garde-boues ar. actuels	50189
Caoutchouc de rechange pour passage de roue intérieur	TT500, XT500	28711
Joint en caoutchouc entre la selle et le passage de roue intérieur	TT500'77-, XT500'77-	28838
Clip pour tuyau de reniflard de batterie	TT500'77-, XT500'77-	21317





Support pour
plaque homo-
loguée, voir
50182

Variantes de coloris du kit	Réf.
Clean White	50183-CW
Jaune Compétition	50183-CY
El Toro Orange	50183-ET
New El Toro Orange	50183-NE
Noir Yamaha	50183-YB

KIT COMPLET DE TRANSFORMATION ARRIÈRE STYLE TT POUR XT

- Solution de conversion complète tant attendue pour un arrière léger et stylé, dans l'esprit sportif et épuré de la TT500
- Livraison comprenant des instructions de montage illustrées et des supports de clignotants pour le montage des clignotants originaux à leur place d'origine
- La transformation ne nécessite aucune modification du cadre et est absolument réversible
- Look TT500 authentique – plus sportif, plus élancé et plus léger que l'XT 500 d'origine; alternative au garde-boue OEM coûteux. Garde-boue en plastique teinté dans la masse (nécessite des perçages supplémentaires pour le montage du feu arrière), aucune peinture nécessaire
- Livraison comprenant toutes les pièces nécessaires; pour les plaques d'immatriculation homologuées, nous recommandons en plus la réf. 50097
- Convient à toutes les XT500

Contenu de la
livraison



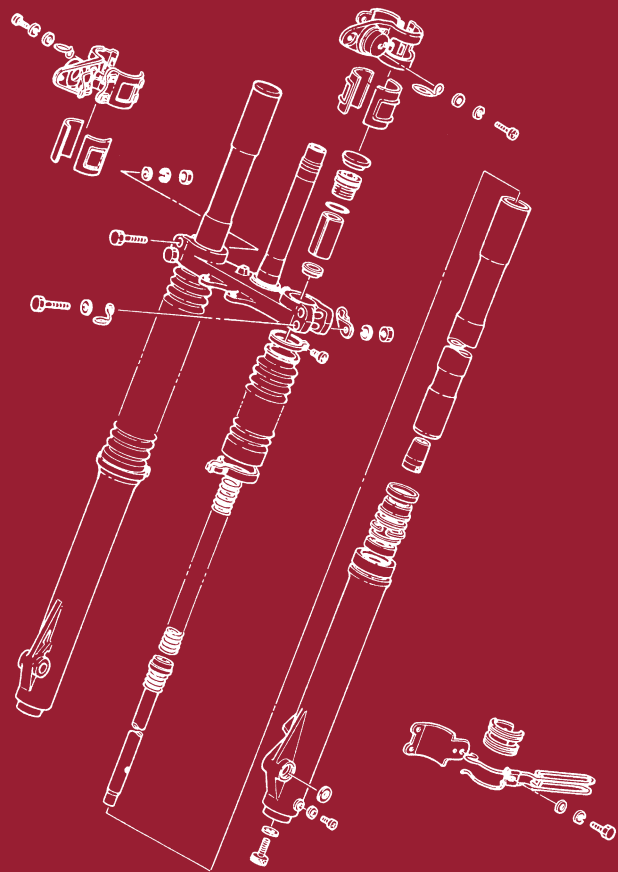
**Recommandation pour un
look authentique à l'avant:
clignotants de guidon, réf. 40372**

GARDE-BOUE TT ARRIÈRE

Coloris	Modèle	Réf.
Clean White	TT500'76/'80/'81	50718
El Toro Orange	TT500'77	50722
Jaune Compétition	TT500'78	50720
New El Toro Orange	TT500'79	50719
Noir uni	tous les TT500	50742



FOURCHE



SOUFFLETS DE FORME D'ORIGINE

- Refabrication parfaite des pièces d'origine indisponibles depuis des années; même les détails tels que les mini-filtres des premiers modèles de compétition ont été pris en compte
- Les soufflets se montent par serrage automatique sur le fourreau en bas et se fixent en haut avec les colliers d'origine; le matériau est aussi épais et donc aussi résistant que l'original



22485



22486

22489

Modèle	Rem.	Réf.
TT500'77-'78, XT500'77-'79	Ø 75 mm	22485
TT500'77-'78 (États-Unis, Australie) <i>avec mini-filtres</i>	Ø 75 mm	22489
TT500'79-, XT500/S'80-	Ø 58 mm	22486

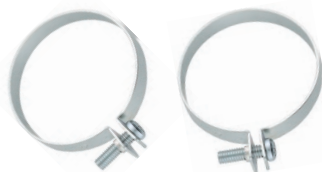
22489 avec mini-cartouches filtrantes



COLLIER DE SOUFFLET

- Accessoire d'origine, compatible avec tous les modèles TT/XT500

Désignation	Réf.
Collier sur le tube chromé	27196
Vis adaptée	27190



KIT DE RALLONGES DE FOURCHE

- Rallonge le tube chromé de 30 mm. Livré par paire, prêt à monter, idéal en complément d'un réhaussement des suspension arrières type 390/395mm
- Nous recommandons notre béquille latérale rallongée, réf. 10214

Modèle	Réf.
XT500'80-, non homologué	40794



PIÈCES DÉTACHÉES POUR LA FOURCHE

Désignation	Année de fabrication	Réf.
Tube chromé 36×664 mm	80-	40262
Bouchon de tube, en aluminium (6 pans extérieur)	-'79	40006
Bouchon de tube (six pans intérieur)	'80-	21036RP
Cache caoutchouc pour bouchon de tube	'80-	21037
Joint torique de bouchon de tube	tous	21035
Vis de vidange d'huile sur fourreau	tous	27953
Joint de vis de vidange ❶	tous	27876
Vis de serrage du guide interne M10×1,0×25 mm	toutes	27854
Joint en cuivre pour vis de serrage du guide interne	tous	94011
Bague de coulissement sur piston d'amortisseur	-'79	29288
Bague de friction de fourreau ❶	tous	28623
Cache-poussière de fourche, 1 paire	'76-'77	21293
Goujon de fourreau	Tous	27954
Joint anti-poussière (manchon au-dessus du joint spi), d'origine, 1 pièce	'80-	28297
Protection métallique de cache-poussière (se place au-dessus du joint, réf. 28297	'80-	28341
Entretoise sous fourreau, côté gauche, se monte sous la plaquette de sécurité	'80-	29577

❶ Démontage difficile, outil spécial éventuellement nécessaire!



JOINTS SPI DE FOURCHE

• Remplacez les joints spi toujours par paire, par exemple lors du changement de l'huile ou des ressorts de fourche

Désignation	Année de fabrication	Réf.
Joints spi de fourche, 1 paire	Toutes	21007
Circlip de joint spi, 1 pièce	-'79	28349
	'80-	28346
Entretoise entre le joint spi et le circlip, 1 pièce	-'79	28353
	'80-	28312

❶ XT500-'79: veuillez remplacer également la bague de coulissement sur piston d'amortisseur, réf. 29288



Toutes les pièces de rechange pour la fourche, avec filtre par catégorie et par modèle ('79/'80), dans la boutique en ligne

RESSORTS DE FOURCHE PLUS RIGIDES

- Fini les chocs de butée de fourche gênants et dangereux
- Réponse progressive des ressorts: la fourche réagit avec sensibilité aux petits chocs sans s'ecraser sous pression importante
- Les ressorts de fourche Wilbers sont particulièrement adaptés aux pilotes sportifs qui accordent de l'importance à une réactivité optimale
- WIRTH, le classique depuis les années 1980
- Commander également l'huile de fourche adaptée si nécessaire
- Les deux fabricants disposent d'une homologation ABE pour la XT500

Fabricant	Réf.
WIRTH	21169
Wilbers	22539



HUILE POUR FOURCHE HAUTE PERFORMANCE

- Un changement régulier de l'huile de fourche améliore la réactivité de la fourche et réduit son usure

Désignation	Réf.
Wilbers ZERO Friction SAE 10, 1000 ml	21004
Putoline SAE 10, minérale, 500 ml	20101
Yamaha SAE 10, 500 ml	20096
JMT SAE 10, synthétique, 1000 ml	20082



i Lors du montage des ressorts de fourche, vous devez toujours verser la quantité correcte d'huile de fourche en fonction de la hauteur de la colonne à air (en mm). Fourche comprimée, sans ressort. Celle-ci se mesure depuis le bord supérieur du tube de fourche jusqu'au niveau du liquide; pour cela, démontez si possible le bras de fourche et maintenez-le à la verticale. WIRTH recommande une hauteur de colonne d'air de 160 mm, Wilbers de 180 mm. Yamaha indique une quantité de remplissage de 236 à 240 ml. Tous les fabricants recommandent l'utilisation d'huile de fourche SAE 10.

RÉGULATEUR DE NIVEAU D'HUILE DE FOURCHE

- Outil de précision permettant d'avoir la même hauteur de colonne à air dans les deux fourreaux de fourche. Bidon compressible facile à utiliser, indispensable lors du remplacement de l'huile de fourche; livré complet et prêt à l'emploi

Désignation	Réf.
Régulateur professionnel avec bidon compressible	40200



GRAISSE KAYABA POUR FOURCHE

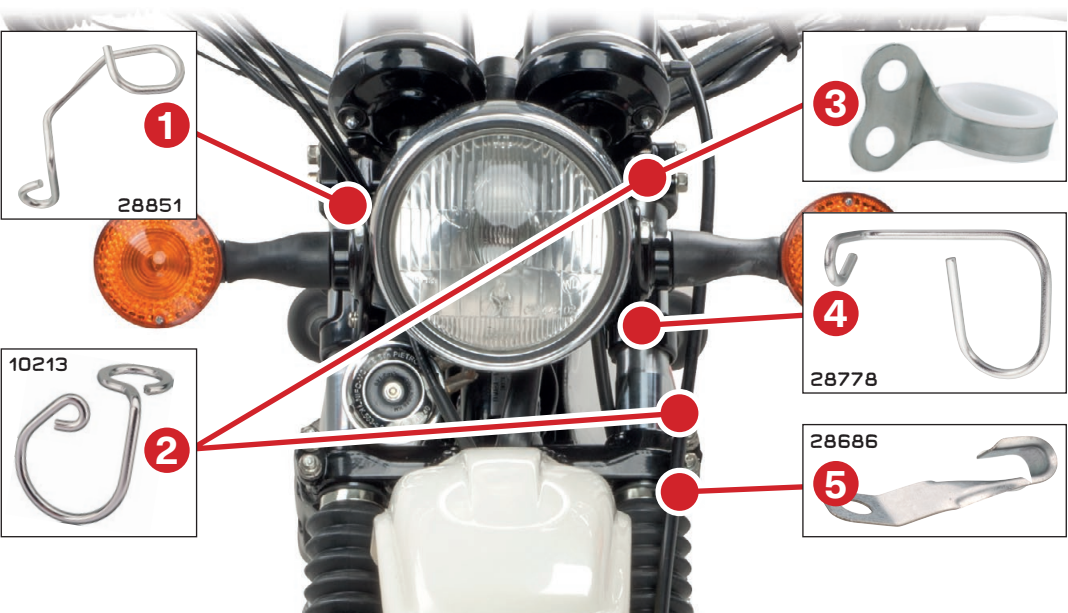
- Double avantage: lubrifie les joints spi lors du montage et réduit le couple de décollage

Désignation	Réf.
Graisse KAYABA pour fourche, tube de 5 ml	50300



GUIDE-CÂBLES

N°	Désignation	Position de montage	Réf.
1	Guide de câbles d'accélérateur	En haut du support de phare droit, guide les câbles d'accélérateur	28851
2	Guide de câble de frein	Sur les tés inférieur et supérieur, côté gauche, guide le câble de frein	10213
3	Guide de câble de frein TT	Sur le té de fourche de la TT500 '79, côté gauche en haut; convient également à d'autres modèles avec un entraxe de 20 mm, par ex. XT500 '80-	50645
4	Guide de câbles d'embrayage et de compteur	À l'intérieur du support de phare gauche, guide le câble d'embrayage et de compteur	28778
5	Fixation de câble de compteur	Sur le té de fourche inférieur gauche, fixation à la vis supérieure	28686



GUIDE CÂBLE DE COMPTEUR DE VITESSE SUR FOURREAU

- La protection en caoutchouc est apparue à partir de 1980, elle peut cependant être montée sur les millésimes antérieurs à 1979, elle protège efficacement le fourreau en aluminium

Désignation	Réf.
Support de câble de compteur	27197
Demi-collier de serrage correspondant	27195KD
Protection en caoutchouc	27185



KIT DE CAOUTCHOUCS POUR SUPPORTS DE PHARE

- Kit complet pour les supports de phares d'origine. Compatible avec les supports de phares d'origine XT de tous les millésimes

Désignation	Réf.
Kit de caoutchoucs pour supports de phare	29576



SUPPORT DE PHARE AVANT TT

- Refabrication fidèle des supports de phare de l'ancien kit d'éclairage disponible en option

Désignation	Réf.
Supports de phare, la paire	33035
Protection en caoutchouc pour support de phare sur tube chromé, 1 pièce	33036



KIT DE CATADIOPRES

- Catadioptres fixés latéralement sur le té de fourche, comme sur les modèles US par exemple
- Le montage sur le té de fourche inférieur s'effectue à l'aide des vis de serrage d'origine
- Contenu de la livraison: deux supports en acier inoxydable et deux catadioptres jaunes homologués E d'un diamètre de 55 mm

Modèle	Réf.
Kit de catadioptres	50684



DOUILLE ALLEN

- Compatible avec les têtes de vis allen de 19 mm

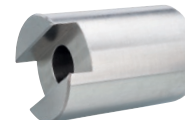
Utilisation	Réf.
Par exemple pour le bouchon de fourche XT500'80 et le tube d'amortisseur de fourche	41762



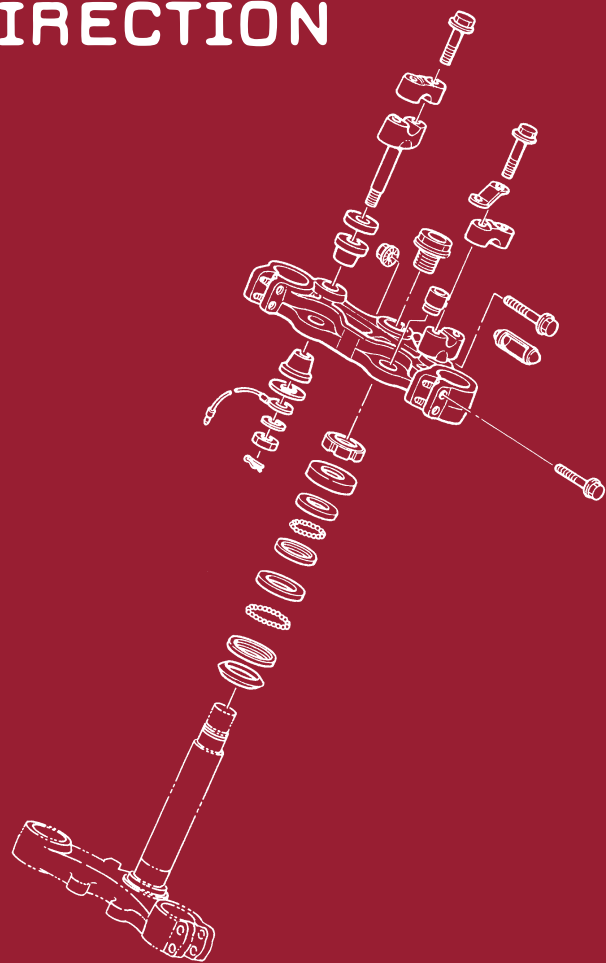
OUTIL DE BLOCAGE POUR PISTON D'AMORTISSEUR

- Douille à fente, pour cliquet de 1/2"

Utilisation	Réf.
Utile pour le démontage et le remontage, par exemple, des anciennes fourches XT500 (jusqu'au millésime 1979, à partir de 1980, 41762)	40120



DIRECTION



DEMI-PALIER DE GUIDON

• Si cette pièce a été déformée lors d'une chute, elle doit toujours être remplacée pour des raisons de sécurité!

Modèle	Réf.
Pièce d'origine de la SR400; demi palier de guidon en aluminium vernie avec boulons en acier; techniquement compatible avec la XT500, forme légèrement plus anguleuse que l'original	20018
Refabrication fidèle à l'original pour la XT500; acier haute performance usiné, peinture époxy	20051RP



20018



20051RP

ACCESSOIRES POUR DEMI-PALIER DE GUIDON

Désignation	Réf.
Rondelles bombées, lot de 4, montage au-dessus ou en dessous des silent-blocs de demi-paliers de guidon Réf. 27974	29988
Caoutchouc pour demi-palier de guidon XT500, 4× requis, se place dans le té de fourche	27974
Demi-palier de serrage de guidon XT500, noir, 2× requis	28004
Vis à collerette pour demi-palier de serrage de guidon XT500, 4× nécessaires, M8×40 mm	27193
Écrou pour fixation du demi-palier de guidon, 2× requis, M10 filetage fin	098510001B
Câble de masse, à visser sous le support de guidon gauche	22733



29988

27974



27193

KIT DE DOUILLES DE GUIDON RIGIDES

- Finie la sensation de flottement lors de la conduite!
- Se montent à la place des silent-blocs en caoutchouc d'origine dans le té de fourche et garantissent une direction plus précise. Montage facile grâce à une conception en plusieurs parties bien pensée
- Kit comprenant toutes les pièces nécessaires pour la conversion d'un té de fourche. Les demi-paliers de guidon d'origine sont conservés

Modèle	Réf.
XT500 tous millésimes	40702



SUPPORT DE TUYAU DE MISE À L'AIR

- Équipement de série sur les modèles TT500 et XT500
- Se monte facilement sur le demi-palier de guidon gauche

Désignation	Réf.
Support de tuyau de mise à l'air	10220

Accessoires

Désignation	Réf.
Tuyau de mise à l'air pour bouchon de réservoir, longueur 50 cm, noir	30313



VIS CENTRALE DE COLONNE DE DIRECTION EN ACIER INOXYDABLE

- Une alternative inoxydable et esthétique à la vis centrale d'origine, toujours en mauvais état
- Modèle usiné avec précision
- Forme similaire à l'original

Désignation	Réf.
Vis centrale de colonne en acier inoxydable	30555



VIS CENTRALE DE COLONNE DE DIRECTION D'ORIGINE

- Pièce de rechange d'origine; actuellement, cette pièce est livrée « zinguée vert sombre », et non plus chromée

Désignation	Réf.
Vis de colonne de direction d'origine	10124



PROTECTION EN CAOUTCHOUC POUR VIS DE BRIDAGE DE LA COLONNE DE DIRECTION

- Se place directement sur la vis et écrou de serrage du té supérieur de fourche; convient également aux bridages latéraux des tubes de fourche

Désignation	Réf.
Protection en caoutchouc pour bridage de fourche	27186
Boulon 8mm du té de fourche supérieur (3× ou 5× requis), six pans extérieurs de 12 mm	10164



**ROULEMENTS DE DIRECTION
ET ACCESSOIRES**

Désignation	Réf.
Kit de roulements de direction haut/bas, rouleaux coniques, très peu d'entretien	90008
Écrou à rainure pour axe de colonne de direction, pour le réglage du roulement de direction	28497
Cache-poussière pour roulement de direction, avec lèvre d'étanchéité vulcanisée	28103
Cache-poussière pour roulement de direction inférieur	28140
Entretoise de tube de colonne de direction entre le té de fourche inférieur et le roulement inférieur, également nécessaire pour les roulements à rouleaux coniques; montée de série et nécessaire à partir de 1980- Cette pièce détachée n'est pas répertoriée dans les microfiches Yamaha!	28234



**GRAISSE POUR ROULEMENTS DE
DIRECTION**

- Cette graisse haute performance offre une protection longue durée et extrême de -40 °C à +150 °C
Elle empêche de manière fiable le billage des cuvettes de roulements et protège durablement l'ensemble contre l'humidité et l'usure
- Saponifiée au lithium, sans MoS2

Quantité	Réf.
Tube de 80 g	50347



**SILENT-BLOC DE FIXATION DE
SUPPORT DE COMPTEURS**

- Montage entre le té de fourche supérieur et le support de compteurs, pièce (2 × nécessaires)
- Compatible avec toutes les XT500

Désignation	Réf.
Silent-bloc de fixation de support de compteurs	29506



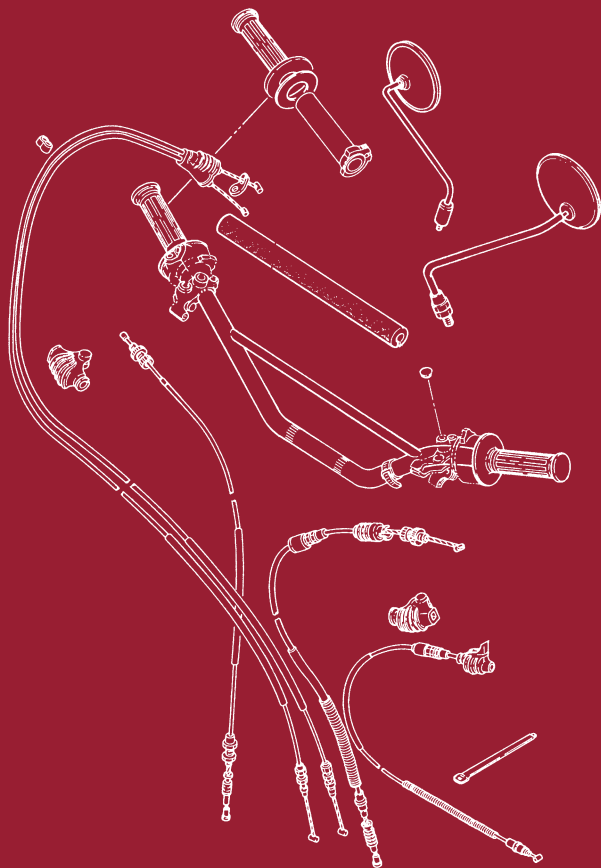
CLÉ À ERGOT UNIVERSELLE

- Convient à presque tous les amortisseurs mono et bi ainsi qu'aux écrous à rainure des roulements de direction, modèle robuste en acier inoxydable

Utilisation	Réf.
Convient pour des diamètres d'environ 40 à 75 mm	40090



GUIDONS ET CÂBLES



GUIDONS DE FORME D'ORIGINE

- Disponible en réplique de haute qualité ou en pièce de rechange d'origine
- Modèle réplique identique à l'original; sans homologation TÜV

Réplique	Dimensions L×H×P/Remarque	Réf.
TT500-'78	946×188×130 mm, chromé	22460
TT500-'79-	823×168×107 mm, noir	22470
	823×168×107 mm, chromé	22470CR
XT500-'76	850×202×76 mm, chromé	28036RP
XT500-'77-'79	843×177×83 mm, chromé	22563
XT500/S-'80-	844×166×100 mm, chromé	22375RP
XT500/S-'80-	844×166×100 mm, noir	22375BL

Pièce de rechange d'origine	Dimensions L×H×P/Remarque	Réf.
XT500/S-'80-	844×166×100 mm, chromé	22375



MOUSSE DE GUIDON
D'ORIGINE

- Monté de série à partir de 1980, convient également aux modèles de guidon antérieurs

Désignation	Réf.
Mousse de guidon d'origine	11055
Serre-câble adaptée pour mousse de guidon, 2 x nécessaires	29182



JEU DE PARE-MAINS « RETRO »

- Protection contre les projections et intempéries. Livré non percé. Pour la fixation sur le XT500, un boulon de levier plus long est nécessaire à gauche et à droite sur le guidon (veuillez commander également 2 x la réf. 28459)

Modèle	Réf.
1 paire pour droite et gauche	33217



COCOTTES

- Pièce de rechange d'origine Yamaha, livrée sans les petites pièces (à récupérer sur l'ancienne pièce ou à commander en même temps)

Modèle	Pour le levier d'em- brayage réf.	Pour le levier de frein réf.
TT500	10056	28062
XT500	10056	10055



BOULON POUR LES LEVIERS DE
FREIN ET D'EMBRAYAGE

Goujon pour:	Réf.
Boulon de levier de frein/embrayage plus long (pour pare-mains)	28459
Boulon de levier d'embrayage et de frein	10050



LEVIERS D'EMBRAYAGE ET DE
FREIN EN ALUMINIUM FORGÉ

- La meilleure qualité possible, une sécurité maximale

Levier d'embrayage

Modèle	Couleur	Réf.
XT500	noir mat argent (OEM)	33050 29120
TT500'81-	argent/court	33096

Levier de frein

Modèle	Couleur	Réf.
XT500	noir mat argent (OEM)	33052 29121
TT500'81-	argent (OEM)	28391



LEVIERS D'EMBRAYAGE ET DE
FREIN RENFORCÉS

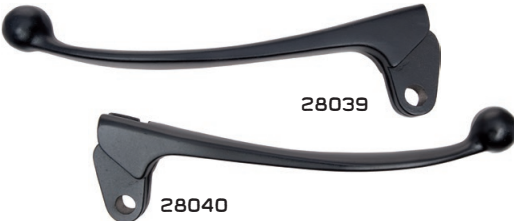
- Se plient au lieu de se casser, offrent une certaine marge de sécurité. Forme similaire à l'original
- Prix avantageux par rapport aux leviers forgés

Levier d'embrayage

Modèle	Couleur	Réf.
TT500-'79. XT500'76	noir mat argent	28039
XT500	noir mat	33282
TT500'81-	argent/court	33096

Levier de frein

Modèle	Couleur	Réf.
TT500-'79. XT500'76	noir mat argent	28040 28132
XT500	noir mat	33061
TT500'81-	noir mat	33281



LEVIERS D'EMBRAYAGE ET DE
FREIN

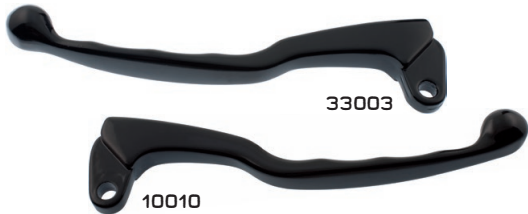
- Pièce de rechange souvent nécessaire – toujours enmener un jeu de leviers dans vos bagages, comme une « assurance voyage »
- Forme similaire à l'original; matériau: aluminium coulé (ne plie pas mais casse!)
- Couleur: noir brillant ou aluminium poli

Levier d'embrayage

Modèle	Couleur	Réf.
TT500-'79, XT500'76	argent	28070
XT500'77-	noir argent	33003 33001
TT500'81-	argent	28387

Levier de frein

Modèle	Couleur	Réf.
TT500'80	noir	28135
XT500'77-	noir argent	10010 11004
TT500'81-	argent	28391RP



JEU DE MOLETTE DE RÉGLAGE M8 x 1,25

- Convient à de nombreuses cocottes d'embrayage et de frein
- Molette de réglage avec contre-écrou
- Pièce, voir le tableau pour la couleur et la qualité

Modèle	Ø ext.max. d'embout	Réf.
Acier, qualité de fabrication acceptable, longueur 28 mm	8 mm	40751
Acier, zingué argenté, qualité OEM, longueur 28 mm	8 mm	40751ZN
Aluminium, anodisé or, qualité OEM, 30 mm de long	8 mm	40751G
Aluminium, anodisé rouge, qualité OEM, longueur 30 mm	9 mm	40751R
Aluminium, anodisé argent, qualité OEM, longueur 30 mm	9 mm	40751SI



SOUFFLET DE PROTECTION POUR EMBAYAGE/FREIN

- Protège contre les saletés et l'humidité; s'utilise sur les cocottes d'embrayage et de frein
- Convient pour les deux côtés

Désignation	Réf.
Soufflet articulé (grand)	22319
Soufflet de molette (petit)	28957



CAOUTCHOUC DE PROTECTION POUR CÂBLE

- Lisse/noir, en une seule pièce (convient pour les deux côtés)

Modèle	Réf.
TT500 et divers modèles Yamaha	22315



JOINT TORIQUE POUR LEVIER

- Agit comme amortisseur de vibrations, réduit le jeu du levier dans la cocote. Compatible avec la plupart de nos leviers de frein et d'embrayage (le trou pour le boulon de fixation présente une rainure périphérique sur la face inférieure du levier)

Désignation	Réf.
Joint torique pour levier	40218



REFABRICATION DE LA POIGNÉE DE FREIN

- Ensemble complet de poignée de frein comprenant la cocotte, la molette, le levier, son boulon et le contacteur de feu stop. Filetage pour rétroviseur M10×1,25, filetage à gauche comme la pièce d'origine

Désignation	Réf.
Ensemble de poignée de frein (réfab)	41730



KIT DE POIGNÉES « TT »

- Kit de commandes de frein et d'embrayage avec leviers à 2 doigts (leviers courts). SANS filetage de rétroviseur, SANS contacteur de feux stop

Désignation	Réf.
Kit de poignées « TT » pour moto cross	40761



REFABRICATION DE POIGNÉES « SPORT »

- Poignée complète avec levier, boulon et molette, mais SANS filetage de rétroviseur
- Poignée d'embrayage sans support de levier de décompression, commande de frein sans contacteur de feu stop
- Les poignées d'embrayage et de frein sont disponibles séparément

Couleur du levier	Poignée d'embrayage réf.	Poignée de frein réf.
argent	40759	41875
noir	40759BL	41875BL



LEVIER DE DÉCOMPRESSEUR

Désignation	Réf.
Levier en aluminium, taillé dans la masse	22056
Levier en plastique, pièce d'origine	27860
Soufflet en caoutchouc, compatible avec les deux types de leviers, pièce d'origine	28041
Douille pour montage du levier	10072
Vis M5×18 mm	29407
Écrou M5	0985050008



COMMANDE D'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE

- Moins de force manuelle requise, car il n'y a plus de pertes par frottement
- Point de pression toujours identique, l'usure est compensée par le système hydraulique
- Basée sur le Magura Hymec type 167 avec une adaptation spécifique développée par nos soins pour un montage aisé. Levier de décompression inclus, adapté au câble de décompression d'origine
- Avec filetage inversé M10×1,25 comme sur la cocotte d'embrayage d'origine

Modèle	Réf.
XT500/S tous millésimes	40673

Levier d'embrayage de rechange, longueur 163 mm:

Désignation	Réf.
noir	41651B



COMMODO GAUCHE

- Refabrication de qualité avec des fiches et des couleurs de câbles adaptées, visuellement quasi identique à l'origine

Modèle	Réf.
XT500-'78	40102
XT500-'79-'85	40103
XT500 modèle américain	40223



REFABRICATION DU BOUTON DE CLIGNOTANT

- Avec bras de commande et vis

Modèle	Réf.
Inscription L/R noir sur rouge en relief	50292



BOUTON DE KLAXON ET DE DÉMARRAGE

- Compatible avec tous les commodos Yamaha équipés d'un bouton rond de klaxon ou de démarrage

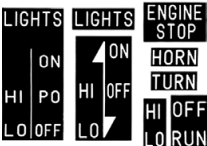
Modèle	Réf.
Kit: bouton, ressort en spirale et poussoir	40250



AUTOCOLLANTS POUR COMMODO DE GUIDON

- Remplacement des inscriptions décolorées, usées ou décollées; résistants aux intempéries, imprimés sur un film argenté haute performance et découpés sur mesure. Kit complet composé de plusieurs autocollants individuels résistants à l'abrasion et recouverts d'un film protecteur

Modèle	Réf.
Convient pour les commodos droit & gauche	41777



POIGNÉE CAOUTCHOUC D'ORIGINE YAMAHA

- Équipement d'origine sur toutes les TT500 et XT500, indispensable pour conserver l'état d'origine

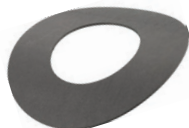
Désignation	Réf.
Poignée en caoutchouc droite	22390
Poignée en caoutchouc gauche	10110



ANNEAU PLAT POUR POIGNÉE D'ACCÉLÉRATEUR

- Bague anti-friction entre le caoutchouc de la poignée d'accélérateur et le commodo, la face lisse étant tournée vers l'intérieur

Désignation	Réf.
Anneau plat pour poignée d'accélérateur	22110



POIGNÉES CAOUTCHOUC « ENDURO »

- Idéales pour une utilisation tout-terrain, simple et robuste. Vendues par paire

Désignation	Réf.
Poignées « Enduro »	22386



POIGNÉES ANTIDÉRAPANTES « OFF-ROAD »

- Dispose d'une gorge supplémentaire permettant de fixer un fil de sécurité, afin que les poignées en caoutchouc ne glissent plus, même par mauvais temps. Vendues par paire

Désignation	Réf.
Poignées « Offroad »	22398S



TUBE D'ACCÉLÉRATEUR

- Compatible avec la poignée d'accélérateur d'origine
- À remplacer à temps – surtout quand l'extrémité est cassée ou fendue suite à une chute!

Modèle	Réf.
pour carburateur d'origine, Mikuni VM32/VM34SS	22014
pour carburateur à boisseau plat, Mikuni TM36/40	22045



RÉTROVISEURS D'ORIGINE ET ADAPTABLES

- Miroir de qualité, bonne finition
- Le bras mesure environ 145 mm de long
- Avec les filetages à droite/à gauche typiques de Yamaha, le côté droit du rétroviseur a un filetage à gauche

Modèle	Réf.
Rétroviseur chromé gauche	50002
Rétroviseur chromé gauche (OEM)	50002OEM
Rétroviseur chromé droit	50001
Rétroviseur chromé droit (OEM)	50001OEM
1 paire gauche/droit, rétroviseurs chromés	50011
1 paire gauche/droit, rétroviseurs noirs	50133



RÉTROVISEURS DAYTONA « CLASSIC »

- Paire de rétroviseurs d'excellente qualité
- Coque de rétroviseur en plastique d'environ 104 mm de diamètre, bras de rétroviseur en acier époxy noir d'environ 140 mm de large, rotule robuste, homologué CE
- Filetage du rétroviseur M10×1,25 – convient également à la XT500 grâce à l'adaptateur à filetage à gauche fourni
- Comme l'adaptateur de filetage est interchangeable (filetage à gauche/à droite), les deux rétros ont toujours la même hauteur

Réf.	Réf.
Rétroviseurs Daytona « Classic »	31328



RÉTROVISEUR CHROMÉ

- Diamètre d'environ 100 mm, bras de rétroviseur d'environ 165 mm. Avec les filetages à droite/à gauche typiques de Yamaha

Modèle	Réf.
Rétroviseur droit	50032
Rétroviseur gauche	50031



CONDAMNATION DE FILETAGE DE RÉTROVISEUR

- Couvre et protège le filetage de 10 mm ouvert lorsque le rétroviseur est démonté

Désignation	Réf.
Bouchon de condamnation de filetage	27165



CÂBLES D'ACCÉLÉRATEUR,
STARTER, EMBRAYAGE ET
FREIN

- Accessoires de bonne qualité et/ou pièces détachées d'origine
- Lors du remplacement des câbles d'embrayage et de frein, remplacer également le soufflet de molette (voir réf. 22319)

Modèle	Désignation	d'origine Réf.	d'accessoires Réf.
TT500 tous	Jeu de câbles d'accélérateur	29290	30006
	Câble d'embrayage	- - -	11120
	Câble décompresseur	- - -	27958
TT500'79-	Câble de frein avec dispositif de réglage 8 mm	- - -	11118
XT500 tous	Jeu de câbles d'accélérateur	29290	30006
	Câble décompresseur	- - -	27958
XT500-'79	Câble de frein avec dispositif de réglage 6 mm	- - -	11097
XT500'80-	Câble de frein avec dispositif de réglage 8 mm	- - -	10007
XT500 tous	Câble d'embrayage	27040	30276

CÂBLES PREMIUM

- Notre gamme de câbles premium comble le fossé entre les câbles adaptables d'entrée de gamme et les pièces détachées d'origine onéreuses
- Les longueurs des gaines extérieures et des câbles intérieurs correspondent exactement à celles des pièces d'origine; pour chaque composant, nous avons sélectionné les meilleurs matériaux
- Câbles internes inoxydables avec embouts chromés, gaines extérieures revêtues de téflon et résistantes à la compression, éléments en caoutchouc Viton, dispositifs de réglage et embouts en acier inoxydable et, le cas échéant, gaine de protection en PVC souple et spirales métalliques en acier inoxydable



Désignation	Compatible avec	Réf.
Câble de frein premium avec tendeur M6	XT500-'79	10006HQ
Câble de frein premium avec tendeur M8	XT500'80-	27519HQ
Câble d'embrayage premium	XT500'76-	27040HQ
Câble de décompresseur premium	XT500'76-, SR500-'83	33008HQ
Câble de frein premium avec tendeur M6	TT500-'78	11119HQ
Jeu de câbles d'accélérateur premium	TT500, XT500	29290HQ

CÂBLE DE FREIN RALLONGÉ

- Utile lors d'une modification ou changement de fourche, par exemple pour une fourche de TT/ YZ ou XT 600 plus longues
- 85 mm plus long que le câble de frein d'origine
- Câble intérieur en acier inoxydable de haute qualité, gaine extérieure revêtue de silicone pour un effort minimal

Convient pour	Réf.
XT500-'79 (avec dispositif de réglage M6)	11143
XT500'80- (avec dispositif de réglage M8)	11144



DOUBLE CLIP DE CÂBLES D'ACCÉLÉRATEUR, RELIE LES DEUX GAINES EXTÉRIEURES

- Pièce détachée d'origine, compatible avec les réfs 30006, 29290 et 29290HQ, pièce

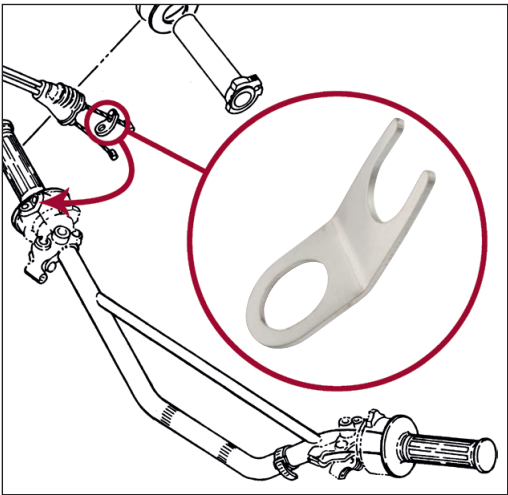
Désignation	Réf.
Double clip de maintien	27187



TÔLE DE FIXATION DU CÂBLE D'ACCÉLÉRATEUR EN SORTIE DE POIGNÉE D'ACCÉLÉRATEUR

- Le corps de l'accélérateur ne dispose pas d'une surface d'appui appropriée pour bloquer les vis de réglage des câbles d'accélérateur
- Cette tôle permet le contrage des vis de réglage des deux câbles d'accélérateur et protège ainsi le corps de l'accélérateur; refabrication de la pièce d'origine qui n'est plus disponible

Modèle	Réf.
TT500, XT500	22016RP



BOUCHON DE CONdamnATION DE L'entraÎnement DE COMPTEUR DE VITESSE OU COMPTE-TOURS

- Se monte simplement à la place du câble de vitesse ou de compte-tours et assure ainsi une étanchéité fiable au niveau du moyeu de roue ou de la culasse

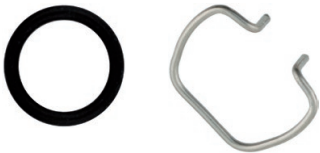
Désignation	Réf.
Bouchon de condamnation	40537



ACCESSOIRES POUR CâBLE DE COMPTEUR DE VITESSE ET DE COMPTE-TOURS

- Joint torique et clip, adaptés à pratiquement tous les câbles de compteur de vitesse et de compte-tours à fixation par clip

Désignation	Réf.
Joint torique	30002
Clip	30003

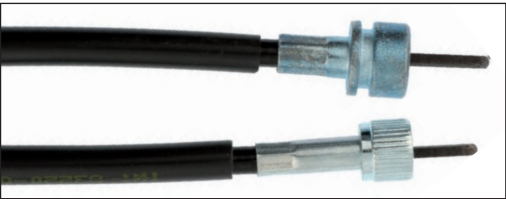


CÂBLES DE COMPTEUR DE VITESSE ET DE COMPTE-TOURS

- Très bonne qualité ou pièce détachée d'origine
- Très souples et à âme torsadée, gaine extérieure avec protection contre l'abrasion et la chaleur
- Le côté entraînement nécessite un joint torique (réf. 30002 à commander en même temps) et un clip de sécurité (voir réf. 30003)

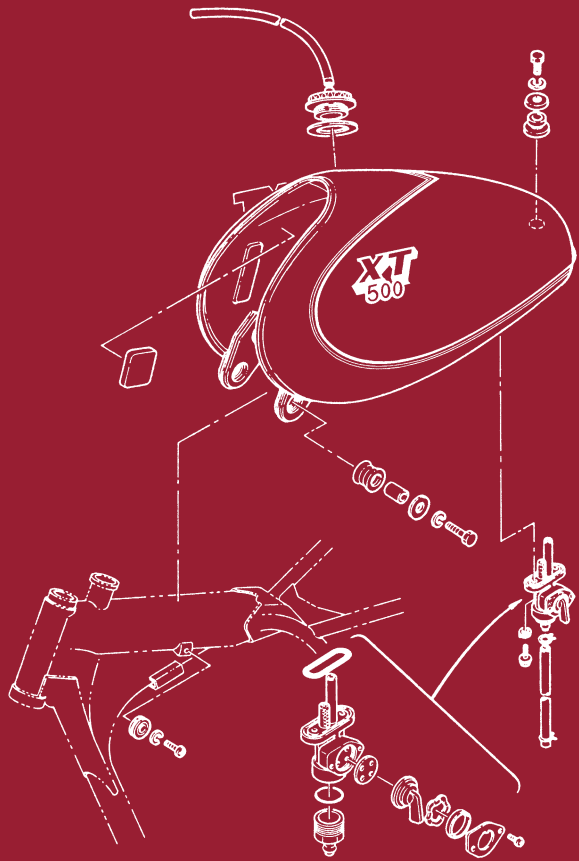
Câble de compteur de vitesse	Réf.
XT500-'79 (longueur env. 82 cm)	refab. 30010
	OEM 30082
XT500'80- (longueur env. 87 cm)	refab. 31058
	OEM 30012

Câble de compte-tours	Réf.
TT500, XT500 tous les modèles (longueur env. 64 cm)	refab. 30001
	OEM 27012
Version courte pour support de compteurs de 60 mm, réf. 41903 (longueur env. 54 cm)	refab. 30061



YAMAHA

RÉSERVOIR



AUTOCOLLANTS DE RÉSERVOIR

- Doivent être vernis avec du vernis bi-composant résistant à l'essence
- Jeu complet pour la droite et la gauche

Modèle	Couleur	Type	Réf.
XT400 '81-'82 (5FO)	noir/rouge	A	21306
TT500 '80	noir/blanc	L	21280
XT500 '78 États-Unis	noir/blanc	L	21280

Modèle	Couleur	Type	Réf.
XT500 avec une cylindrée de 400 cm ³	noir/rouge/blanc	B	21311
XT500 '79 États-Unis	noir/rouge/blanc	K	21318
XT500 '80	noir/rouge/blanc	E	28025
XT500 '81-'85	noir/rouge/blanc	F	21161
XT500 '86-'88	noir/rouge/blanc	I	29195

Modèle	Couleur	Type	Réf.
XT500S '89-	noir/rouge/blanc	J	21077
XT500 avec une cylindrée de 535 cm ³	noir/rouge/blanc	C	21308
XT500 avec une cylindrée de 570 cm ³	noir/rouge/blanc	D	21313
XT500 avec une cylindrée de 600 cm ³	noir/rouge/blanc	G	21315
XT500 avec une cylindrée de 700 cm ³	noir/rouge/blanc	H	21316



AUTOCOLLANTS DE RÉSERVOIR

- De haute qualité et imprimés sur un film adapté au collage sur véhicule, ils sont pratiquement impossibles à distinguer de l'original.
- Non réalisés (comme c'est souvent le cas) à partir de découpes – ces derniers ne font que ressembler à l'original et posent généralement des problèmes lors de la peinture, comme par exemple la formation de coulures
- Modèle optimisé en plusieurs parties, facilitant la pose. Doivent être recouverts de vernis bi-composant résistant à l'essence. Visuellement très proche de l'original!
- Autocollant d'information sur l'huile inclus, dans la mesure où celui-ci était prévu de série (sur les TT500-'78 et XT500-'79)



Chaîne YouTube de KEDO: Comment coller les autocollants de réservoir XT, modèle 81 – voici comment faire!

Modèles TT500 USA

Modèle	Couleurs	Type	Réf.
TT500 '76	rouge/noir/blanc	A	90087
TT500 '77	orange/noir/jaune	B	91065
TT500 '78	jaune/noir	C	91066
TT500 '79	orange/noir	D	91067
TT500 '80	noir/blanc❶	E	91068
TT500 '81	noir/rouge!	F	91069

❶ *Tout comme pour l'original, des travaux de peinture supplémentaires sont nécessaires*

XT400 (5FO)

Modèle	Couleurs	Image	Réf.
XT400 '81-'82	rouge/noir/blanc❶	G	90323

❶ *Tout comme d'origine, des travaux de peinture supplémentaires sont nécessaires*

Modèles européen XT500

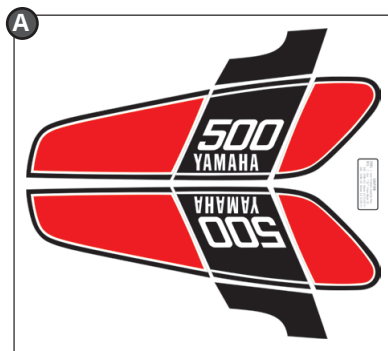
Modèle	Couleurs	Type	Réf.
XT500 '76	rouge/noir/blanc	A	90087
XT500 '77	beige/rouge/noir/blanc	H	91139
XT500 '78	rouge/noir	I	91140
XT500 '79	noir/rouge	J	91141
XT500 '80	rouge/noir/blanc❶	K	91435
XT500G '80US	noir/blanc❶	L	91179
XT500 '81-'85	rouge/noir/blanc❶	M	90311
XT500 '86-'88	bleu foncé/rouge/noir/blanc❶	N	90312
XT500S '89-	bleu foncé/rouge/anthracite/blanc❶	O	90352

❶ *Tout comme d'origine, des travaux de peinture supplémentaires sont nécessaires*

LA POSE D'AUTOCOLLANTS (SUR RÉSERVOIR) EST DIFFICILE!

Même les spécialistes, comme les peintres en carrosserie, ne parviennent pas toujours du premier coup à poser un autocollant « plat » et unidimensionnel sur une surface bombée (comme c'est souvent le cas sur un réservoir) – ou n'y parviennent que partiellement, et une partie du décor s'abîme ...

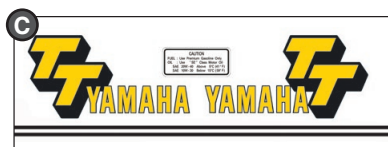
Afin que les conséquences ne soient pas trop fâcheuses, nous proposons également chaque jeu d'autocollants en « demi-format », pour un côté – et ce, à moitié prix. Condition: il doit s'agir d'un réapprovisionnement justifié dans un délai ne dépassant pas trois mois après le premier achat. N'hésitez pas à nous contacter si nécessaire!



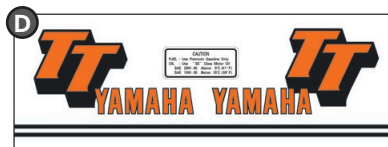
TT500 1976, XT500 1976



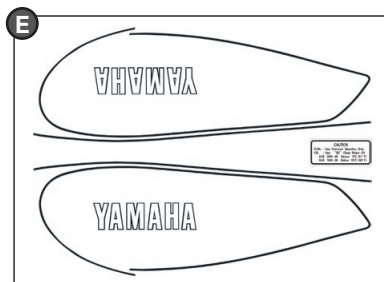
TT500 '77



TT500 1978



TT500 1979



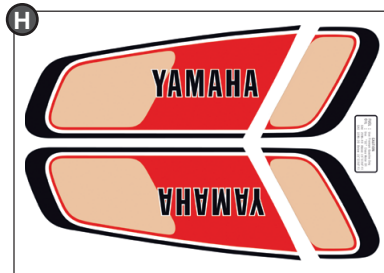
TT500 des années 80



TT500 1981



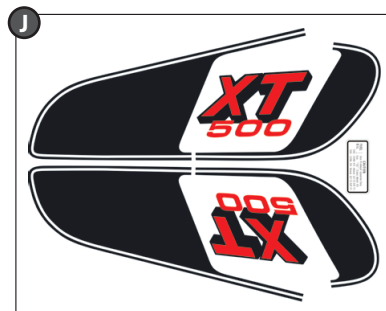
XT400 1981-1982



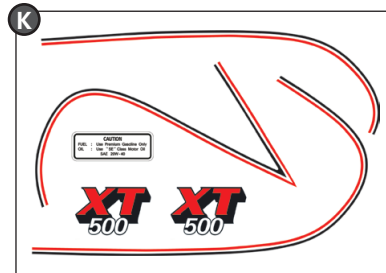
XT500 1977



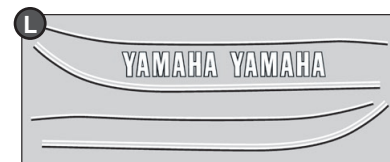
XT500 1978



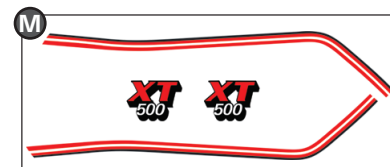
XT500 1979



XT500 des années 80



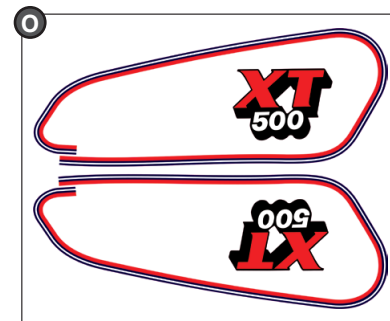
XT500G '80US



XT500 1981-1985



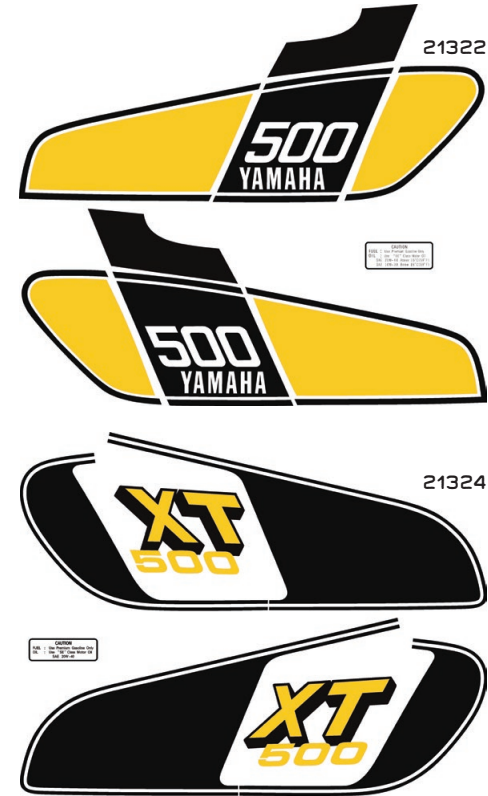
XT500 1986-1988



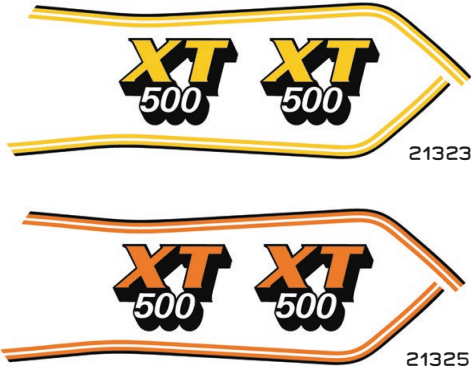
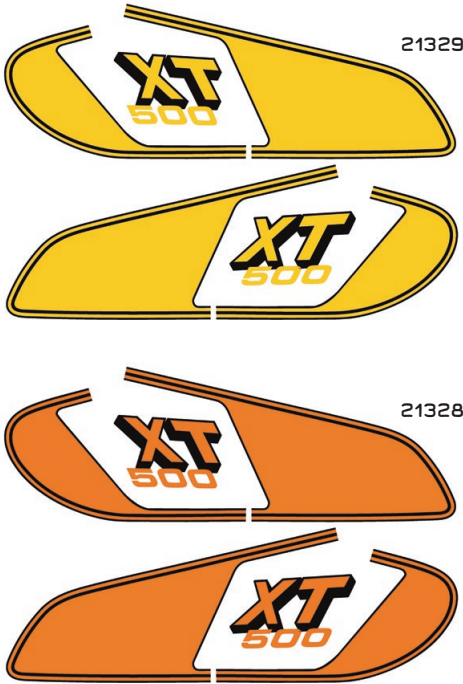
XT500S 1989-

JEUX D'AUTOCOLLANTS DE RÉSERVOIR POUR CONVERSION TT

• Jeux d'autocollants de réservoir inspirés des versions « 76 », « réservoir en acier » et « réservoir en aluminium » dans les couleurs mythiques TT500 « New El Toro Orange » et « Competition Yellow »



Design	Couleurs	Forme de réservoir	Réf.
1976	jaune/noir	Acier	21322
1979	noir/jaune	Acier	21324
1979	jaune	Aluminium	21329
1979	orange	Aluminium	21328
1981	jaune/noir	Aluminium	21323
1981	orange/noir	Aluminium	21325





XT
500

FIXATION DE RÉSERVOIR KEDO

- Kit de douilles usinées élégantes pour la fixation avant du réservoir, remplace les douilles d'origine avec rondelle et facilite le montage du réservoir
- Livré sous forme de kit pour les deux côtés, complet avec des vis allen et des vis torx (protection anti-vol) au choix
- Contrôler régulièrement les silent-blocs en caoutchouc des fixations avant du réservoir et les remplacer si nécessaire avant qu'ils ne durcissent

Réf.	Réf.
Kit de fixation de réservoir avec vis (× 4)	50683
Silent-bloc en caoutchouc de fixation avant, pièce	10060



AUTOCOLLANT D'AVERTISSEMENT
« ESSENCE/SUPER »

- Refabrication authentique sur film argenté avec impression noire, dimensions environ 82×35 mm, pièce

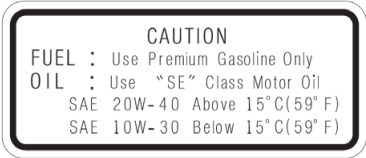
Modèle	Réf.
XT500'81-'89	90160



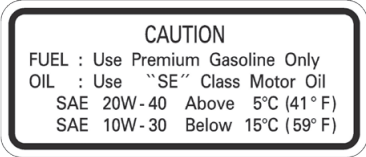
AUTOCOLLANT D'INFORMATION
SUR L'HUILE

- Refabrication fidèle sur film blanc avec impression noire. A vernir avec un vernis bi-composant résistant à l'essence

Modèle	Réf.
TT500-'76, XT500-'79	90100
TT500'77-'78	90101
XT500'80-	90102



90100



90101



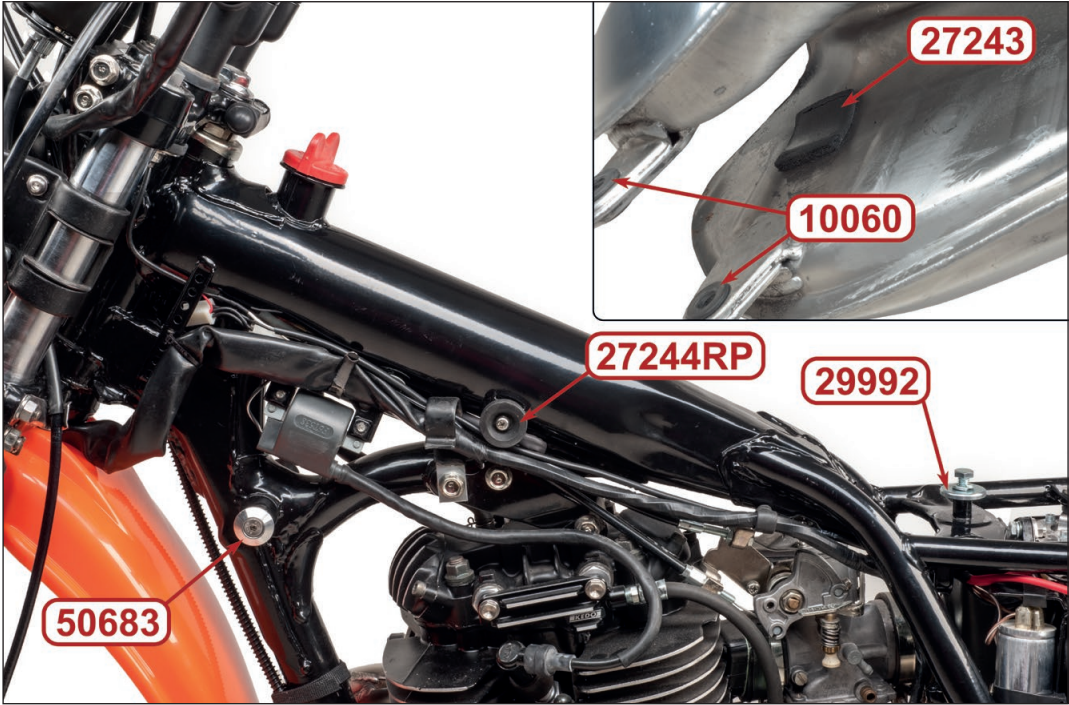
90102

ACCESSOIRES POUR RÉSERVOIR

• Matériel de montage, pour TT/XT500 toutes années de fabrication

Désignation	Réf.
Silent-bloc en caoutchouc de fixation avant	10060
Douille adaptée	10113

Silent-bloc arrière de réservoir	10062
Butée en caoutchouc entre le cadre et le réservoir, gauche et droite, pièce (2 × nécessaires)	27244RP
Rondelle pour fixation arrière du réservoir, galvanisée, bombée, pièce	29992
Coussin amortisseur de vibrations intérieur, pièce (2 × nécessaires)	27243



BOUCHON DE RÉSERVOIR ET ACCESSOIRES

Désignation	Réf.
Bouchon de réservoir '79 (avec filetage extérieur, également TT500-'77)	27135
Joint de bouchon de réservoir (pour réf. 27135)	27133
Bouchon de réservoir '80- (également TT500'79-) complet avec joint en caoutchouc	29105RP
Joint de bouchon de réservoir (pour bouchon de réservoir d'origine '80-)	29106
Bouchon de réservoir avec serrure '80- (également TT500'79-)	22209
Tuyau de mise à l'air pour bouchon de réservoir, 50 cm, noir	30313
Support de tuyau de mise à l'air pour fixation de guidon	10220



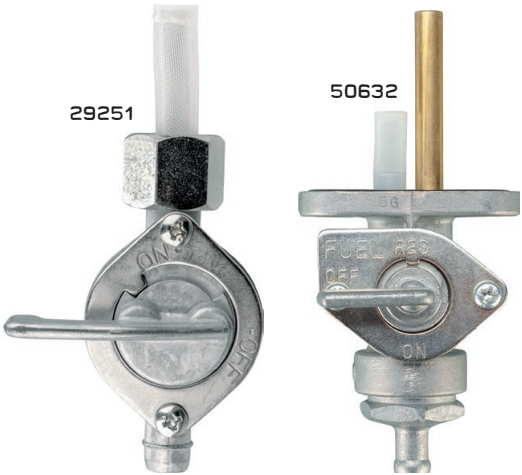
ROBINET D'ESSENCE COMPLET

- Comprend le joint pour le réservoir. Pour le modèle XT500, deux vis et deux rondelles d'étanchéité supplémentaires sont nécessaires

Modèle	Réf.
TT500 tous les millésimes	29251
XT500 tous les millésimes	50632

Accessoires XT500, à l'unité:

Désignation	Réf.
Rondelle d'étanchéité 6×12 mm	50016
Vis cruciforme M6×16 mm avec bride de 12 mm	29397PH



KIT DE DURITE D'ESSENCE AVEC FILTRE À ESSENCE

- Kit prêt à monter, déjà coupé à la longueur, avec colliers à ressort
- Le filtre en papier utilisé a fait ses preuves dans la pratique et offre la meilleure efficacité de filtration
- Compatible avec le carburateur Mikuni VM32 d'origine

Désignation	Réf.
Kit filtre à essence/durite	40730



Vous trouverez toutes les durites d'essence, filtres à essence et colliers de serrage dans notre boutique en ligne

! Pour le montage du robinet d'essence XT, il faut utiliser des vis à collerette intégrée et une rondelle d'étanchéité spécifique. Sinon, du carburant risque de fuir au niveau de la tête de vis après un certain temps.

JOINT RÉSERVOIR/ROBINET D'ESSENCE

Modèle	Réf.
XT500	50020



DOUBLE CLÉ À OEIL 24-27 MM

- Idéale pour la trousse à outils de bord, pour ouvrir le filtre du robinet d'essence de la XT500 (24 mm) et le capuchon du tendeur de chaîne de distribution (27 mm)

Désignation	Réf.
Clé à oeil double, aluminium	31037



KIT DE RÉPARATION POUR ROBINET D'ESSENCE

- Pour le modèle XT500, joint entre le réservoir et le robinet d'essence inclus

Modèle	Réf.
TT500	50063
XT500	50028



Le robinet d'essence de la XT: explications et remise en état. Voir les vidéos sur moto.kedo.de

TUYAU D'ASPIRATION DU ROBINET D'ESSENCE

- Pour la réparation en cas de dommages dus à la corrosion

Modèle	Réf.
XT500	50259



MINI-FILTRES POUR ROBINET D'ESSENCE

- Installés dans le robinet d'essence sur le tube de réserve et dans le tamis dévissable
- Également utilisable comme filtre supplémentaire sur le tuyau d'aspiration en laiton, lot de 2

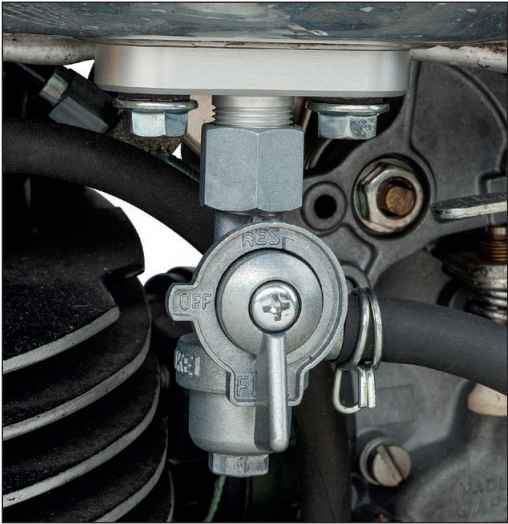
Modèle	Réf.
XT500	50666



CONVERSION EN ROBINET D'ESSENCE STYLE TT

- Conversion en robinet d'essence ON/OFF de la TT500, compatible avec les réservoirs en acier et en aluminium; Vis et joint inclus

Réf.	Réf.
Platine alu d'adaptation XT de robinet d'essence TT avec matériel de montage	50680
Robinet d'essence TT compatible (accessoire)	50597
Robinet d'essence TT compatible (OEM)	29251





JONC DE RÉSERVOIR

- Adapté aux réservoirs en acier, auto-serrant, vendu au mètre

Modèle	Largeur	Réf.
chromé	7,0 mm	40132
noir lisse	7,0 mm	40132B
noir texturé	9,5 mm	40785



ESTD. 1992
Thumper Parts
by KEDO

PLAQUE DE CONDAMNATION

- Pour la réfection intérieure des réservoirs, condamne l'ouverture du robinet d'essence afin de permettre le dérouillage ou le traitement du réservoir

Compatible avec	Réf.
XT500	50303



TRAITEMENT ANTIROUILLE

- Le dissolvant de rouille MoS₂ débloque facilement les vis et les écrous grippés
- Fertan transforme la rouille et neutralise le métal. Appliquer au pinceau, laisser agir, rincer à l'eau – c'est tout
- Le spray au zinc protège les métaux nus ou sablés. Il sert également d'apprêt et comble les petites irrégularités, convient immédiatement comme couche d'adhérence avant peinture et résiste à des températures allant jusqu'à 500°

Désignation	Réf.
Dérouilleur MoS ₂ , 300 ml	41533
Dérouilleur glacé à effet craquelant par refroidissement extrême, combiné à un bon pouvoir de pénétration, 400 ml	41550
Fertan avec pinceau, 30 ml	41536
Fertan, 250 ml	41535
Spray au zinc (apprêt et couche d'adhérence), 400 ml	51539



FERTAN/TAPOX: TRAITEMENT DE RÉSERVOIR

- Rénovation du réservoir en sept étapes
- Vitrification bi-composant résistante à l'essence, aucun décapage mécanique de la rouille n'est nécessaire
- Kit comprenant 1000 ml de nettoyeur spécial pour le dégraissage et le nettoyage, 250 ml de Fertan pour la dérouille et la protection anticorrosion, 415 g de résine et 125 g de durcisseur avec solvant pour un revêtement à deux composants. Un kit suffit pour un réservoir de moto d'une capacité d'environ 20 à 25 litres; pour des résultats optimaux, il est impératif de respecter les instructions et de suivre strictement les étapes de travail

Désignation	Réf.
Fertan/Tapox traitement de réservoir	41546

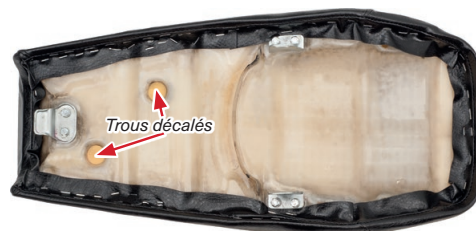




LES DIFFÉRENCES ENTRE LES SELLES

On distingue globalement deux générations de selles (jusqu'en 1979 et à partir de 1980, reconnaissables à l'emplacement des trous d'aération sur la face inférieure). De plus, au sein de chacune de ces générations, on distingue une version courte et une version longue, car les selles devaient être rallongées à l'aide d'une pièce en tôle rivetée pour être homologuées en Allemagne conformément à la loi en vigueur.

jusqu'en 1979 (réservoir en acier)



← environ 600 mm →



Mousse de selle:
 – Réf. 33110
Housses correspondantes:
 – Réf. 30784
 – Réf. 31029

à partir de 1980 (réservoir aluminium)



← environ 600 mm →



Mousse de selle:
 – Réf. 33131
Housses correspondantes:
 – Réf. 30785
 – Réf. 31031

Modèle allemand XT500-'79:

L'assise mesure environ 64 cm de long (de couture à couture). La coque inférieure mesure environ 66 cm de long et comporte une rallonge rivetée. Sans cette rallonge, elle correspond à la version internationale, d'une longueur d'environ 60 cm.

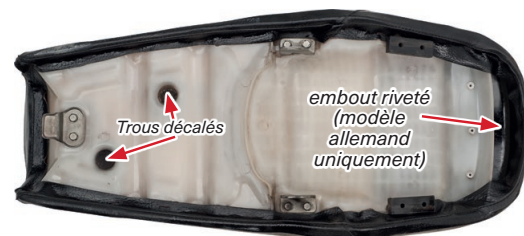
Modèle allemand XT500 '80-:

La surface d'assise mesure environ 66 cm de long (avec la rallonge rivetée), contre environ 60 cm pour le modèle international. La version allemande de la selle est toujours disponible chez Yamaha en tant que pièce détachée neuve (réf. 27801).

Remarque:

Les selles des modèles récents, à partir de 1980, ne peuvent en principe pas être montées sur des modèles antérieurs (et inversement). Les selles de la TT500 diffèrent totalement, tant par leur forme que par leur longueur, de celles de la XT500.

jusqu'en 1979 (réservoir en acier)

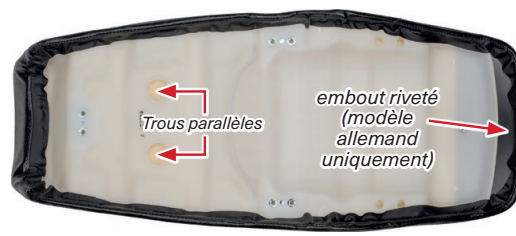


environ 640 mm



Mousse de selle adaptée:
- Réf. ---
Housse correspondante:
- Réf. 28911

à partir de 1980 (réservoir aluminium)



environ 660 mm

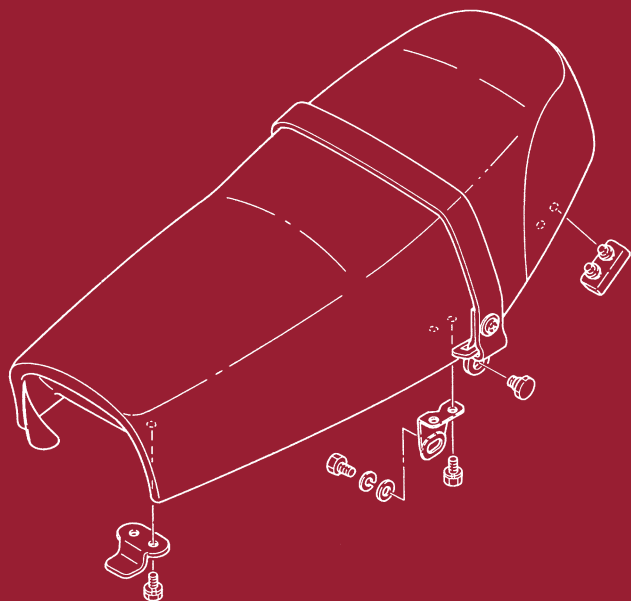


Mousse de selle adaptée:
- Réf. ---
Housses correspondantes:
- Réf. 21010
- Réf. 30716



👍 **TRANSFORMATION:** en retirant la rallonge rivetée, les coques inférieures des selles longues allemandes peuvent être utilisées pour transformer la selle longue en une selle courte. Nous proposons les mousses de selle et les housses adaptés aux deux générations de selles courtes. Remarque: en France, il n'a existé que la selle 'courte'.

SELLE



HOUSSES DE SELLE, REFABRICATION

- Fabrication et aspect similaires à l'original. Avec coutures soudées

Modèle	Remarque	Réf.
TT500-'78	AVEC inscription YAMAHA	30778
TT500-'79-	AVEC inscription YAMAHA	30783
XT500-'79	AVEC inscription YAMAHA	30784
XT500-'80-	AVEC inscription YAMAHA	30785
	modèle allemand, 66 cm, SANS inscription YAMAHA	30716

HOUSSES DE SELLE KEDO

- Finition soignée de très haute qualité avec des coutures ultra-résistantes

Modèle	Remarque	Réf.
XT500-'79	SANS inscription YAMAHA	31029
	Imodèle allemand, 64 cm SANS inscription YAMAHA	28911
XT500-'80-	SANS inscription YAMAHA	31031
	modèle allemand, 66 cm SANS inscription YAMAHA	21010



MOUSSES DE SELLE

- Forme et densité similaires à celles de série ou légèrement plus fermes
- Version moulée, fabrication comme d'origine

Modèle	Remarque	Réf.
TT500-'78		33106
XT500-'79	env. 60 cm de long	33110
XT500'80-	env. 60 cm de long	33131



33110



33131

SELLE D'ORIGINE

- Selle d'origine des modèles allemands XT500 à partir de l'année de construction 1980 (avec une assise longue, environ 66 cm)
- Reprendre les fixations de la selle, les amortisseurs en caoutchouc et la sangle de l'ancienne pièce ou les commander en même temps au détail

Désignation	Réf.
Selle d'origine XT500	27801



POCHOIR « YAMAHA »

- Pochoir pratique pour l'inscription sur la housse de selle; film autocollant

Dimensions H x L en mm	Réf.
30 x 125	30705



PEINTURE EN SPRAY POUR SIMILICUIR

- Idéal pour réaliser des inscriptions sur nos housses de selle; Couleur: blanc alpin mat

Quantité	Réf.
Bombe aérosol de 400 ml	30711

TÔLES DE FIXATION DE SELLE

- Refabrication des pièces d'origine dont certaines ne sont plus disponibles depuis longtemps
- Reproduction fidèle de très bonne qualité

Modèle	Rem.	Réf.
TT500-'78, XT500-'79	avant, court	10080RP
TT500-'79-, XT500/S'80-	avant, long	10085RP
TT500-'77-, XT500-'77-	latéral, pièce❶	28247RP
Vis pour la tôle de fixation, pièce	6 vis × nécessaires le cas échéant	28377

❶ Convient également aux TT/XT 1976 après quelques adaptations



SILENTBLOC DE SELLE EN CAOUTCHOUC

- Silent-bloc arrière gauche et droit, pièce

Modèle	Remarque	Réf.
TT500, XT500	2 × nécessaires	10076RP



SANGLE DE SELLE

- Refabrication fidèle de la sangle de passager, indispensable pour une restauration
- Les vis de fixation correspondantes sont disponibles en version chromée (pour une restauration parfaite) ou en acier inoxydable brut (pour un usage quotidien)

Modèle	Remarque	Réf.
Sangle de selle	XT500-'79	27259RP
Sangle de selle	XT500/S'80-	27260RP
Vis de fixation, pièce	Acier inoxydable brut	10046
Vis de fixation, pièce	Acier inoxydable chromé	10046CR



27259RP

VIS DE FIXATION DE SELLE

Désignation	Remarque	Réf.
Vis de fixation de selle	Jeu de 2 (allen)	10238
Vis papillon de fixation de selle	Jeu de 2 avec rondelles de sécurité	10239

PLAQUE FILETÉE DE RÉPARATION POUR LE FOND DE LA SELLE

- Cette plaque filetée permet de sauver le fond de selle lorsqu'un filetage des fixations de la selle est endommagé; elle se colle sur l'embase de la selle

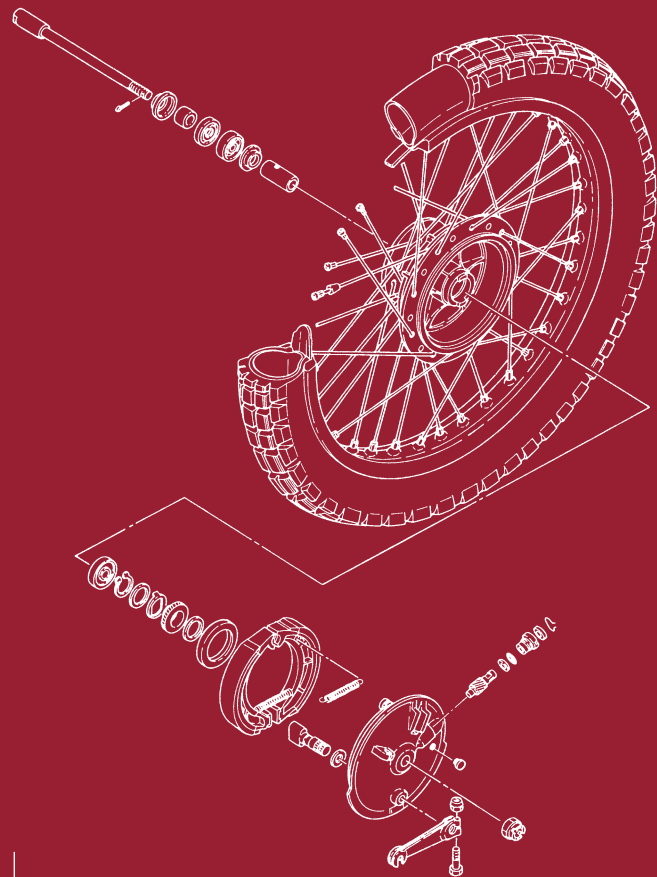
Désignation	Réf.
Plaque de réparation de filetage, pièce	33139



Vidéo de montage de la plaque de réparation filetée sur la chaîne YouTube de KEDO



ROUE AVANT



MÂCHOIRES DE FREIN

- Garniture polyvalente offrant une performance de freinage aussi bonne à froid qu'à chaud
- Tous les kits sont homologués ABE
- Toutes les mâchoires sont fournies avec de nouveaux ressorts de rappel

Modèle Frein		EBC Réf.	TRW Réf.	Yamaha Réf.
XT500	avant	- - -	10267	29485
	arrière	10003	10277	29047
TT500	avant	- - -	11124	111150EM
	arrière	- - -	10267	29485



CONTRÔLE DE L'USURE DES
MÂCHOIRES DE FREIN

- Les modèles plus anciens sont équipés d'un orifice d'inspection obturé par un capuchon en caoutchouc dans la flasque de frein; les modèles plus récents sont équipés d'un indicateur d'usure externe situé sur la came de frein

Désignation	Réf.
Autocollant « Check Brake Lining »	22088
Capuchon en caoutchouc pour trou d'inspection	27896
Indicateur d'usure externe avec autocollant pour flasque de frein	21305B
Indicateur d'usure de mâchoires de frein avec 5 autocollants, argent, inspiré des dernières XT 500. A aligner avec des mâchoires neuves	21305SI



COMMANDE DE FREIN

- Si le levier de frein revient lentement en position initiale, c'est généralement que la came de frein est corrodée. Un remplacement fait souvent des merveilles!
- Pièces détachées adaptées aux deux versions de flasque de frein (-'79/'80-)

Désignation	Réf.
Came de frein roue avant	27169RP
Levier de frein roue avant	28809
Feutre d'étanchéité pour came de frein	27791
Rondelle d'appui/cale pour came de frein (côté intérieur)	27788
Boulon de fixation du levier de frein	28712



JANTES EN ALUMINIUM

- Forme proche de l'original, la différence est à peine perceptible (utilisation par paire requise et recommandée). Livrées percées d'après le schéma de rayonnage des moyeux de roue d'origine de la XT500 et ainsi prêtes à être rayonnées
D'origine sur la XT 500, 1.85 de large à l'avant comme à l'arrière.
- 1,60" à l'avant: de série sur les modèles TT500, XT 500 de '76 et certaines XT500 importées;

maniabilité légèrement supérieure à celle d'une jante de 1,85".
2,15" à l'arrière est – à proprement parler – la largeur appropriée pour les pneus de plus de 4.00 (de série sur certains modèles importés); il convient toutefois de vérifier le dégagement par rapport à l'échappement, aux amortisseurs et au carter de chaîne.

- Jantes adaptées à une utilisation tout-terrain modérée.

Modèle prépercé, argenté	Réf.
avant 1,60×21"	10258
avant 1,85×21"	10288
arrière 1,85×18"	10294
arrière 2,15×18"	10298

Modèle prépercé, doré	Réf.
avant 1,85×21"	10288G
arrière 1,85×18"	10294G



JEUX DE RAYONS

- 36 rayons avec têtes de rayon, rayons à extrémité renforcée, caractéristique de Yamaha
- Pour des raisons de sécurité, le remplacement des rayons doit toujours s'effectuer dans leur intégralité (en raison de l'allongement différent des rayons usagés et neufs)
- Nos jeux de rayons en acier inoxydable sont livrés avec des têtes de rayon en laiton nickelé pour des raisons techniques

Modèle	Remarque	Roue avant Réf.	Roue arrière Réf.
TT500'77-	OEM, acier galvanisé	28605	- - -
XT500	OEM, acier galvanisé, la couleur de surface des rayons peut varier au sein d'un même jeu	21122	21123
XT500	Refabrication, acier galvanisé, couleur de surface uniforme au sein d'un même jeu	21122RP	21123RP
TT500'76	Refabrication, acier inoxydable	30502	30478
TT500'77-	Refabrication, acier inoxydable	30533	30478
XT500	Réplique, acier inoxydable	30502	30501



CLÉ À RAYONS

- Clé à rayons pour nos rayons en acier inoxydable XT/TT et les rayons d'origine Yamaha
- Acier galvanisé haute résistance, convient également aux têtes de rayon rouillées
- Ouverture de clé: 5,5 mm

Dimensions	Réf.
Clé à rayons 5,5 mm	21337





PNEU TKC80 « TWINDURO »

- Continental a été fondée en 1871 et a son siège social à Hanovre en Allemagne
- Le TKC 80 a été lancé dès 1985, et le concept du pneu trail 50 % route et 50 % tout-terrain fait toujours ses preuves aujourd'hui
- Apprécié et éprouvé comme pneu polyvalent pour une utilisation mixte route et tout-terrain, il offre un bon autonettoyage et une excellente tenue de route sur les sols meubles

Modèle	Réf.
3.00-21" (51S), avant	61091
4.00-18" (64R), arrière	61092

à l'avant



à l'arrière



LA PASSION DES PNEUS

- Heidenau – une entreprise allemande de tradition, dont le siège se trouve près de Dresde, fabrique des pneus depuis 1946 et est spécialisée dans les pneus à carcasse diagonale pour motos anciennes et récentes
- Développement, production et qualité « made in Germany »
- De nombreuses sculptures sont développées spécifiquement pour des types de véhicules historiques à l'aide de mélanges de caoutchouc modernes – ce que les pilotes de XT du monde entier apprécient désormais également

HEIDENAU K60

- Le pneu polyvalent, qui a fait ses preuves depuis plus de 25 ans
- De larges blocs assurent confort de conduite et sécurité sur route
- Aptitude tout-terrain grâce à de larges crampons et un fort relief

Dimensions	Réf.
3.00-21" avant	61002
4.00-18" (64T), arrière ❶	61025

❶ Modèle « Scout » avec marquage M+S

à l'avant



à l'arrière



HEIDENAU K67

- La sculpture à blocs caractéristique fait tout simplement partie intégrante de l'apparence de la XT
- Le K67 correspond largement à l'aspect d'origine du Bridgestone et offre une excellente adhérence sur sol sec et mouillé
- Convient pour les terrains faciles et la conduite sur route

Dimensions	Réf.
3.00-21" (51T) avant	61007
4.00-18" (64 dents), arrière	61017

à l'avant



à l'arrière



KENDA PNEU TRAIL K270

- KENDA, une entreprise taïwanaise fondée en 1962, fabrique des pneus de moto depuis les années 70
- Le K270 présente un profil adapté à un usage quotidien sur route, en voyage et sur pistes, bien connu depuis les années 1980 – il était déjà excellent à l'époque, et il l'est toujours aujourd'hui!

KENDA K270	Réf.
90/90-21" (54P TT) avant, XT500	61142
3.00-21" (51P TT) avant, XT500	61141
3,25-21" (57P TT) avant, XT500	61139
4,00-18" (64P TT) arrière, XT500	61140

à l'avant

à l'arrière



KENDA PNEU TRAIL K262

- Profil de type trial, très proche visuellement du pneu d'origine Bridgestone Trail Wing
- Mélange de gomme moderne, adapté à la route, aux voyages et aux pistes

KENDA K262	Réf.
3.00-21" (51P TT) avant, TT500/XT500	61147
4.00-18" (64P TT) arrière, TT500/XT500	61148

à l'avant

à l'arrière



CHAMBRE À AIR ET FONT DE JANTE

- Nouveau pneu – nouvelle chambre à air!
- Chambres à air de haute qualité pour motos, robustes et sûres; pour le TT et le rallye raid, également disponibles en version CR ultra-épaisse (épaisseur de paroi de 2,5 à 3 mm!)
- Avec valve standard pour voiture, compatible avec toutes les jantes courantes

Chambre à air	Réf. standard	Réf. CR
21" – compatible avec: 3,00, 3,25, 80/100, 90/90	61036	61036CR
18" – compatible avec: 4.00, 4.25, 4.50, 120/80, 120/90, 130/90, 140/80	61029	61029CR

Fond de jante	Réf.
Fond de jante 21", largeur env. 25 mm	61038
Font de jante 18", largeur env. 25 mm	61028



CHAMBRE À AIR EN BUTYLE

- En caoutchouc butyle pour une résistance optimale à la pression et une perméabilité au gaz minimale, ainsi la pression reste stable plus longtemps

Chambre à air	Compatible pour:	Réf.
21"	3,00, 3,25, 80/100 (21D)	61036BT
18"	4,00, 4,10, 4,60, 120/90, 130/70, 130/80 (18MG)	61029BT



i Selon le manuel d'entretien Yamaha, la pression des pneus doit être de 1,5 bar à l'avant et à l'arrière. En cas de transport d'un passager à l'arrière, la pression doit être de 1,8 bar; en cas de conduite à vitesse maximale, elle doit être de 1,8 bar à l'avant et à l'arrière. En tout-terrain, une pression de 1,0 bar est recommandée pour les deux pneus. Les pneus actuels sont accompagnés d'une recommandation de pression spécifique fournie par leur fabricant respectif.

PROTECTION ANTI-BOUE POUR ORIFICE DE VALVE

- Se glisse sur la valve du pneu depuis l'extérieur
- Obture l'orifice de la valve et empêche la pénétration d'eau et de saletés dans la jante

Désignation	Réf.
Protection anti-boue de valve, pièce	27716



BOUCHON DE CONDAMNATION D'ORIFICE DE GRIPSTER

- Permet de boucher l'orifice de gripster sur la jante lorsque l'on roule sans (conseillé!)

Modèle	Réf.
Bouchon pour orifice de 9 mm	27898



GRIPSTERS RENFORCÉS

- Empêche le pneu de tourner dans la jante quand on roule en TT avec une faible pression, protégeant ainsi contre l'arrachement de la valve. La jante doit comporter un orifice correspondant pour permettre la fixation du gripster

Largeur de jante:	Réf.
1,60"	21040-16
1,85"	21040-18
2,15"	21040-21
2,50"	21040-25



Conseil: Yamaha a équipé la XT500 de série de gripsters afin d'éviter que la valve ne s'arrache lorsque la pression des pneus est réduite à environ 1,0 bar en tout-terrain. Pour les conducteurs roulant sur route ou sur des chemins de campagne, il est préférable de ne pas monter ces gripsters et, le cas échéant, de boucher les orifices à l'aide des capuchons de protection réf. 27898

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOYEU DE ROUE AVANT

Désignation	Réf.
Tube entretoise avant	28571
Bague entretoise avant	28570
Kit de roulements de roue avant, 2 pièces, double étanchéité, sans entretien	22555
Joint spi avant/gauche	28112
Joint spi avant/droite	27377

PLOMBS D'ÉQUILIBRAGE

Contrepoids adaptés à toutes nos têtes de rayons TT500 et XT500

Plombs d'équilibrage	Réf.
5 g	41183
10 g	40892
15 g	40893
20 g	40894



40894



40893



40892

AXES DE ROUE ET ACCESSOIRES

Désignation	Modèle	Réf.
Axe de roue avant	XT500-'79	21133RP
Axe de roue avant	XT500'80-	21134
Écrou d'axe de roue avant	XT500 tous	21132
Entretoise d'axe de roue avant, côté droit, largeur 22 mm	XT500-'79	21157
Entretoise d'axe de roue avant, côté droit, largeur 32,5 mm	XT500'80-	21158
Cache-poussière joint spi avant/droit	XT500 tous	21164
Protection caoutchouc d'écrou d'axe de roue (avant/arrière), pièce	XT500 tous	10057
Refabrication de rondelle d'écrou d'axe de roue avant, acier inoxydable	XT500 tous	29498
Goupille de sécurité pour l'avant et l'arrière	XT500 tous	DSPLT
Goupille fendue à usage unique, Ø3,2 mm, XT500 tous millésimes		009403232B



ENTRAÎNEMENT DE COMPTEUR DE VITESSE

Flasque de frein, intérieur	Réf.
Circlip	28464
Rondelle	28108
Entraîneur de câble de compteur de vitesse	10194
Roue dentée d'entraînement du compteur de vitesse	- - -
Joint spi	28112

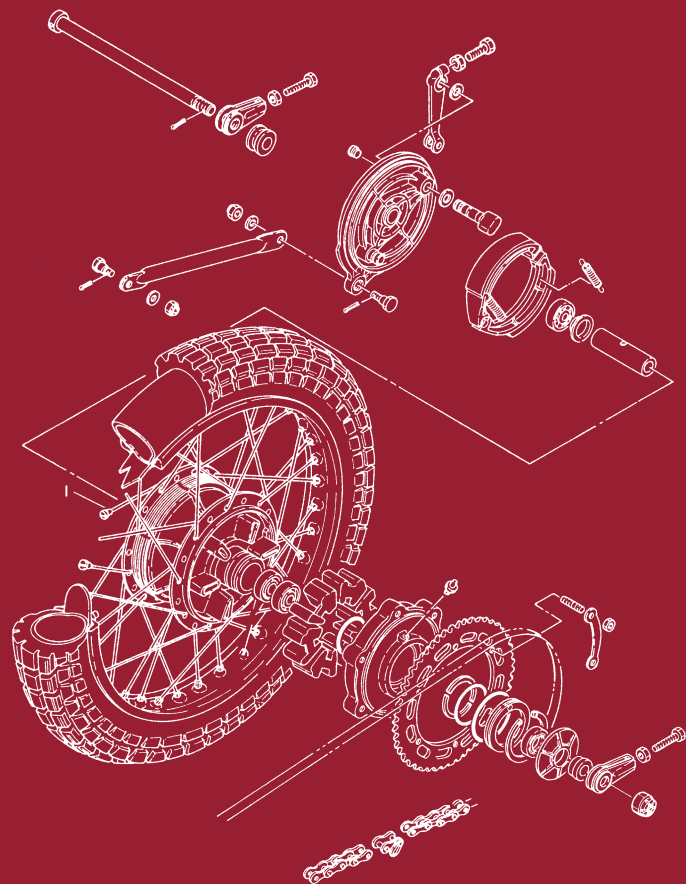
Flasque de frein, extérieur	Réf.
Pignon d'entraînement	- - -
Rondelle	28110
Joint torique	30002
Douille d'entraînement du compteur de vitesse, filetage extérieur	28105
Joint spi	28107

Accessoires:

Désignation	Réf.
Outil de démontage/montage de l'arbre d'entraînement du compteur de vitesse pour les travaux d'entretien et de réparation sur l'entraînement du compteur de vitesse; pour cliquet de 3/8 pouces	61124



ROUE ARRIÈRE



PIÈCES DÉTACHÉES POUR PORTE COURONNE

- Toutes les petites pièces de ce tableau sont compatibles avec les porte-couronnes ou les moyeux d'origine, mais ne sont plus nécessaires après une conversion DL58

Désignation	Quantité nécessaire	Réf.
Porte couronne nu, argent	1 pièce	28979
Joint torique intérieur de moyeu, pièce	2 pièces	27796
Jonc de fixation, pièce	2 pièces	28495
Bague de retenue	1 pièce	27970
Joint torique pour rainure de la bague de retenue, réf. 27970	1 pièce	27180
Clip de sécurité extérieur	1 pièce	28496
Joint spi moyeu, ar. gauche, pièce (25×40×8 mm)	1 pièce	27182



CACHE-POUSSIÈRE POUR MOYEU ARRIÈRE

- Refabrication parfaite du cache-poussière d'origine de la XT 500

Désignation	Réf.
Cache-poussière pour moyeu arrière	20061



Chaîne YouTube KEDO:
montage du porte couronne
avec toutes les petites pièces

AMORTISSEURS DE COUPLE DE MOYEU ARRIÈRE

- Les amortisseurs de couple durcissent et rétrécissent avec le temps
- Des amortisseurs de couple usés accentuent les à-coups sous charge et peuvent endommager l'ensemble du moyeu, de la chaîne et même de la boîte de vitesses
- Vérifiez donc régulièrement cette pièce d'usure importante pour la sécurité et, si nécessaire, remplacez systématiquement TOUS les amortisseurs
- Le kit comprend six amortisseurs de couple

Modèle	Réf.
Amortisseurs de couple, jeu complet	21126-6



MODIFICATION DU PORTE COURONNE

- Si le porte couronne est usé, il fallait auparavant remplacer le moyeu entier. Grâce à notre modification, toute nouvelle usure à cet endroit est évitée à la base, car le palier lisse, sujet à l'usure, est remplacé par un roulement à billes plus adapté et durable
- La livraison comprend toutes les petites pièces nécessaires, de nouveaux roulements de roue, une entretoise ainsi qu'un cache-poussière. Si les amortisseurs de couple sont vieux, veuillez les commander en même temps si nécessaire
- Pour la transformation, nous avons besoin

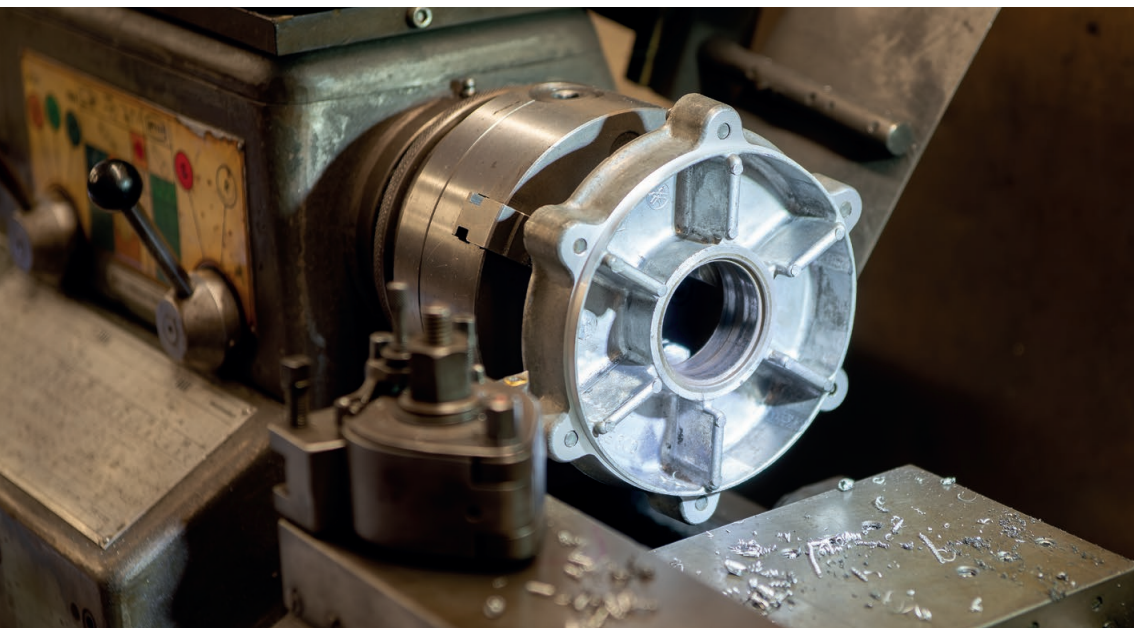
du moyeu de roue arrière ainsi que du porte couronne sans couronne. Veuillez laisser les roulements de roue montés!

- Pour les roues arrière complètes, nous facturons 20 euros supplémentaires en raison de la charge de travail supplémentaire
- Si le moyeu de roue ou le porte couronne sont sales à la livraison, des frais de nettoyage forfaitaires de 20 euros seront facturés
- Durée de traitement: environ trois semaines

Désignation	Réf.
Modification porte couronne/moyeu	DL58

MOYEU ARRIÈRE ET PIÈCES DÉTACHÉES

Désignation	Réf.
Moyeu arrière, argent, nu	28227
Kit de roulements de roue arrière, 3 pièces, double étanchéité, sans entretien	22557
Joint spi arrière/gauche	27182
Douille entretoise entre les roulements	28569KD
Bague entretoise – à glisser sur la douille	28995



AXE DE ROUE ET ACCESSOIRES

- Compatible avec tous les modèles de XT500

Désignation	Réf.
Axe de roue arrière	21113RP
Écrou d'axe de roue arrière	27483
Entretoise arrière, droite	27610RP
Entretoise arrière, gauche	27752
Protection caoutchouc d'écrou d'axe de roue (avant/arrière), pièce	10057
Rondelle pour écrou d'axe de roue arrière, acier inoxydable	29108
Goupille fendue à usage unique, Ø3,2 mm	009403232B
Goupille permanente de sécurité, compatible à l'avant et à l'arrière	DSPLT



RÉFECTION DU LOGEMENT DE ROULEMENT DE MOYEU ARRIÈRE

- Réparation du logement de roulement côté frein (à droite) dans le moyeu arrière à l'aide d'une bague de roulement spéciale et d'un roulement à billes neuf à double étanchéité
- Envoyez uniquement le moyeu arrière, PAS de roue complète!
- Durée du traitement: environ 4 semaines

Réf.	Réf.
Réfection du moyeu de roue arrière	DL110



LEVIER DE FREIN DE ROUE ARRIÈRE

- Refabrication du levier de frein de roue arrière
- Aluminium anodisé noir, livraison complète avec ressort, boulon et écrou papillon

Désignation	Réf.
Levier de frein arrière	28334RP



CAME DE FREIN ET ACCESSOIRES

- Si le levier de frein revient lentement en position initiale, c'est généralement que la came de frein est corrodée. Un remplacement fait souvent des merveilles!

Article	Réf.
Came de frein arrière XT500-'85❶	- - -
Came de frein arrière XT500'86-	28809
Feutre d'étanchéité pour came de frein	27791
Rondelle d'appui/cale pour came de frein, face intérieure	27788
Boulon de fixation du levier de frein	28712

❶ À défaut, il est possible d'utiliser la came de frein réf. 28809; toutefois, le repère de réglage ne sera alors pas aligné



KITS CHAÎNE KEDO

Tous les kits chaîne KEDO offrent une solidité et une durabilité élevées et sont équipés de couronne et de pignon trempés parfaitement usinés.

Les kits chaîne KEDO sont livrés avec des chaînes DID ou RK de dernière génération sélectionnées avec soin, équipées de la meilleure technologie d'étanchéité disponible (joints toriques en X pour DID et joints type XW pour RK).

Avec la garantie KEDO! Convaincus de la qualité de nos produits, nous offrons la garantie suivante sur tous nos kits chaîne aux dimensions d'origine et avec une chaîne fermée en usine, au premier des deux termes atteint:

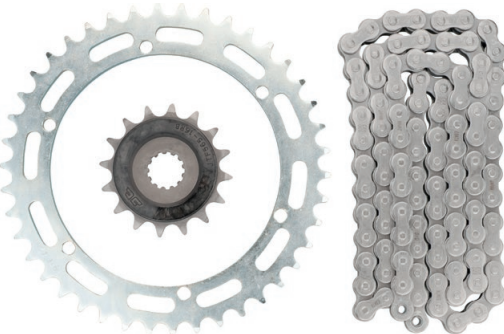
- avec une chaîne RK: 1 an ou jusqu'à 10 000 km et
- avec une chaîne DID: 2 ans ou jusqu'à 20 000 km



KIT CHAÎNE COMME D'ORIGINE

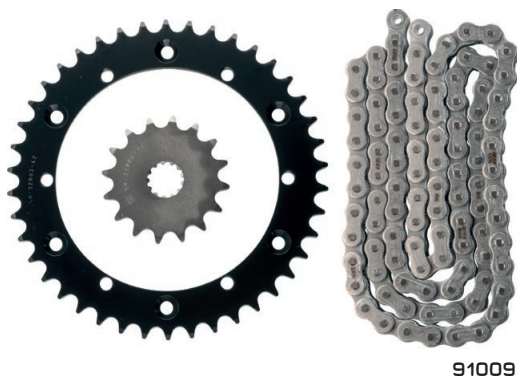
- Même aspect et même fonctionnalité que celui d'origine
- Le kit chaîne à chaîne DID X-Ring, au pas de 520, comme d'origine, est livré avec une attache à clip et une à rivet creux, une couronne en acier de 42 dents au look d'origine et un pignon caoutchouté de 16 dents
- Compatible avec toutes les XT500

Réf.	Réf.
Kit de chaîne comme OEM	90156



KITS CHAÎNE RK OU DID

- Choisissez le fabricant de chaînes selon vos préférences personnelles; d'un point de vue technique, les deux sont équivalents
- Disponibles avec une chaîne fermée ou ouverte; la chaîne fermée est plus complexe à monter, mais évite d'avoir à manipuler un maillon de fermeture
- RK fournit un maillon creux, DID un maillon à clip pour la chaîne ouverte (maillons creux et à clip pour toutes les chaînes, voir la boutique en ligne)
- Livraison en démultiplication et longueur de chaîne d'origine (XT500: 16/42 dents, 100 maillons; TT500: 16/50 dents, 104 maillons)
- Pour les pignons/couronnes avec un rapport de démultiplication différent et les chaînes de longueur différente, voir la boutique en ligne



Chaîne RK	RK 520XRE argent, ouverte réf.	RK 520XRE dorée, ouverte réf.
Modèle		
XT500	91009	91186

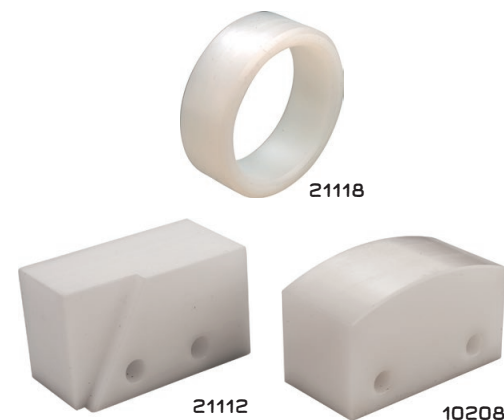
Chaîne DID	DID VX3 dorée, fermée réf.	DID VX3 argent, ouverte réf.
Modèle		
TT500	- - -	93711
XT500	91154	93712



ROULETTE DE CHAÎNE ET PATIN DE TENDEUR

- Lors du remplacement de la chaîne avec une chaîne fermée, il est préférable de remplacer immédiatement la roulette de bras oscillant; avec une chaîne ouverte, n'oubliez pas de vérifier l'usure!
- Entretenir le tendeur de chaîne lors du remplacement de la chaîne et remplacer le patin de tendeur si nécessaire

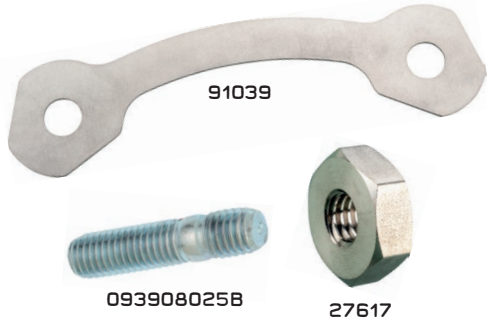
Désignation	Réf.
Roulette de chaîne pour bras oscillant d'origine	21118
Roulette de chaîne pour bras oscillant à section rectangulaire	21114
Patin de tendeur de chaîne pour TT500'77-'78, XT500-'79	21112
Patin tendeur pour TT500'79-, XT500'80-	10208



FIXATION DE COURONNE

- Les plaquettes de sécurité doivent être remplacées à chaque montage, car une défaillance peut causer des dommages importants

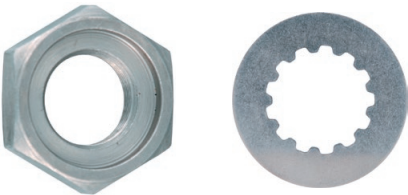
Article à la pièce	quantité	Réf.
Goujon galvanisé	6 ×	093908025B
Écrou renforcé	6 ×	27617
Plaquette de sécurité acier inoxydable	3 ×	91039



FIXATION DU PIGNON

- Pignon avec collerette fraisée, à utiliser toujours avec la rondelle de sécurité réf. 91040, couple de serrage 60 Nm
- Les rondelles de sécurité doivent être remplacées à chaque montage, car une défaillance peut causer des dommages importants

Article	Réf.
Écrou de blocage (32 mm)	91041
Plaquette de sécurité en acier inoxydable	91040



PIGNONS CAOUTCHOUTÉS

- Les pignons avec caoutchouc d'amortissement phonique vulcanisé des deux côtés sont actuellement utilisés en première monte; ils servent à atténuer le bruit, mais n'ont aucune influence sur la durabilité ou les à-coups de chaîne

Modèle	Réf.
14 dents, pas de 520	91704
15 dents, pas de 520	91085
16 dents, pas de 520	91079



Contribue à réduire les bruits de fonctionnement



Vous trouverez d'autres pignons, couronnes et accessoires dans notre boutique en ligne

COURONNES EN ALUMINIUM/ACIER

- Nous proposons des couronnes en acier de 40 à 44 dents; pour les couronnes en aluminium, le rapport de démultiplication peut être choisi entre 40 et 52 dents
- Pour un look d'origine parfait, nous proposons notre couronne 91093 en de 42 dents, comme d'origine



Modèle	Réf.
Couronne 42 dents acier argent	91093
Couronne 42 dents en aluminium argent	91832
Couronne 42 dents en acier allégée	91027JT
Couronne 44 dents en acier argent	91410
Couronne 44 dents en aluminium noir	91696S



i Le régime moteur varie d'environ 200 à 400 tr/min par dent (couronne ou pignon) lorsque l'on modifie le rapport de transmission. De plus, il faut généralement ajuster la longueur de la chaîne: pour chaque variation de 2 dents, il faut généralement ajouter ou retirer un maillon entier. Exemple: ancienne longueur de chaîne de 100 maillons. Si vous roulez avec une couronne de 42 dents, cela signifie qu'en passant à 44 dents, la nouvelle longueur de chaîne sera de 102 maillons. Cette règle empirique est indicative et peut varier selon les cas!

TENDEUR DE CHAÎNE

- Convient aussi bien à droite qu'à gauche; réutiliser les petites pièces de l'ancienne pièce si nécessaire ou les commander en même temps

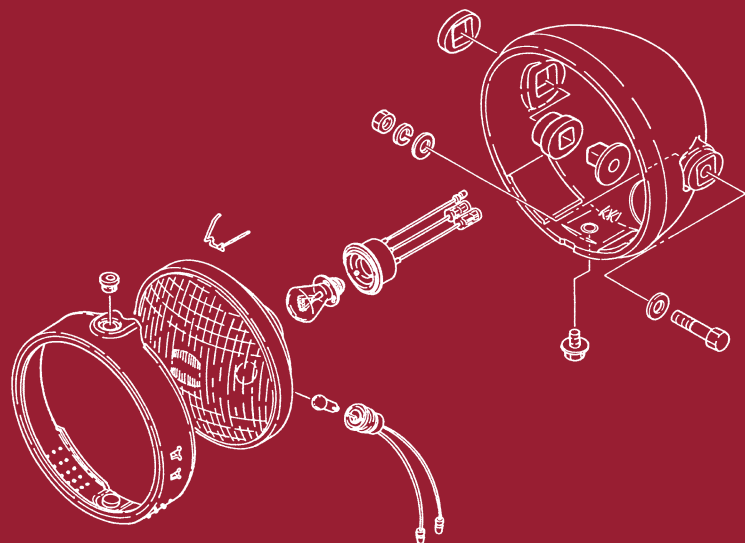
Modèle	Variante	Réf.
TT500-'78 & XT500 tous	Refab	27783RP
TT500-'79-	Refab	27770RP
TT500-'78 & XT500 tous	OEM	27783

Pièces détachées:

Désignation	Réf.
Vis de réglage zinguée noire	10047
Contre-écrou, chromé	10045
Kit en acier inoxydable, 2 vis et 2 écrous	42043



PHARE AVANT



PHARE AVANT BOL MÉTAL

- Pièces détachées et de rechange pour le phare en métal avec le cerclage chromé large
- Le bol métal n'est malheureusement plus disponible chez Yamaha, mais il peut généralement être facilement restauré – nous pouvons vous proposer une refabrication de haute qualité de la portière de phare chromée

Désignation	Réf.
Cerclage de phare (40 mm de large), chromé	10175RP
Agrafe d'optique, pièce, 3 sont nécessaires	40384
Passe-câble en caoutchouc pour bol de phare, pièce, 1 x nécessaire	10201



ACCESSOIRES POUR LES DEUX MODÈLES DE PHARE

- Pour passer du Bilux au H4, veuillez choisir le kit 50168 (6 V) ou (50542 (12 V); celui-ci contient, outre l'optique de phare réf. 40023 le faisceau H4 nécessaire ainsi que l'ampoule. Kit à tarif avantageux par rapport à un achat des composants au détail

Désignation	Réf.
Optique de phare pour ampoule H4	40023
Joint en caoutchouc pour optique H4 (améliore la tenue sur le cerclage chromée)	40050
Faisceau de branchement H4 complet, prêt à monter	50540
Kit de fixation douilles/silent-blocs en caoutchouc pour bol de phare	41394
Kit de fixation « Easy-Mount » pour bol de phare	41588
Socle Bilux , version anglaise	40364



PHARE AVANT, BOL PLASTIQUE

- Le bol de phare en plastique était un équipement d'origine sur les XT500 en France – idéal comme pièce de rechange authentique pour le bol métal de certains millésimes qui n'est malheureusement plus disponible aujourd'hui
- Le cerclage chromé avec grille intégrée va parfaitement à la XT 500
Un accessoire d'origine très apprécié dans les années 80

Désignation	Réf.
Phare complet	41116
Bol de phare seul	29191RP
Passe-câble en caoutchouc pour bol de phare, pièce, nécessaires x 2	10201
Cerclage chromé de phare avec grille	29045
Cerclage chromé de phare	29301
Agrafe de fixation d'optique, pièce	40033



GRILLE DE PHARE « XCOUNTRY »

- Ligne élégante, soudures soignées, époxy noir
- Conçu de manière à ce que la grille s'adapte aussi bien aux phares avant, bol métal, dotés d'un large cerclage chromé qu'aux modèles à bol plastique
- Montage simple en combinaison avec notre kit EASY-MOUNT réf. 41588, à commander pour bien en même temps

Réf.	Réf.
Grille de phare « XCountry »	40797



KIT DE FIXATION DE PHARE AVANT
« EASY-MOUNT »

- Kit de montage pour phares d'origine avec bol en métal ou en plastique
- Dispense de contrer les vis de fixation du phare et permet un montage simple des grilles de protection et sans risque pour la peinture
- Se monte simplement à la place des pièces d'origine
- Livraison complète comprenant les éléments en caoutchouc intérieurs et extérieurs
- Simplifie le montage (avec grille de protection) et permet le réglage des phares sans démon- tage de l'optique de phare

Désignation	Réf.
Kit de fixation de phare « Easy-Mount »	41588



KIT DE CONVERSION H4

- Un véritable éclairage H4 sans surcharger l'alternateur grâce à une ampoule 6 V ou 12 V de 35/35 W adaptée
- Optique homologué avec socle caoutchouc pour veilleuse, pré-assemblé et câblé, prêt à monter, avec ampoule H4 de 35/35 W et culot H4. La puissance de l'alternateur est insuffi- sante pour les ampoules H4 conventionnelles de 55/60 W
- Convient à toutes les XT500

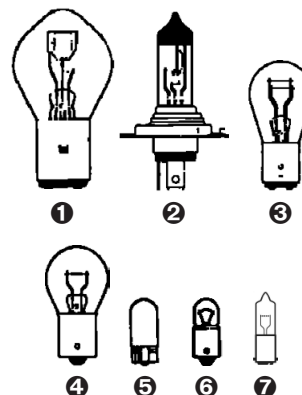
Désignation	Réf.
Kit de conversion 6V H4 complet	50168
Kit de conversion 12V H4 complet	50542



AMPOULES

- Produits de marque de très bonne qualité de fabrication et une durabilité qui en découle, en version homologuée avec marquage de conformité CE (non requis pour l'éclairage des compteurs)

Ampoules pour	Fig.	Watt	6 volts Réf.	12 volts Réf.
Phare TT500	-	25/25	29019	- - -
Phare Bilux Ba20d Allemagne	1	25/25	29207	- - -
Phare Bilux Ba20d Allemagne	1	35/35	41002	27035
Phare H4	2	35/35	40022	40002
Feu arrière/feu stop Ba15d	3	5/21	41005	41006
Clignotant Ba15s	4	10	40063	40061
Clignotant Ba15s	4	21	41003	41004
Ampoule compteurs et veilleuse à culot en verre	5	3	40052	40058
Ampoule de compteurs et veilleuse, culot baïonnette (d'origine sur XT)	6	2	41007	41008K
Veilleuse, culot baïonnette	6	4	42017	41045
Clignotants halogènes BAY9s pour extrémités de guidon	7	21	- - -	41066



LAMPE HALOGÈNE AVEC CULOT BILUX POUR PHARE ALLEMAND

- Amélioration économique pour la XT500 équipée du phare d'origine **allemand**
- Si vous utilisez encore le réflecteur Bilux d'origine avec culot BA20d à deux ergots, vous devriez absolument passer à cette ampoule
- Disponible uniquement en version 12 V
- Un éclairage génial et homologué CE

Désignation	Réf.
Ampoule halogène avec culot Bilux, 12 V	29566

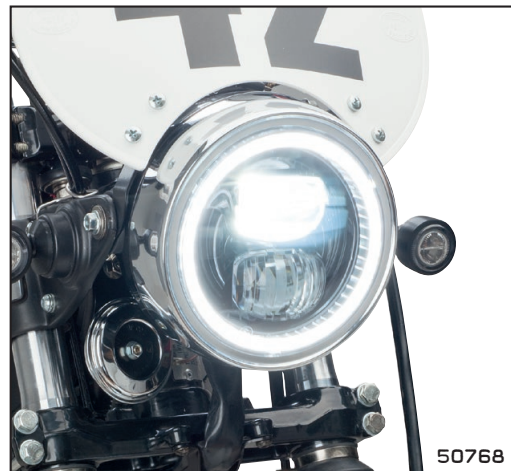


i Les ampoules H4 standard de 60/55 W 12 V ne conviennent PAS aux XT500 modifiées de manière classique ni aux XT équipées de série d'un alternateur de 12 V, car l'alternateur ne produit qu'une puissance totale d'environ 70 W. Il n'y a donc pas suffisamment de puissance disponible pour, par exemple, recharger la batterie, alimenter les clignotants, etc.!

OPTIQUE DE PHARE À LED 12V POUR COURANT CONTINU

- Feux de position, feux de croisement et feux de route, raccordement H4, homologué
- Fonctionne uniquement sur les conversions 12V SANS tension alternative, comme par exemple le kit d'alternateur PME réf. 50667 (**courant continu uniquement**)
- Compatible avec les deux bols de phare XT (bol métallique et plastique)

Modèle	Réf.
Feu de position annulaire	50768
Feu de position annulaire, réflecteur chromé	50768C
Meilleur rendement lumineux	50803



DEUX TYPES DE COURANT DANS UNE MÊME MOTO?

La XT500 est équipée d'un système électrique embarqué relativement simple, typique de son époque, qui se divise en deux parties: un circuit à courant alternatif et un circuit à courant continu.

Les deux circuits sont alimentés par l'alternateur, mais se distinguent par le type d'utilisation et de traitement du courant.

Lorsque le moteur tourne, l'alternateur produit d'abord exclusivement du courant alternatif. Une partie de ce courant est directement utilisée sous forme de tension alternative pour alimenter le phare, le feu arrière et l'éclairage du tableau de bord. Ce circuit est régulé en tension par le régulateur relié au câble jaune, afin d'éviter que les ampoules ne « grillent ».

L'alimentation directe par l'alternateur, sans passage par la batterie, a pour conséquence que la luminosité de la lumière dépend fortement du

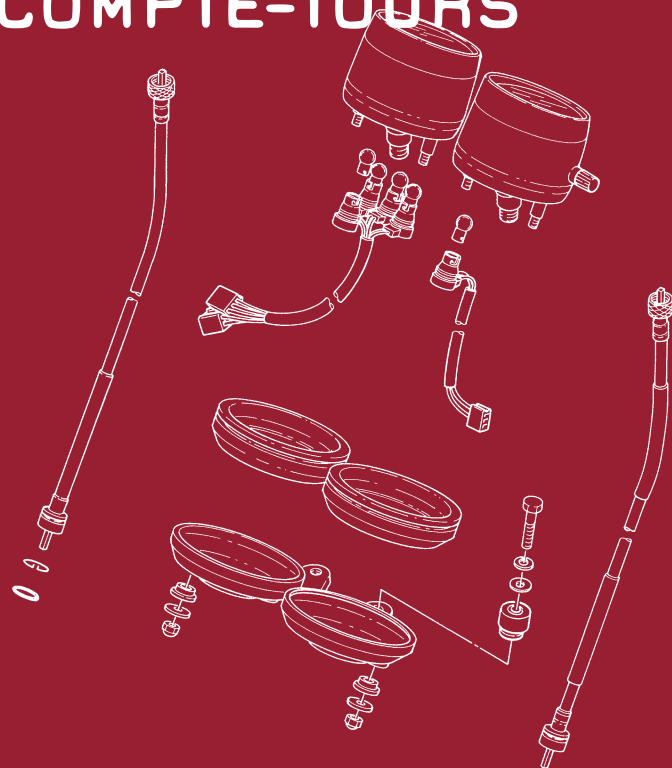
régime moteur. Au ralenti, elle est plutôt faible, lorsque l'on accélère, elle devient nettement plus vive. Ce comportement est tout à fait normal.

L'autre partie du courant produit par l'alternateur est acheminée par un redresseur du câble blanc vers le câble rouge. Le redresseur n'utilise qu'une demi-onde; il n'en résulte pas ici un courant continu parfaitement lissé, comme on le connaît sur les véhicules modernes, mais seulement une tension continue pulsée.

Cette tension doit donc être stabilisée par une batterie. Le niveau de tension n'est pas limité dans ce circuit, ce qui peut entraîner des pics de tension niveau de la batterie (susceptibles de détruire des batteries gel ou lithium) si l'on roule sans allumer les phares. Le circuit redressé alimente les clignotants, le klaxon, le voyant de point mort et les feux de stationnement.



COMPTEUR DE VITESSE ET COMPTE-TOURS



SILENT-BLOCS DES COMPTEURS D'ORIGINE

- Les compteurs d'origine sont protégés contre les vibrations nuisibles par trois éléments en caoutchouc; remplacez-les à temps, avant qu'ils ne durcissent!

Remarque	Quantité nécessaire	Réf.
Grand caoutchouc amortisseur	2	27199RP
Silent-bloc de platine	4	10176
Silent-bloc pour tés de fourche, montage entre les tés de fourche et la platine de compteurs	2	29506
Vis de fixation de la platine de compteurs	2	27194



27199RP



29506



10176



PLATINE DE COMPTEUR DE VITESSE KEDO

- Compatible avec divers compteurs Daytona et de 60 mm, ainsi qu'avec le contacteur à clé d'origine (ou la refabrication KEDO)
- Support en acier inoxydable époxy noir. Montage souple du compteur de vitesse et du contacteur à clé
- Réf. 41311-1 uniquement: avec 4 LED pour les voyants des clignotants gauche et droit, du feu



41311-1



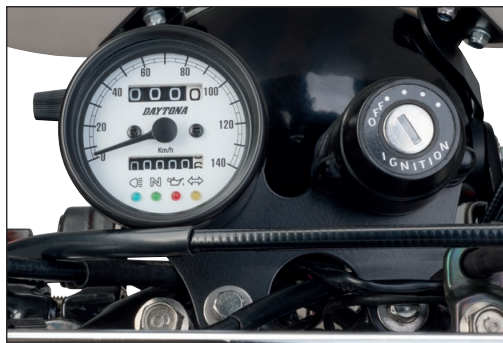
de route et de ralenti. Comprend des connecteurs à 4 et 3 broches pour le raccordement au faisceau de câbles d'origine. Pour les systèmes 6V et 12V

- Livraison avec notice illustrée

Article	Réf.
Platine de compteur de vitesse avec voyants de contrôle intégrés	41311-1
Support de compteur de vitesse sans voyants	41311-2



41311-2



PLATINE DE COMPTEURS KEDO

- Une alternative aux pièces d'origine qui ne sont plus disponibles. Les entretoises anodisées brillantes reproduisent l'aspect des compteurs d'origine
- Conçu pour le montage du contacteur à clé d'origine; les silent-blocs en caoutchouc et les vis de montage sont inclus dans le kit
- Compatible avec tous les compteurs standard de 60 mm, nous recommandons les compteurs Daytona réf. 41648 et 41900
- Lors du montage, veuillez remplacer les silent-blocs en caoutchouc insérées dans le té supérieur de fourche supérieur (commander 2× réf. 29506 en même temps)

Article	Réf.
Platine pour compteur de vitesse et compte-tours de 60 mm	41903



MINI-COMPTEURS DAYTONA « MECHANICA 2 »

- Mini-compteurs Daytona haut de gamme avec affichage analogique classique et entraînement mécanique via le câble de compteur
 - Coque de compteur en acier inoxydable de 60 mm de diamètre
 - Cadran avec échelle graduée jusqu'à 140 km/h,
- disponible en blanc ou noir, avec ou sans voyants lumineux

 - Témoins LED et rétroéclairage adaptés aux tensions 6V et 12V
 - Pour le raccordement électrique, voir la réf. 41824/41744

Instrument	Couleur du cadran	Avec voyants lumineux	Sans voyants lumineux
		Réf.	Réf.
Compteur de vitesse	noir	41648	41647
Compte-tours	noir	- - -	41900
Compteur de vitesse	blanc	41650	- - -
Compte-tours	blanc	- - -	41904



KIT DE RACCORDEMENT ÉLECTRIQUE POUR COMPTEURS

- Les compteurs adaptables, tels que nos compteurs de vitesse et compte-tours Daytona, sont généralement fabriqués sans raccord spécifique
- Afin de ne pas avoir à modifier le faisceau d'origine de la moto lors du raccordement, nous proposons nos kits de raccordement électrique, qui sont simples à monter même pour les novices en électricité grâce à des instructions illustrées

Article	Réf.
Kit de raccordement électrique pour compteur de vitesse	41824
Kit de raccordement électrique pour compte-tours	41744



SUPPORTS DE CONTACTEUR À CLÉ ET COMPTEUR DE VITESSE TYPE « TT »

- Ces supports, à monter sur le tube chromé de fourche permettent d'homologuer une TT pour la route ou de personnaliser l'avant de la XT500
- Grâce à leur forme bien pensée, ils peuvent être placés de multiples façons
- Compatibles avec le contacteur à clé de la XT500 ou des compteurs de 60 mm, montage anti-vibrations

Article	Réf.
Support de compteur 60mm TT	41903
Support de contacteur à clé TT	41836
Contacteur à clé correspondant	30099
Joint et vis de montage du contacteur à clé	41371
Kit de raccordement électrique pour compteur de vitesse	41824



CÂBLES DE COMPTEUR DE VITESSE ET DE COMPTE-TOURS

- Très bonne qualité ou pièce déattachée d'origine
- Très souples et à âme torsadée, gaine extérieure avec protection contre l'abrasion et la chaleur
- Le côté entraînement nécessite un joint torique (réf. 30002 à commander en même temps) et un clip de sécurité (voir réf. 30003)

Câble de compteur de vitesse	Réf.
XT500-'79 (longueur env. 82 cm)	Refab 30010 OEM 30082
XT500-'80- (longueur env. 87 cm)	Refab 31058 OEM 30012

Câble de compte-tours	Réf.
TT500, XT500 tous les illésimes (longueur env. 640 mm)	Refab 30001 OEM 27012
Version plus courte pour support de compteur 41903	Refab 30061



FAISCEAUX DE COMPTEUR

- Prêt à être raccordé sur connecteur d'origine
- Compatible avec les ampoules 6V ou 12V à culot en verre (non fournies, à commander séparément si nécessaire, voir réf. 40052/40058)

Désignation	Réf.
Faisceau de compteur de vitesse	41932
Faisceau de compte-tours	41764

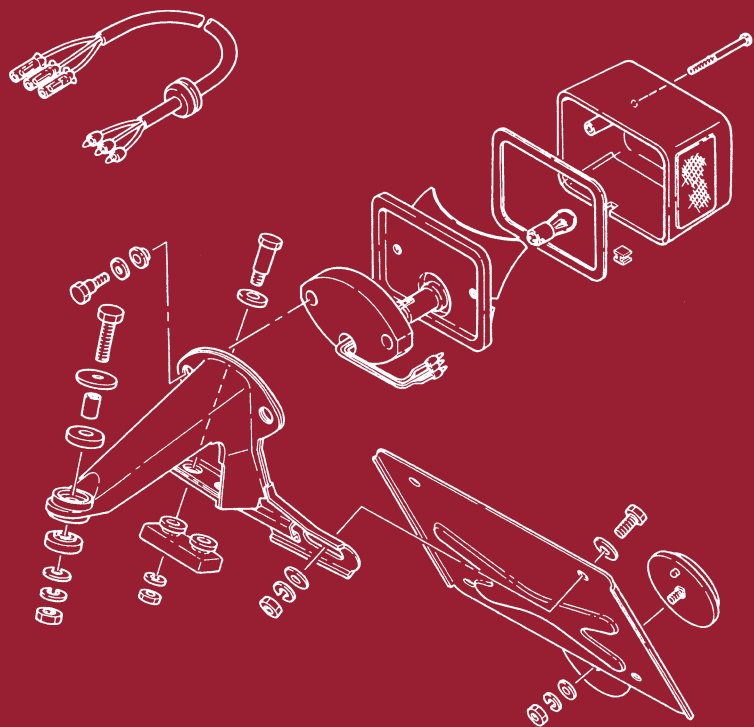
Variante en cas d'utilisation de clignotants à LED:

- Pour les clignotants à LED, une centrale de clignotants spécifique est nécessaire – dans le faisceau pour compte-tours (réf. 41764LED), des diodes sont déjà intégrées, ce qui permet aux clignotants des côtés gauche et droit du véhicule de clignoter de manière sûre et indépendante l'un de l'autre

Désignation	Réf.
Faisceau pour compte-tours pour clignotants à LED	41764LED



FEU ARRIÈRE



FEU ARRIÈRE

- Feu arrière complet sans support

Modèle	Réf.
XT500 rectangulaire	29204RP
XT500 rond avec catadioptrés rouges latéraux	50734



29204RP



50734

CABOCHON DE FEU ARRIÈRE

Cabochoon de feu arrière, à l'unité	Réf.
XT500 rectangulaire	50007
TT500	50507
XT500 rond, avec catadioptrés jaunes latéraux	50510Y
XT500 rond, avec catadioptrés rouges latéraux	50510

Accessoires

Modèle	Désignation	Réf.
XT500 rond	Vis pour cabochoon de feu arrière, M4×55 mm à empreinte cruciforme	27032
	Joint pour feu arrière XT rond	51081
XT500 rectangulaire	Vis pour cabochoon de feu arrière, M4×45 mm, empreinte cruciforme	27127



50007



50510Y

KIT DE FIXATION DU SUPPORT MÉTAL DE FEU ARRIÈRE AU GARDE-BOUE

Modèle	Réf.
pour support de feu arrière SANS pattes de clignotants	28904E
pour support de feu arrière AVEC pattes de clignotants	28904R



28904E



28904R

plus, dans chaque kit:



KIT DE FIXATION DU FEU ARRIÈRE SUR SON SUPPORT MÉTAL

Modèle	Réf.
Kit de fixation pour feu arrière rond sur support métal d'origine, 8 pièces	28325R
Kit de fixation pour feu arrière rectangulaire sur support métal d'origine, 7 pièces (remplace sur la XT500 le caoutchouc de 14 mm d'épaisseur qui n'est plus disponible)	28325E

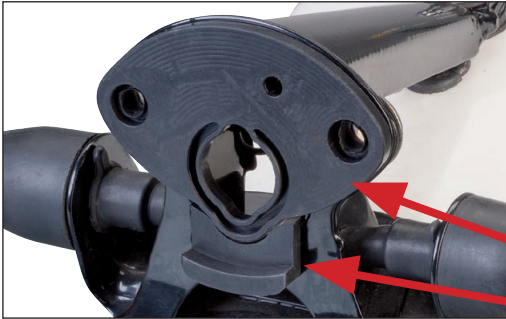


plus, dans chaque kit:



ACCESSOIRES POUR FEU ARRIÈRE

Désignation	Réf.
Silent-bloc pour support de feu arrière, modèle AVEC pattes de clignotants	28572RP
Silent-bloc pour support de feu arrière, modèle SANS pattes de clignotants	10119RP
Silent-bloc en caoutchouc grand modèle, adapté au feu arrière rond (entre le feu arrière et le support de feu arrière, disponible chez Yamaha uniquement avec le feu arrière)	28671
Silent-bloc en caoutchouc petit modèle, adapté au feu arrière rond (entre le feu arrière et le support de feu arrière)	28652RP
Silent-bloc en caoutchouc rond (par ex. pour feu arrière)	29331
Boulon entre le feu arrière rectangulaire et le support de feu arrière	21331
Boulon entre le feu arrière rond et le support de feu arrière	29334
Rondelle chromée, bombée, pour boulon réf. 21331/29334	27867



Tous les articles sur le thème
« Feu arrière XT500 » dans la
boutique en ligne KEDO



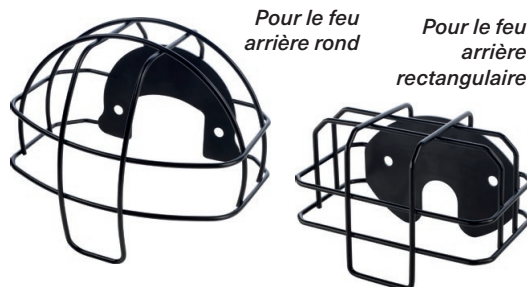
GRILLE DE PROTECTION POUR FEU ARRIÈRE « XCOUNTRY »

- Design assorti à la grille de protection « XCountry » pour le feu arrière!
- Convient aussi bien au feu arrière rond d'origine qu'à notre réplique de feu arrière (avec réflecteurs latéraux sur le verre)
- Très élégante et discrète, avec des soudures très soignées. Revêtement noir
- Convient à toutes les XT500 jusqu'à l'année de construction 1985 ou équipées d'un feu arrière rond de forme d'origine

Réf.	Réf.
Grille de feu arrière « XCountry »	40798

Pour les XT500 équipées du gros feu arrière rectangulaire

Désignation	Réf.
Grille de feu arrière « XCountry » pour XT500 avec feu arrière rectangu	40799



FAISCEAU DE CÂBLES ARRIÈRE

- 3 broches pour feu arrière (en cas de montage des clignotants sur le cadre) ou 5 broches pour les supports de feux arrière avec clignotants

Désignation	Réf.
Faisceau de raccordement pour feu arrière 3 pôles	29291
Faisceau de raccordement feu arrière/ clignotants 5 pôles	29068



SUPPORT DE CONTACT HD POUR FEUX ARRIÈRE TT



- Support de contact robuste en plastique renforcé; remplace les supports de contact défectueux en carton dur, compatible avec les feux arrière TT réf. 50044, 50499, 50506, 50590

Désignation	Réf.
Support de contact HD pour feux arrière TT	50586

REFABRICATION DU FEU ARRIÈRE
AVEC BAVETTE

- Refabrication du feu arrière courant en France
- Avec une bavette sur laquelle, à l'époque, on peignait parfois simplement le numéro d'immatriculation
- Cabochon de feu arrière homologué

Désignation	Réf.
Refabrication du feu arrière avec bavette	50499



FEU ARRIÈRE TYPE TY

- Feu arrière de forme classique des années 1980, dans le style de celui monté de série sur de nombreux modèles TT500 et XT500
- Homologué, livraison complète avec ampoule 12V

Désignation	Réf.
Feu arrière « TY »	50590



ADAPTATEUR DE FEU ARRIÈRE
STYLE TY

- Compatible avec le support de feu arrière en métal d'origine et le feu arrière TY réf. 50590 – les autres refabrications de feux arrières TY ne conviennent pas à cette conversion
- Livraison comprenant les petites pièces, mais SANS feu arrière et SANS support de feu arrière XT

Désignation	Réf.
Adaptateur de feu arrière style TT	50504



*Photos de l'adaptateur
monté*



*Livraison sans
feu arrière, clignotants
ni support de feu arrière*

SUPPORT DE PLAQUE
D'IMMATRICULATION

- Petit et élégant, adapté à la XT500 avec garde-boue d'origine et un feu type TY
- Acier inoxydable époxy noir
- La livraison comprend un système de serrage conique spécial avec rondelles sphériques et coupelles coniques, qui permet une fixation optimale sur la forme bombée du garde-boue arrière d'origine. Conçu pour différentes dimensions de plaques dont celle homologuée
- Nécessite le renfort et support de plaque réf. 50182

Désignation	Réf.
Support de plaque d'immatriculation	50089



REFABRICATION FEU ARRIÈRE
TYPE TY

- Refabrication fidèle du feu arrière d'origine avec vis de fixation avant masquée
- Cabochon de feu arrière homologué

Désignation	Réf.
Feu arrière réplique TT500	50506



BARRE DE RENFORT POUR
SUPPORT DE PLAQUE 50089

- Acier inoxydable noir revêtu de plastique, matériel de montage inclus, compatible avec le support de plaque d'immatriculation, réf. 50089

Désignation	Réf.
Barre de renfort de fixation de plaque	50095

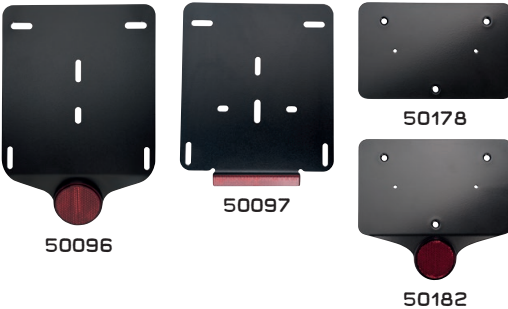


RENFORTS DE PLAQUE D'IMMATRI-
CULATION POUR SUPPORT 50089

- Aluminium noir revêtu de plastique
- Avec des trous oblongs pour un montage personnalisé de la plaque d'immatriculation et le matériel de montage (support pour plaques d'immatriculation européennes) ou une fixation à tête fraisée sur le véhicule et des rivets (support pour plaques d'immatriculation françaises)

18×20 cm à 22×20 cm Allemagne	Réf.
Avec catadioptré ROND, certifié e	50096
Avec catadioptré CARRÉ, homologué e	50097

21×13 cm France	Réf.
Avec catadioptré rond, homologué	50182
Sans catadioptré, catadioptré rectangu- laire en option	50178
Catadioptré et support rectangulaire pour réf. 50178	50181



REFABRICATION DU GRAND SUPPORT DE PLAQUE D'IMMATRICULATION

- La plaque d'origine est trop grande pour les plaques d'immatriculation européennes actuelles, c'est pourquoi nous proposons désormais une alternative esthétique
- Conçue pour les dimensions actuelles de 18×20 cm à 22×20 cm (plaques d'immatriculation allemandes dites « européennes »)
- La barre de renfort d'origine et le support de catadioptre d'origine peuvent être réutilisés – si ces pièces manquent, nous proposons la barre réf. 50053RP et le support de catadioptre réf. 50087 en refabrication (voir la colonne suivante); Aluminium époxy noir

Désignation	Réf.
Support de plaque d'immatriculation Euro, refabrication	50088



BARRE DE RENFORT DE SUPPORT DE PLAQUE D'IMMATRICULATION

- Forme identique à l'original. Acier inoxydable noir revêtu de plastique, vis incluse
- Compatible avec le grand support de plaque d'immatriculation d'origine des modèles XT500 DE, DK, CH et le support de plaque d'immatriculation KEDO réf. 50088

Désignation	Réf.
Refabrication de la barre de renfort	50053RP



SUPPORT DE CATADIOPTRE

- Forme identique à l'origine. Compatible avec notre support de plaque d'immatriculation réf. 50088 ainsi qu'avec le grand modèle d'origine des modèles XT500 DE, DK, CH, S
- Refabrication en acier inoxydable époxy noir

Désignation	Réf.
Support de catadioptre	50087



CATADIOPTRE

- Coque noire, vis de 5mm à l'arrière
- Diamètre: réflecteur 55 mm, total 59 mm
- Compatible avec le support de catadioptre réf. 50087

Désignation	Réf.
Catadioptre, homologué	50062



SUPPORT DE PLAQUE D'IMMATRICULATION TT ET ACCESSOIRES

• Finies les solutions de fortune! Conçue comme une moto purement tout-terrain, Yamaha n'a jamais proposé de support pour la plaque d'immatriculation. En acier inoxydable, matériel de montage inclus; pour les plaques d'immatriculation européennes, nous recommandons l'utilisation du support de plaque d'immatriculation réf. 50149; Compatible avec toutes les TT500

Désignation	Réf.
Support de plaque d'immatriculation TT500	23470

Accessoires:

Kit de base pour supports de clignotants, nécessite des adaptateurs de clignotants spécifiques

Désignation	Réf.
Kit de base pour support de clignotants	63003

Exemples de montage – Livraison sans garde-boue ni feu arrière



Adaptateurs pour clignotants XT, réf. 42000

- Nécessite le support de clignos réf. 63003 et le support de plaque d'immatriculation réf. 23470
- Acier inoxydable époxy noir, la paire

Désignation	Réf.
Adaptateurs pour clignotants XT Réf. 42000	63004

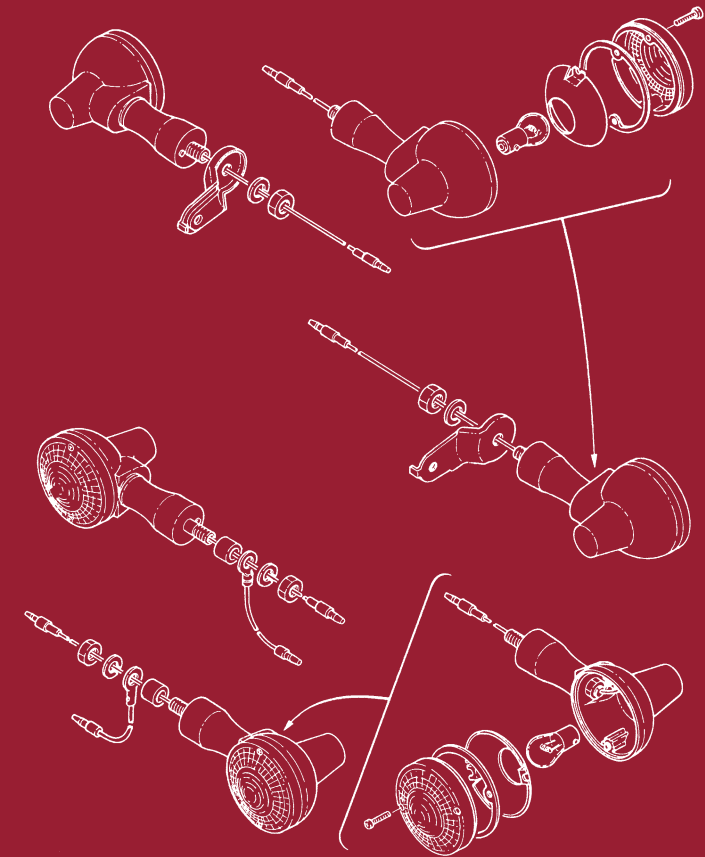
Adaptateurs pour mini-clignotants (tiges de 8 mm), par ex. réf. 41604, 41684 ou 41685

- Nécessite un support de clignotant réf. 63003 et un support de plaque d'immatriculation, réf. 23470
- Acier inoxydable époxy noir, la paire

Désignation	Réf.
Adaptateurs pour clignotants Mini	63005



CLIGNOTANTS



CLIGNOTANTS (REFABRICATION)

- Forme et conception similaires à l'original; tous les clignotants sont homologués; livraison partiellement avec ampoule, commander si nécessaire l'article41003 (6V) ou41004 (12 V)

Modèle	Remarque	Réf.	Réf.
XT500 '76	chromé	avant et arrière	42001
XT500 tous	Longueur du filetage 28 mm; refabrication économique, bras en caoutchouc souple	avant et arrière	42000
	Longueur du filetage 28 mm; modèle premium; caoutchouc de qualité identique à l'original	avant	42000F
	Longueur du filetage 15 mm; modèle premium; caoutchouc de qualité identique à l'original	à l'arrière	42000R
XT500SP France	Bras de clignotant 65 mm, coque carrée sur certains modèles de SP	avant g. et arrière d. avant d. et arrière g.	40044 40043
XT500 US '80-'81	avec collier de guidon (à combiner avec la réf. 42000R arrière)	Clignotants au guidon	40372



CABOCHONS DE CLIGNOTANTS

- Forme et aspect proches de l'original
- Tous les cabochons sont homologués

Modèle	Position	Réf.
Clignotants ronds	gauche et droite	41020
pour clignotants TT600	gauche et droite	27776
clignotants carrés (F)	à l'avant à droite/ à l'arrière à gauche	40110
	avant gauche/ arrière droit	40125



41020



27776



40110



40125

AMPOULES

▶ voir le chapitre « Électricité » à partir de la page 216

CACHE EN CAOUTCHOUC POUR
FILETAGE DE CLIGNOTANT

- Refabrication du cache en caoutchouc d'origine qui recouvre le filetage des clignotants arrières et le protège ainsi de la saleté et de l'humidité

Désignation	Réf.
Manchon en caoutchouc, pièce	10049RP



VIS POUR CABOCHON DE
CLIGNOTANT

Compatibles avec	Réf.
clignotant rond (réf. 42000, 40372)	28626
clignotant carré (réf. 40043, 40044)	28889



SUPPORT DE CLIGNOTANT

- Sur les modèles XT français et internationaux, les clignotants sont fixés à l'arrière du cadre plutôt qu'au feu arrière
- Disponible en version d'origine, en refab. et spécialement adapté au silencieux Sebring

Désignation	Réf.
Support de clignotant droit, peint en noir (OEM)	22301
Support de clignotant gauche, peint en noir (OEM)	28293
Supports de clignotants gauche et droit (alternative à la réf. 22301/28293), 1 paire (refab.)	50286
Supports de clignotants gauche et droit, compatibles avec le silencieux Sebring, 1 paire	50321



SUPPORT DE CLIGNOTANT XT500 '76

- Refabrication des pièces d'origine qui étaient fabriquées par emboutissage complexe, (plus disponibles). Pièce découpée au laser et pliée, avec dispositif anti-rotation séparé
- Compatible avec la fixation d'origine des clignotants avec silent-bloc en caoutchouc

Désignation	Réf.
Supports de clignos arrières, 1 paire	50040RP
Silent-bloc en caoutchouc pour clignotant arrière, 1 pièce	27825
Douille métallique chromée, 1 pièce	22372



SUPPORTS DE CLIGNOTANTS POUR TÊ DE FOURCHE

- Le serrage du tube permet un montage aisé des clignotants
- Construction robuste en acier inoxydable, époxy noir
- Compatibles avec les mini-clignotants et LED à tige de 6 ou 8 mm, montage sur le té de fourche inférieur

Compatible avec	Réf.
XT500 tous, 1 paire	TH-10300



L'illustration montre un support de clignotant brut

SUPPORTS DE CLIGNOTANTS POUR TÊ DE FOURCHE

- Très petits supports robustes en acier inoxydable, permettant de monter les clignotants directement sur le té de fourche supérieur; pour XT500'80-

Compatibles avec	Réf.
Mini-clignotants avec tige de 10mm	50038



CÂBLE DE MASSE POUR CLIGNOTANTS

- Pour une luminosité maximale, équipez toujours les clignotants d'origine d'un câble de masse (chute de tension minimisée)

Désignation	Réf.
Câble de masse avec œillet de 10 mm, 22 cm	22733
Câble de masse avec œillet de 10 mm, 61 cm	22324



SUPPORTS COURTS DE MINI-CLIGNOTANTS ARRIÈRES

- Supports très petits et robustes en acier inoxydable époxy noir pour mini-clignotants et LED avec filetage M6/M8
- Logement fendu pour un montage facilité

Compatible avec	Réf.
XT500 avec garde-boue d'origine ou refabrication (ne convient pas à la conversion TT), la paire	50184



SUPPORTS LONGS DE MINI-CLIGNOTANTS ARRIÈRES

- Version allongée de la réf. 50184; nécessaire, par exemple, lorsque le système de bagages SW-Motech SLC est monté. Permet de laisser un espace suffisant entre le clignotant et la sacoche ou autre.
- Compatible avec les mini-clignotants et LED à filetage de 6 et 8 mm; acier inoxydable époxy noir, la paire

Compatible avec	réf.
XT500 avec garde-boue d'origine ou refabrication (ne convient pas à la conversion arrière TT)	50310



CLIGNOTANT STYLE BELGARDA

- Ce modèle de clignotant a été monté sur la TT600 Belgarda au milieu des années 90
- Avec un cabochon de 63×46 mm, il est légèrement plus petit que le clignotant d'origine, mais très similaire à celui de série.
- Avec un filetage de 8mm, mais sans le dispositif anti-rotation du clignotant d'origine Belgarda, il s'adapte donc parfaitement à la XT500

Réf.	Réf.
Clignotant avant/droite et arrière/gauche	40698
Clignotant avant gauche ou arrière droit	40715



CLIGNOTANTS ET SUPPORTS DE CLIGNOTANTS STYLE TT

- Supports en acier inoxydable époxy noir
- Clignotants TT (refabrication) avec cabochons homologués, mais sans ampoule BA15S, voir réf. 40061 (12 V) ou réf. 40063 (6 V)
- En combinaison avec le support de jerricane ou un support de sacoche latérale SLC, veuillez choisir la version 50302 comme support de clignotants arrières

Supports de clignotants TT, compatible avec les clignotants réf. 42019/42020; la paire

Désignation	Modèle	Réf.
avant – pour le montage sur le support de phare	XT500	50175
avant – pour le montage sur le té de fourche inférieur	TT500, XT500	50196
avant – pour le montage sur les commodos	TT500, XT500	50107
à l'arrière – pour le montage sur le cadre arrière	XT500	50176
à l'arrière – déplace les clignotants vers l'arrière, sous le garde-boue	XT500	50302

Clignotant TT (refabrication) sans ampoule, pièce

Désignation	Réf.
montage à l'avant droit et à l'arrière gauche	42019
Montable à l'avant gauche et à l'arrière droit	42020



CLIGNOTANTS EMBOUTS DE GUIDON

- Une touche finale élégante pour tout type de prépa
- Modèle massif et robuste, au choix avec coque chromée ou noire
- Cabochons homologués, autorisés comme clignotants avant
- Compatibles avec tous les guidons en acier et en aluminium, livrés par paire

Modèle	Réf.
Coque chromée, lot de 2 comprenant 2 ampoules 12V	41316
Coque noire mate, lot de 2 comprenant 2 ampoules 12V	41315
Coque noire mate, cabochons teintés, lot de 2 comprenant 2 ampoules 12V	41315B
Cabochons de rechange jaunes, lot de 2, homologués	41254
Cabochons de rechange teintés, lot de 2, homologués	41223



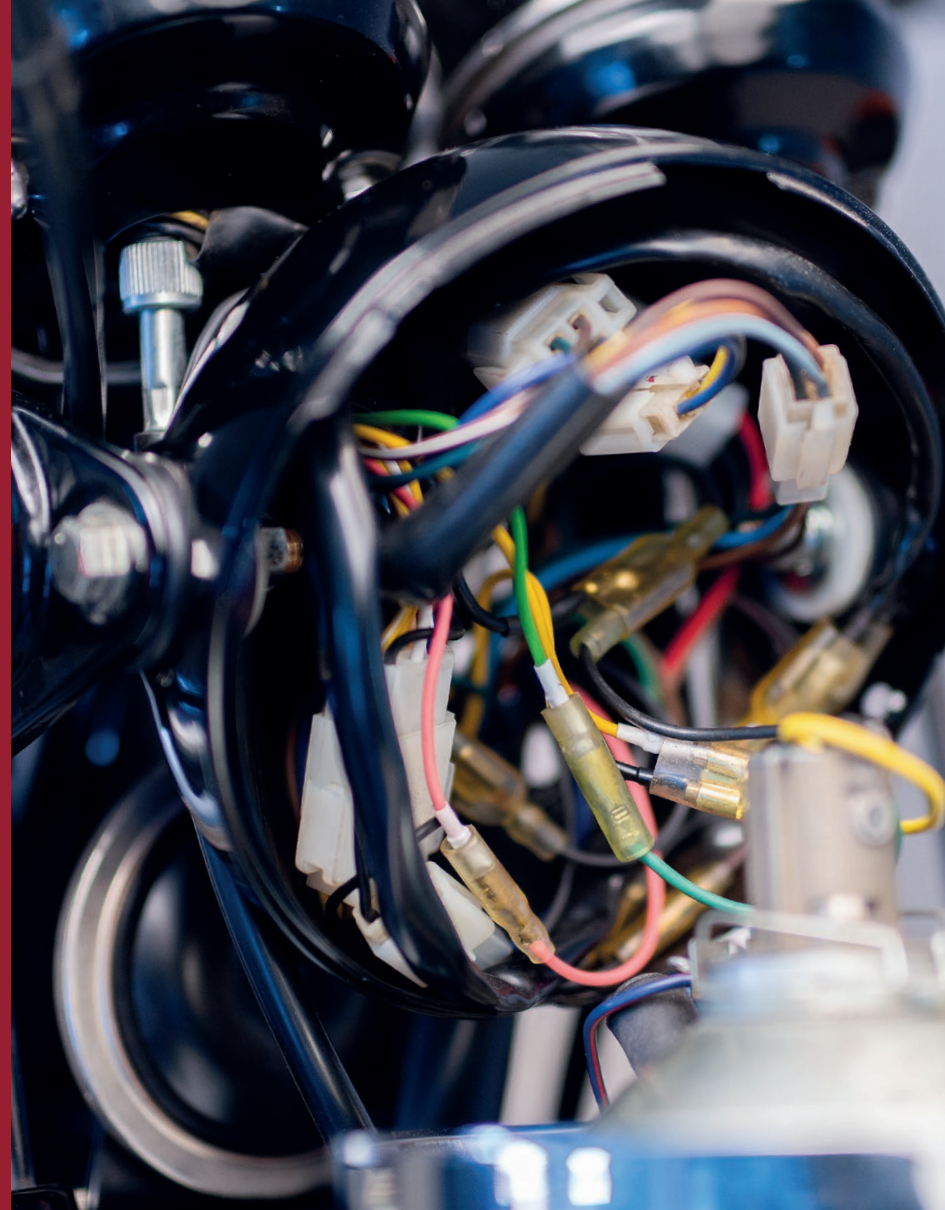
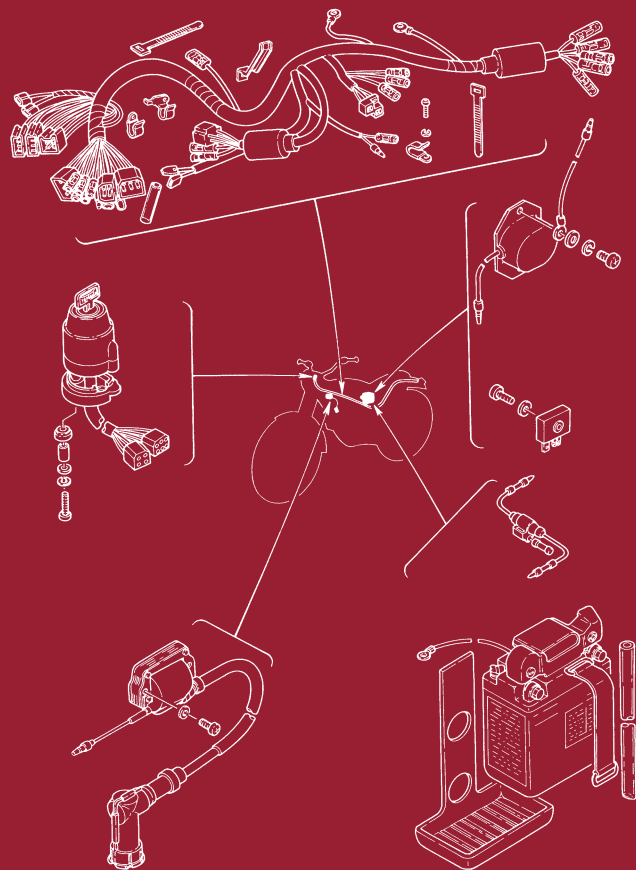
CLIGNOTANTS LED DAYTONA « D-LIGHT SOL »

- Un clignotant moderne qui s'intègre parfaitement au style de la XT
- Au choix avec un cabochon orange classique ou un cabochon gris fumé moderne
- Coque en aluminium de haute qualité, surface revêtue de noir mat
- Amortissement des vibrations et disjoncteur de protection contre les surtensions intégrés
- Dimensions approximatives (L x L x LH): 72 x L 25 x L 30 mm, filetage 8 mm
- Homologués pour l'avant et l'arrière

Modèle	Couleur du verre	Réf.
Clignotants LED, 1 paire	orange	41582
Clignotants LED, 1 paire	gris fumé	41582C



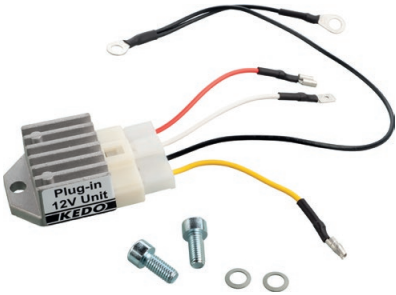
SYSTÈME ÉLECTRIQUE



CONVERSION 12V AVEC PLUG-IN

- Une conversion plug-and-play simple
- Aucune modification du faisceau n'est nécessaire
- Remplace le redresseur et le régulateur d'origine
- Le faisceau du régulateur, avec ses deux oeillets de masse, garantit une bonne connexion à la masse (raccordement à la batterie et au point de masse central)
- Les ampoules 12V, la batterie, le klaxon et la centrale des clignotants ne sont PAS inclus dans la livraison; si nécessaire, veuillez commander la réf. 50550 ou 50551 en même temps
- Compatible avec toutes les XT500 équipées d'un système électrique 6V de série (jusqu'à l'année de construction 1985)

Modèle	Réf.
Conversion basique 12 V	50544



Passez SIMPLEMENT en 12 V

KIT PÉRIPHÉRIQUE BASIQUE DE CONVERSION 12V

- Nécessaire lors de la première conversion en 12V, ce kit contient TOUTES les ampoules 12V, la batterie, la centrale de clignotants et le klaxon
- Complément nécessaire à la conversion 12V, 50544; Le bol de phare d'origine est conservé; nous fournissons pour cela une ampoule halogène 12V avec culot BA20D à 2 ergots, non compatible avec le culot à 3 plots français
- Nous recommandons la version en kit avec batterie SLA, car celle-ci est la moins sensible aux pics de tensions après la batterie au plomb YUASA; Compatible avec toutes les XT500

Batterie	Réf.
AGM scellée	50550
SLA scellée	50550-S
YUASA à sec, sans acide	50550-Y
sans batterie	50550-NB

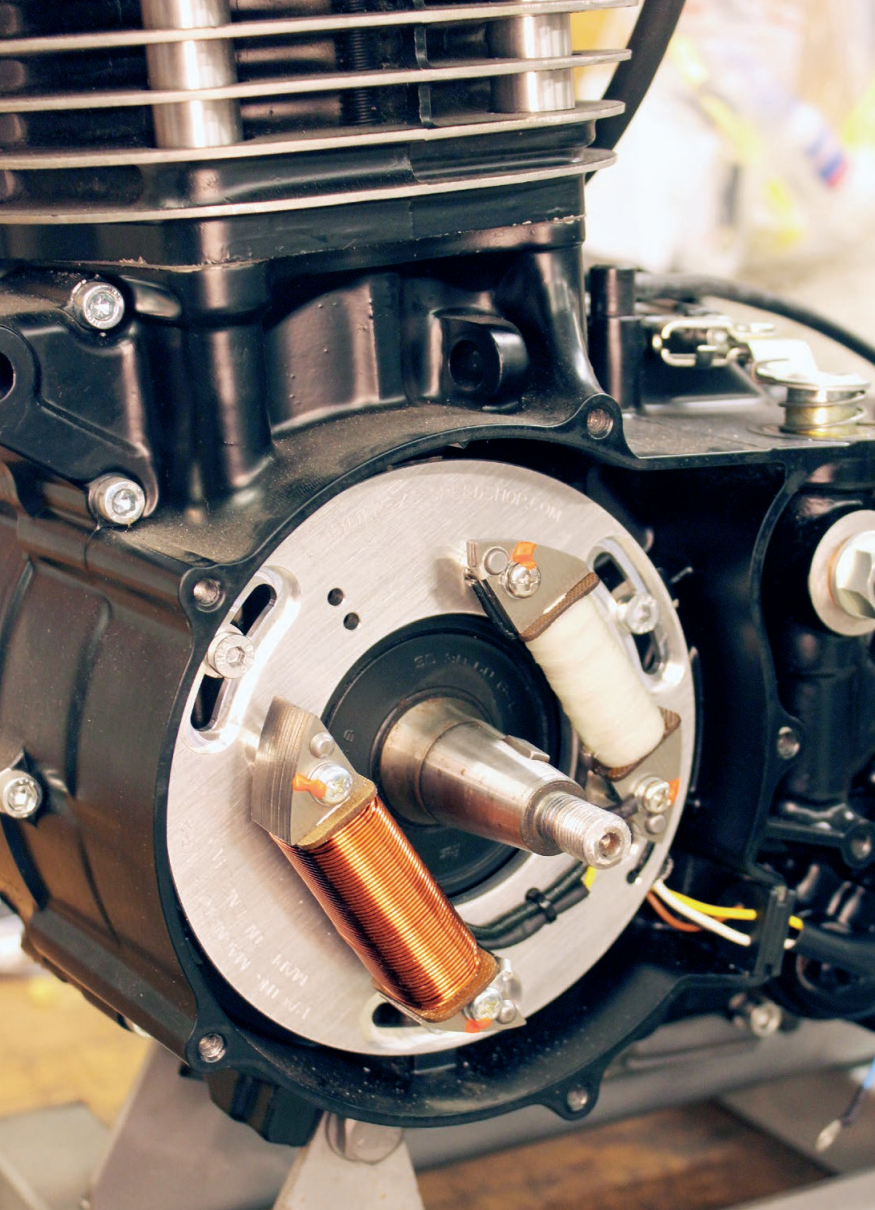


KIT PÉRIPHÉRIQUE COMPLET DE CONVERSION 12V

- Le kit complet tout-en-un – contient TOUTES les ampoules et tous les composants nécessaires et utiles lors de la première conversion au 12V, y compris un optique de phare H4 et son faisceau de raccordement!
- Le complément idéal au régulateur 12V réf. 50544 pour un rendement lumineux maximal
- Pour toutes les XT500 équipées du bol de phare d'origine (bol en plastique ou métal)
- Ici aussi, nous recommandons la version avec batterie SLA

Batterie	Réf.
AGM scellée	50551
SLA scellée	50551-S
YUASA à sec, sans acide	50551-Y
sans batterie	50551-NB





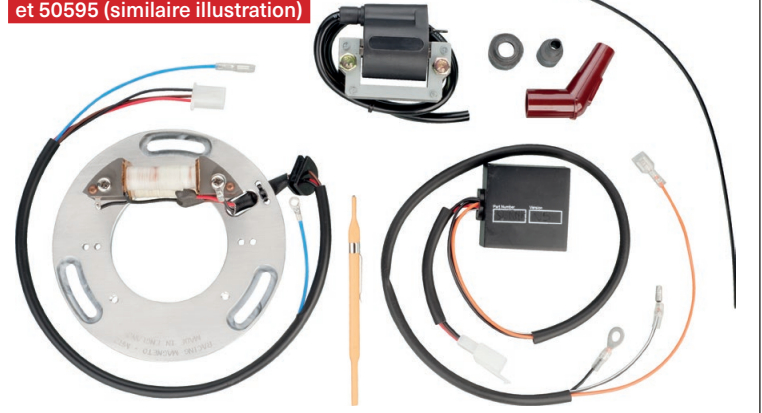
ALLUMAGE CDI PME AVEC CONVERSION EN 12V

Édition KEDO du génial système d'allumage PME CDI – permet une conversion simple en un allumage CDI sans vis platinees et sans entretien, avec un système électrique 12 V. Montage facile! Version améliorée avec calage de base réglable, ce qui évite de devoir retirer plusieurs fois le rotor pour ajuster la platine du stator

Disponible en quatre versions différentes:

- 1) Système d'allumage CDI avec éclairage 12V:** livraison complète comprenant une bobine d'allumage et une bobine d'éclairage puissante de 90W, un CDI, une bobine HT et un redresseur/régulateur.
Attention: vous aurez besoin en plus de toute la périphérie en 12V, voir kits page 217
- 2) Allumage CDI sans système d'éclairage:** livraison comprenant une bobine d'allumage, un CDI et une bobine HT.

Uniquement allumage CDI SANS éclairage, réf. 50556
et 50595 (similaire illustration)



3) Allumage CDI sans système d'éclairage en version Performance: livraison comprenant une double bobine d'allumage pour une puissance d'allumage optimale sur toute la plage de régime, un CDI et une bobine HT. La courbe d'allumage est également conçue pour l'utilisation de pistons à haute compression.

4) Allumage CDI avec système d'éclairage 12V continu: comme la variante 1, mais avec une bobine d'éclairage/un régulateur différente; permet l'utilisation de nos phares à LED. Modification du faisceau nécessaire; notice fournie.

Les allumages CDI PME variante 2 (réf. 50595) et variante 3 (réf. 50556) sont adaptés à une utilisation en course et tout-terrain sans bobine d'éclairage préinstallée. Ils peuvent être équipés en plus d'une bobine d'éclairage pour la circulation routière comme suit:

- a) avec votre propre bobine d'éclairage d'origine (6 ou 12 volts)
- b) avec la bobine d'éclairage XT500 Power, réf. 41078 (12 V/90W)
- c) avec le kit de conversion 12 V continu, réf. 50767, pour phare à LED

Pour toutes les TT500 et XT500-'85, le rotor d'origine est réutilisé

- Outillage spécial requis (non fourni): extracteur de rotor (par ex. réf. 20045) et une lampe stroboscopique

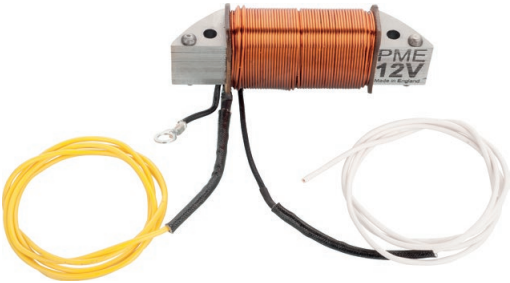
Désignation	Réf.
Allumage CDI SANS bobine d'éclairage	50595
Performance: allumage CDI SANS bobine d'éclairage avec deux bobines d'allumage pour une puissance maximale du moteur	50556
Allumage CDI AVEC bobine d'éclairage 90 W – le classique	50555
Allumage CDI AVEC éclairage; l'ensemble du système électrique du véhicule dispose d'une tension continue compatible pour phares à LED ❶	50667
Kit de fixation pour bobine d'allumage sur stator PME, éventuellement nécessaire pour les art.50556 et 50595	50594
❶ XT500 UNIQUEMENT en combinaison avec des phares avant à LED (par ex. optique LED réf. 50768), convient pour l'allumage à rupteur d'origine ou la conversion CDI	



BOBINE D'ÉCLAIRAGE HAUTE PUISSANCE 90 W

- Véritable amélioration pour les XT500 jusqu'à 1985, qui ont déjà été converties en 12 V à l'aide de notre régulateur 12 V, réf. 50544
- Permet de charger la batterie dès 1.500 tr/min

Désignation	Réf.
Bobine d'éclairage haute puissance	41078



Service de mise à jour du catalogue

Informations exclusives sur les nouvelles pièces, conseils techniques et mises à jour du catalogue. Scannez le code QR et inscrivez-vous ou rendez-vous sur:
www.kedo.de/s/xt-newsletter



CONVERSION 12 V CONTINU

- L'extension à installer lorsqu'un kit PME (réf. 50595, 50556 ou 50555) a déjà été monté et que la XT doit désormais être équipée d'un phare avant à LED
- Fonctionne avec nos optiques de phare à LED – le fonctionnement avec d'autres optiques à LED ne peut être garanti, car ceux-ci demandent souvent une puissance trop élevée pour la XT 500
- Convient également aux allumages à vis platiniées
- Livraison comprenant une bobine d'éclairage spécialement bobinée et un redresseur/régulateur 12 V
- Si vous souhaitez également passer à un allumage CDI, choisissez directement le kit complet d'alternateur à courant continu, réf. 50667

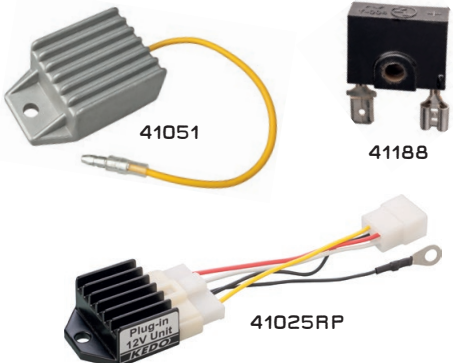
Désignation	Réf.
Conversion 12 V « DC only » – modification du faisceau de câbles nécessaire, notice fournie	50767



RÉGULATEUR DE TENSION ET REDRESSEUR

- Pièce détachées d'origine❶ ou refabrication
- 100% compatible à l'installation d'origine

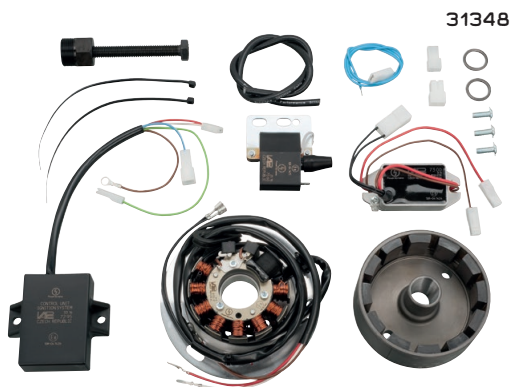
Modèle	Fonction	Réf.
XT500-'85	Régulateur de tension 6V	41051
	Redresseur 6V❶	41024
	Refabrication du redresseur 6V	41188
XT500-'86-	Ensemble régulateur/redresseur complet pour XT avec 12 V de série (refabrication KEDO)	41025RP



ALTERNATEUR POWERDYNAMO

- Conversion complète 12 V, y compris rotor, avec une puissance maximale pouvant atteindre 120 W
- Allumage très stable avec des étincelles à haute énergie! Le moteur réagit nettement mieux à l'accélération grâce à un rotor plus léger de seulement 1,45 kg (le moteur démarre toujours aussi bien)
- Allumage électronique sans vis platinées avec alimentation électrique propre; plus d'usure au niveau du rupteur et du mécanisme d'avance centrifuge, car ceux-ci ne sont plus nécessaires
- Livraison complète, prête à monter, comprenant la platine de base, le stator 12 V, le rotor, le redresseur, la bobine HT, le matériel de montage, les instructions de montage et un extracteur de rotor spécifique

Modèle	Réf.
TT500 & XT500 tous	31348
TT500 & XT500 avec double allumage	31349



Périphérie 12V requise:

Ampoules adaptées, batterie, klaxon, etc. Voir nos kits périphériques complets à la page 217

Outils spéciaux:

Désignation	Réf.
Extracteur de rotor de rechange M27 x 1,25 pour nos kits PowerDynamo	20104
Outil de blocage de rotor pour Powerdynamo réf. 31348 et 31349, acier inoxydable, poignée caoutchoutée	31311

Complément utile:

Accessoire de montage XT développé par nos soins

Modèle	Réf.
Kit de fixation pour bobine HT, redresseur/régulateur et unité de commande (CDI) PowerDynamo, complet avec petites pièces	31259



BOUCHON D'OBTURATION D'ARBRE D'ALLUMEUR

- Lors du passage à un allumage CDI sans rupteur, l'ensemble du bloc d'allumeur y compris l'arbre, peut être démonté
- Ce bouchon de fermeture remplace le joint d'étanchéité d'arbre réf. 27328
- Compatible avec les TT500 et XT500 converties en allumage CDI; voir Powerdynamo (réf. 31348, 31349) ou PME (réf. 50555, 50556, 50667, 50595)

Désignation	Réf.
Bouchon d'obturation pour arbre d'allumeur	51078



NOTRE SITE WEB DÉDIÉ À LA COMMUNAUTÉ



Connaissances techniques, portraits, actualités et comptes rendus d'événements

moto.kedo.de

ANTI-PARASITES NGK

- Étanche et antiparasité (5 kOhm)

Modèle	Réf.
XT500	40010



ANTI-PARASITES COMME D'ORIGINE

- Coudée à 90°, blindage métallique, antiparasité

Modèle	Réf.
TT500, XT500	40219



BOUGIES D'ALLUMAGE NGK

- Qualité d'origine éprouvée, couple de serrage selon Yamaha: 15 – 20 Nm

Type de bougie	Info	Réf.
BP7ES	Bougie standard	40007
BPR7ES déparasité	Standard déparasité	27200
BP8ES	Bougie plus froide	33032

BOUGIES NGK IRIIDIUM

- La circulation urbaine peut entraîner l'encrassement des bougies d'allumage classiques; l'électrode centrale en iridium, extrêmement fine, empêche ce problème, car elle nécessite une tension d'allumage nettement inférieure pour une combustion optimale

Type de bougie	Modèle	Réf.
BPR7EIX	Standard déparasité	40496
BPR8EIX	Bougie plus froide	40559

i Pour usage à régime particulièrement élevé, lors de trajets dans des régions plus chaudes et en plein été, il peut être judicieux d'utiliser une bougie plus froide. Exemple: standard BP7ES, bougie plus froide = BP8ES



BOBINE D'ALLUMAGE HT

- Modèle haut de gamme avec câble d'allumage extra-long
- Commandez le dès maintenant avec un nouvel anti-parasites

Modèle	Réf.
XT500 tous (avec 6 V et 12V)	30100



i Selon le manuel d'entretien Yamaha, l'écartement des électrodes de la bougie d'allumage doit être réglé entre 0,7 et 0,8 mm. Notre jeu de cales d'épaisseur (réf. 40134) permet de vérifier cet écartement.



6N6-3B-1
6V 6Ah(10HR)

6.3Ah(20HR)

PP >PP<

BATTERIES AU PLOMB YUASA

- La qualité d'origine YUASA pour une batterie plomb-acide classique
- Préchargée à sec, remplir d'acide de batterie, laisser reposer 30 minutes – c'est tout
- Livraison SANS acide de batterie; depuis le 1er février 2021, celui-ci ne peut plus être vendu dans des récipients séparés aux particuliers
- Les garages peuvent continuer à remplir vos batteries avec l'acide sulfurique nécessaire
- Veuillez vérifier AVANT de passer commande s'il existe une offre de remplissage de batterie près de chez vous

Modèle	Réf.
XT500 avec système électrique 6 V	41473
XT500 avec système électrique 12 V	41468



BATTERIES SLA

- En termes de technologie et de performances, les batteries SLA sont les successeurs des batteries au plomb-acide
- Sans acide liquide, elles sont donc 100 % sans entretien et ne dégagent pas de vapeurs corrosives!
- Étanche grâce à la technologie SLA, peut également être installée à l'horizontale. Livrées préchargées – veuillez les recharger une fois avant la première installation
- Après les batteries au plomb-acide, les batteries SLA sont les plus résistantes aux surtensions et constituent donc le premier choix pour nos véhicules classiques dotés d'un système de charge électrique basique (mais imprécis dans la pratique)

Modèle	Réf.
XT500 avec système électrique 6 V	41473SLA
XT500 avec système électrique 12 V	41673SLA



Le choix n° 1 pour les véhicules plus anciens, une amélioration par rapport à la batterie plomb-acide classique n'est plus disponible

BATTERIES AGM MOTOBATT

- En termes de technologie et de performances, les batteries AGM sont les successeurs des batteries au gel
- Dans les batteries AGM, l'acide est entièrement retenu dans un voile de fibre de verre, ce qui les rend étanches et résistantes aux vibrations
- Elles sont moins sensibles aux surtensions et aux décharges profondes que les batteries au gel
- Durée de vie supérieure à celle des batteries plomb-acide et gel classiques. Livrées préchargées – veuillez les recharger avant la première installation!
- Version 6 V avec connecteurs japonais

Modèle	Réf.
XT500 avec système électrique 6 V	41473AGM
XT500 avec système électrique 12 V	41673AGM



ACCESSOIRES POUR LE MONTAGE
DE LA BATTERIE

Désignation	Type	Réf.
Sangle de serrage	OEM	27118
	Refabrication	27118RP
Bac à batterie	Refabrication	28118



27118



28118

i Le bac à batterie n'est nécessaire que pour les batteries plomb-acide traditionnelles; pour le montage de nos batteries plus modernes comme les SLA, il faut enlever le bac à batterie.

CONTACTEUR À CLÉ

• Livré avec deux clés, avec des connecteurs adaptés au faisceau de la moto

Modèle	Réf.
XT500'76	30099
XT500-'85	40015RP
XT500'86-	40016RP



40015RP



40016RP

ACCESSOIRES POUR CONTACTEUR
À CLÉ

Désignation	Réf.
Kit de fixation complet, 11 pièces	41371
Étiquette pour contacteur à clé ON/OFF	41775
Étiquette pour contacteur à clé 3 positions	41774
Étiquette pour contacteur à clé 4 positions	41776



41775



41774



41776



41371



CLÉS DE RECHANGE

- Refabrication sur numéro de clés, également possible pour les bouchons de réservoir et les serrures de casque

Désignation	Réf.
Clés de rechange, la paire	SCHLUESSEL
Caoutchouc de clé	22005



CONTACTEUR DE POINT MORT

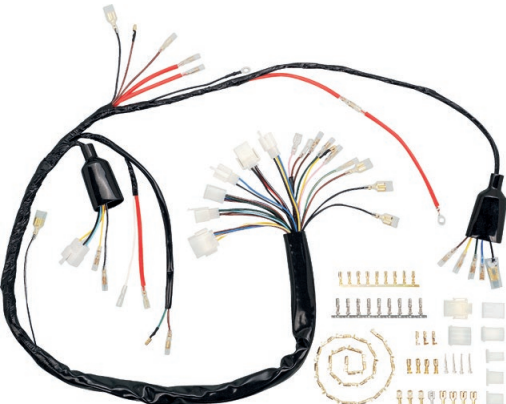
Désignation	Réf.
Interrupteur de point mort renforcé, avec joint et fixation pour l'œillet de contact d'origine	90007HD
Contacteur de PM, OEM, sans joint	90007
Joint pour contacteur de point mort	94011



REFABRICATION DU FAISCEAU D'ORIGINE

- Identique à l'original; exceptionnellement, si nécessaire prévoir de remplacer un connecteur système par des contacts individuels, nous fournissons toutes les petites pièces nécessaires (fiches, prises, passe-câbles)
- Comprend également **tous les connecteurs correspondants**

Modèle	Réf.
XT500-'77	40076-18
XT500-'79-'85	40078-18



Chaîne YouTube de KEDO: voici comment fonctionne le contacteur de point mort, sur le plan électrique et mécanique

FAISCEAU ARRIÈRE

- Le faisceau principal du XT500 se termine à l'arrière sur le garde-boue; ce faisceau arrière assure le raccordement du feu arrière et, le cas échéant, des clignotants
- Version à 3 broches pour le raccordement du feu arrière en cas de montage des clignotants sur le cadre, ou à 5 broches pour le support de feu arrière avec clignotants (de série en Allemagne jusqu'à l'année de construction 1985)
- Contrairement à l'original, la version à 5 broches est équipée d'une prise japonaise triple pour le raccordement à la masse des feux arrière et des clignotants, ce qui permet de gagner de la place

Désignation	Réf.
Câble de raccordement pour feu arrière 3 broches	29291
Câble de raccordement feu arrière/clignotants 5 pôles	29068



PASSAGE DE CÂBLES

- Permet de faire passer le faisceau arrière à travers le garde-boue en métal sans jeu ni frottement
- À ne pas oublier lors du montage de l'art. 29291 (XT500)

Désignation	Réf.
Passage de câbles pour faisceau arrière	10074



FAISCEAU D'ÉCLAIRAGE TT

- La TT500 a d'abord été proposée sans système électrique, puis avec un système électrique minimal en option à partir de l'année-modèle 1979
- Refabrication de la pièce de rechange d'origine, facilite le raccordement d'un phare

Désignation	Réf.
Faisceau électrique TT	41016



CONNECTEUR SYSTÈME YAMAHA

- Utilisés partout sur le véhicule. La fiche et la prise sont protégées contre les inversions de polarité
- Type 110 avec une largeur de contact de 2,8 mm, type 250 avec une largeur de contact de 6,3 mm

jusqu'à 1,5 mm ² réf.	jusqu'à 2,5 mm ² réf.
Boîtiers de connecteur à 3 broches - Type 110 Réf. 28525	Boîtiers de connecteur à 3 broches - Type 250 Réf. 28530
Boîtiers de connecteur à 4 broches - Type 110 Réf. 28520	Boîtiers de connecteur à 4 broches - Type 250 Réf. 28529
Fiche plate Type 110 Réf. 28538	Fiche plate type 250 Réf. 28540
Prise plate Type 110 Réf. 28539	Prise plate Type 250 Réf. 40164

Kit complet comprenant le nombre adéquat de contacts et un boîtier à languette d'encliquetage:

jusqu'à 1,5 mm ² réf.	jusqu'à 2,5 mm ² réf.
	- - -
Kit de 3 fiches et prises de type 110 réf. 41525-3	
Kit de 4 fiches et prises de type 110 réf. 41525-4	Jeu de 4 fiches et prises de type 250 réf. 41552-4

KIT DE CONNECTEURS SYSTÈME YAMAHA AVEC CONTACTS ROUNDS

- Connecteurs de système tels qu'utilisés sur les commodos, le contacteur à clé, etc chez Yamaha. Boîtier avec verrouillage. Livraison comprenant les contacts et les prises ronds

Connecteur à 4 broches réf.	Connecteur 6 broches réf.
41545-4	41545-6

COSSES PLATES 6,3 MM

- Convient pour le raccordement électrique, par ex. d'un klaxon. Veuillez commander les gaines isolantes adaptées en même temps

Réf. du contact	Réf. de la gaine
 Cosse plate mâle Réf. 40165	 Pour cosse mâle Réf. 41053
 Cosse plate femelle Réf. 40164	 Pour cosse femelle Réf. 41052

GAINE DE CONNECTEURS

- Protège les connecteurs de l'humidité et de la saleté

Ø en haut	Ø en bas	Longueur	Réf.
8 mm	22 mm	70 mm	41353
14 mm	26 mm	89 mm	20021
16 mm	37 mm	84 mm	41354
27 mm	42 mm	84 mm	41355



KIT DE FICHES JAPONAISES

- Fiches et prises de conception identique, telles qu'elles sont couramment utilisées dans les faisceaux de câbles japonais
- Kit comprenant 12 fiches et 12 prises avec capuchons, ainsi que 2 prises doubles avec capuchons

Désignation	Réf.
Kit de 52 pièces	40625



Type Japon	Réf. cosse	Réf. gaine
Cosse ronde mâle l'unité	 Réf. 40117	 Réf. 40118
Cosse ronde femelle l'unité	 Réf. 40112	 Réf. 40113
Cosse double femelle, l'unité	 Réf. 40116	 Réf. 40115

FAISCEAU D'ALLUMAGE DE SECOURS

- Câblage minimal du système d'allumage avec notice de raccordement, relie l'alternateur au rupteur et à la bobine d'allumage HT, le coupe-circuit peut être raccordé
- À des fins de test, par exemple pour identifier une panne électrique
- Compagnon de voyage idéal, vous ramène chez vous en cas de câbles endommagés, avec éclairage grâce à l'adaptateur fourni

Réf.	Réf.
Faisceau d'allumage de secours TT/XT	50600



CÂBLES D'ÉLECTRICITÉ AUTOMOBILE

- Toron de cuivre de haute qualité avec gaine souple, adapté à la fabrication et à la réparation de faisceaux, etc.
- Disponible en trois sections différentes: 0,75 mm² (adapté par exemple aux câbles d'interrupteurs), 1,5 mm²/2,5 mm² (pour les câbles d'alimentation reliant l'alternateur à la batterie, etc.)
- Vendu au mètre

Câbles unicolores:

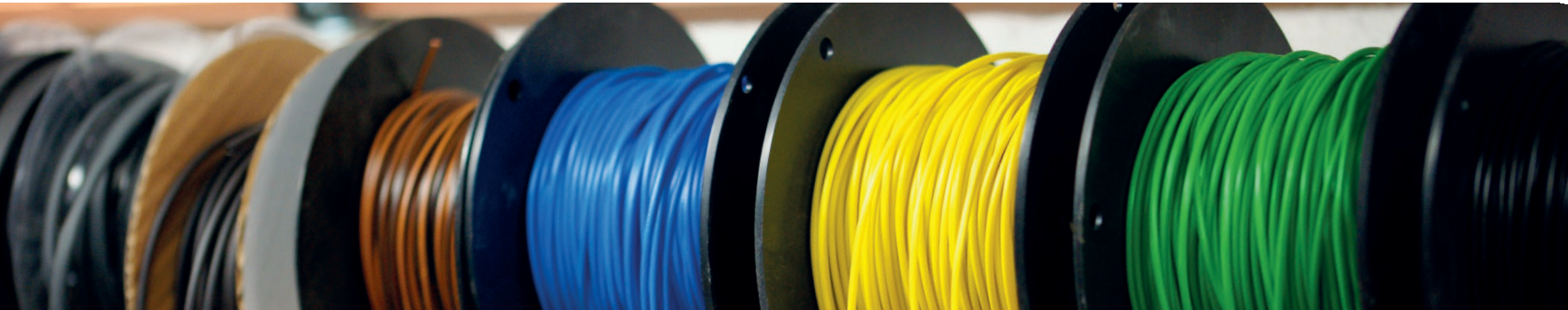
Couleur	0,75 mm ² Réf.	1,5 mm ² Réf.	2,5 mm ² Réf.
bleu	50529	50517	- - -
marron	50530	50520	50522
jaune	50531	50535	- - -
gris	50532	50538	- - -
vert	50533	50524	- - -

Couleur	0,75 mm ² Réf.	1,5 mm ² Réf.	2,5 mm ² Réf.
orange	50759	- - -	- - -
rouge	50534	50519	50523
rose	50757	- - -	- - -
noir	50527	50537	50518
blanc	50528	50539	- - -

Câbles bicolores 0,75 mm²:

Couleur	Remarque	Réf.
bleu-rouge	câble bleu avec une bande rouge	50755
marron-blanc	câble marron avec une bande blanche	50758
jaune-vert	câble jaune avec une bande verte	50765
jaune-rouge	câble jaune avec une bande rouge	50760

Couleur	Remarque	Réf.
jaune-noir	câble jaune avec une bande noire	50766
jaune-blanc	câble jaune avec une bande blanche	50764
vert-jaune	câble vert avec une bande jaune	50763
rouge-jaune	câble rouge avec une bande jaune	50761
blanc-rouge	blanc et rouge dans le sens de la longueur	50786
blanc-vert	blanc et vert dans le sens de la longueur	50787
vert-noir	vert et noir dans le sens de la longueur	50788
marron-noir	marron et noir dans le sens de la longueur	50789
bleu clair	câble de 2 m	50781
noir et blanc	câble noir avec une bande blanche	50756



CÂBLE DE MASSE

- Nécessaires pour les clignotants, la prise de masse centrale et les supports de guidon

Ø de l'œillet	Longueur	Cosse type Japon	Réf.
6 mm	160 mm	Raccord mâle	22397
8 mm	130 mm	Raccord femelle, OEM	22323
8 mm	160 mm	Raccord mâle	22732
10 mm	220 mm	Raccord mâle	22733
10 mm	610 mm	Raccord mâle, OEM	22324

Modèle	Réf.
Câble de masse avec prise japonaise femelle triple, longueur de câble 100 cm, 0,75 mm ² , noir (utilisation universelle, par ex. pour le point de masse central des feux arrière/clignotants)	22000



RACCORDEMENT AU POINT DE MASSE CENTRAL

- La batterie XT500 n'est pas raccordée directement au faisceau, mais via un câble séparé du câble de masse du faisceau au point de masse central

Désignation	Réf.
Raccordement au point de masse central	22323

Accessoires	Réf.
Câble de raccordement au pôle négatif de la batterie	28323
Collier de maintien pour le faisceau	21003
Vis	29442
Rondelle élastique	0127060008



CONTACTEUR DE FEU STOP

Article	Modèle	Réf.
Refabrication de contacteur de feu stop	avant complet	41022RP
Refabrication du contacteur de feu stop; XT500'77- OEM	arrière complet avec ressort	28430
Contacteur de feu stop universel XT500'77-	arrière, réutiliser le ressort de l'ancienne pièce ou réf. 41261	41011
Ressort spécifique au modèle XT500'77-	arrière	41261
Tôle de fixation pour contacteur de feu stop	arrière, noir	28777



PORTE-FUSIBLES

• Les porte-fusibles de qualité satisfaisante équipés de fusibles en verre disparaissent du marché des accessoires; c'est pourquoi nous proposons exclusivement des solutions avec des fusibles plats, qui sont supérieurs aux fusibles en verre en termes de sécurité des contacts et d'étanchéité

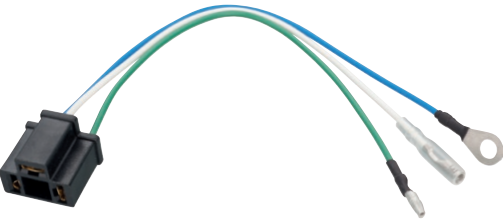
Modèle	Réf.
Pour fusibles plats	41206
Pour mini-fusibles plats	40348
Pour mini-fusibles, avec fusible de 10 A et fusible de rechange (montable sur la languette métallique d'origine avec un alésage de 6 mm)	22599RP



FAISCEAU D'ADAPTATION POUR CENTRALE DE CLIGNOTANTS ÉLECTRONIQUE

- Adaptateur permettant de raccorder facilement une centrale électronique au faisceau d'origine du XT500 ou à notre refabrication
- Nécessaire en cas d'utilisation d'une centrale électronique de clignotants à 3 broches

Désignation	Réf.
Adaptateur pour centrale électronique	41598



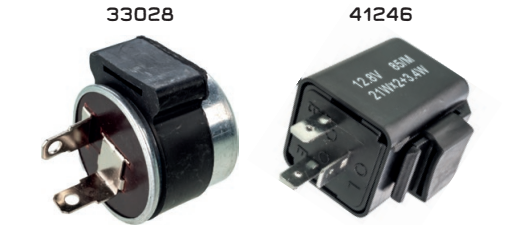
CENTRALE DE CLIGNOTANTS

- Convient aux clignotants d'origine et à de nombreux modèles en accessoires

Modèle	Réf.
6 V 2 pôles, mécanique	33028
6 V 3 pôles, électronique	41014
12 V 2 pôles, mécanique	40032
12 V 3 pôles, électronique	41246
Caoutchouc de montage pour centrale de clignotants avec clip de fixation	41113

Centrale adaptée aux clignotants LED	Réf.
12 V 3 pôles, électronique, avec fonction feux de détresse	41151
12 V, 2 pôles + câble de raccordement supplémentaire pour le témoin lumineux	41340
6 V & 12 V, électronique, puissance de commutation 6 V/15 W, 12 V/30 W	41944

⚠ Lors du raccordement, respecter impérativement la polarité! 31 ou « E » = Masse, 49 ou « B » ou « X » = Plus, 49 a ou « L » = Interrupteur



MINI-CENTRALE DE CLIGNOTANTS
MOTOGADGET « M-FLASH »

- 5 – 18V, indépendant de la charge – clignote immédiatement (sans temps de latence)
- Résistante aux courts-circuits avec protection automatique contre les surcharges, étanche, dimensions: 18×13×9,5 mm
- Universel, convient également pour le XT500 6V et pour les clignotants à LED

Désignation	Réf.
Mini-centrale de clignotants	41194



KLAXON

- Modèle discret. Bon rendement en dB (au moins 100 dB), homologué CE

Klaxons 6V

Homologation	Finition	Ø mm	Réf.
certifié CE	chrome/noir	65	41506
sans	mat brillant	71	41012



Homologation	Finition	Ø mm	Réf.
sans	noir, 100 dB	70	41549N

Klaxons 12V

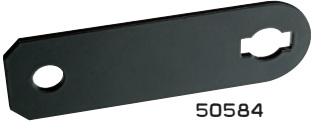
Homologation	Finition	Ø mm	Réf.
certifié CE	chrome/noir	65	41013
sans	noir, 100 dB	70	41080
certifié CE	noir, 108 dB	80	41253

PATTES DE FIXATION POUR KLAXON

- Acier inoxydable époxy noir



50583



50584

Modèle	Remarque	Réf.
XT500-'79	Forme d'origine, compatible avec les klaxons à support en caoutchouc , notamment pour les 41549(6V) et41253 (12V)	50583
	Forme d'origine, compatible avec les klaxons sans support en caoutchouc + avec boulon de 5 mm (voir réf. 41012/41506 (6V) ou 41132 (12V))	50583U
XT500'80-	Forme d'origine, compatible avec les klaxons à support en caoutchouc , notamment pour les 41549(6V) et41253	50584
	Position de montage optimisée, compatible avec les klaxons sans support en caoutchouc et avec boulon de 5 mm (voir réfs. 41012/41506 (6V) ou41132 (12V))	50584U

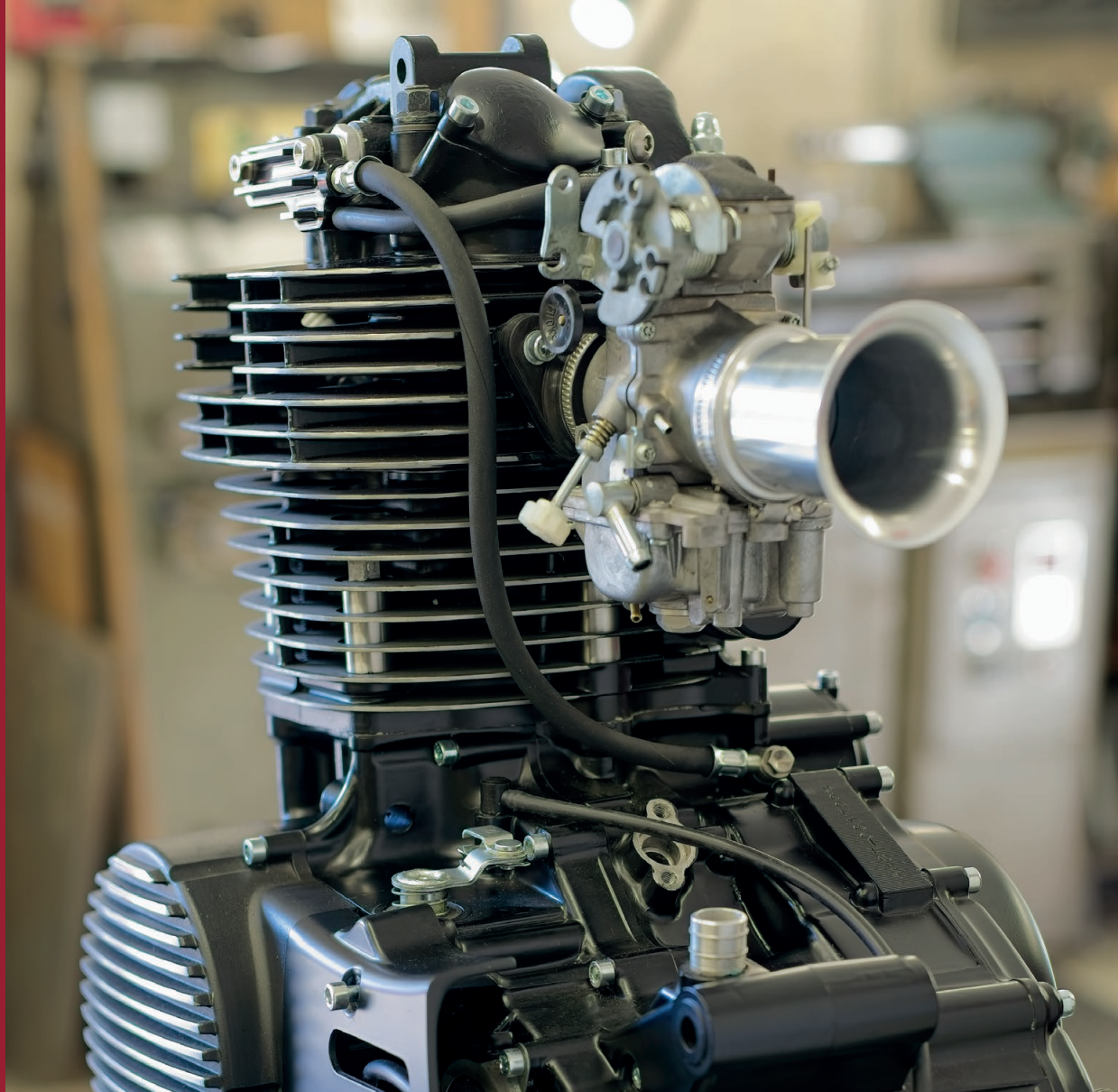
COLLIER DE SERRAGE CAOUTCHOUTÉ

- Montage sur la fixation supérieure du moteur, côté gauche du véhicule. Compatible avec la XT500

Montage	Réf.
Collier de serrage de faisceau, fixation sur boulon avant	21003
Collier de serrage de faisceau, fixation sur boulon arrière	21005



PRÉPARATION MOTEUR

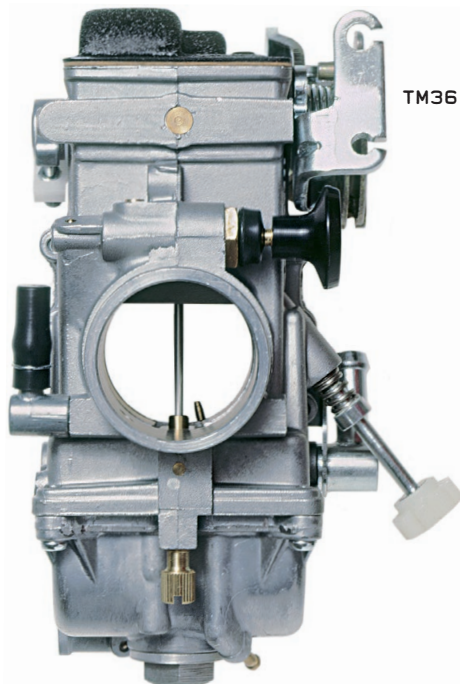


CARBURATEUR À BOISSEAU PLAT MIKUNI TM

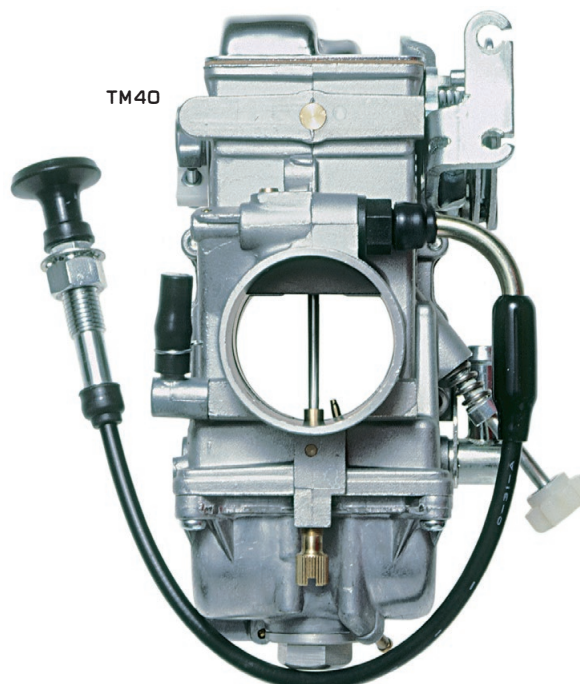
- Gain de puissance de 3 ch sans modification du moteur et plus sur toute la plage de régime, en fonction de l'admission et de l'échappement,
- Avec pompe d'accélération, boisseau à commande forcée (ouverture et fermeture) et dispositif de démarrage à froid (starter)
- Compatible sans modification avec la boîte à air d'origine

- Nous recommandons l'utilisation d'une pipe d'admission spécifique

Modèle	Gicleurs	Réf.
Carburateur TM36	Princ. 135/Ral. 17,5	32284
Carburateur TM40	Princ. 165/Ral. 17,5	30264



TM36



TM40

PIPE D'ADMISSION

- Raccordement parfait pour les carburateurs à boisseau plat MIKUNI TM36/40
- Livraison avec collier de serrage

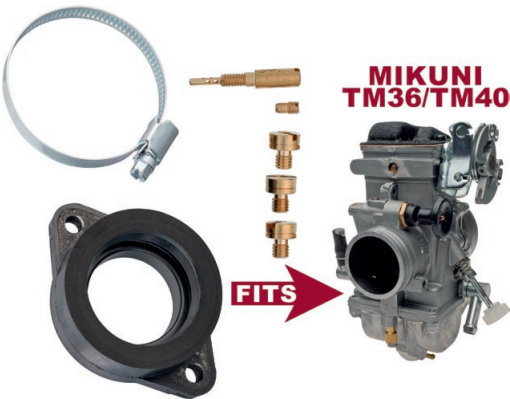
Modèle	Réf.
Pour culasse retravaillée (agrandie au diamètre d'admission maximal)	30117
Pour culasse stock non retravaillée	29466



**KIT DE MONTAGE ET OPTIMISATION
POUR CARBURATEUR À BOISSEAU
PLAT TM36**

- Kit spécialement développé par nos soins pour les carburateurs MIKUNI TM FS, qui simplifie considérablement le montage et le réglage. Conçu pour être utilisé avec la boîte à air d'origine
- Idéal en combinaison avec notre filtre à air Performance réf. 91368RP
- Si la boîte à air n'est pas utilisée et qu'un filtre à air de compétition est monté, d'autres tailles de gicleurs peuvent être nécessaires. Sans homologation

Réf.	Réf.
Kit de montage/réglage KEDO TM36	33144-2



**KIT FILTRE À AIR COMPÉTITION
K&N AVEC TUBE D'ADMISSION**

- Longueur d'admission calculée avec précision, minimise les pertes de flux et empêche efficacement les turbulences nuisibles
- Le kit est livré prêt à monter et comprend le tube (POM), le filtre à air compétition K&N, deux colliers en acier inoxydable, le matériel de montage et la notice d'installation
- Compatible avec tous les modèles TT/XT500 équipés d'un carburateur Mikuni TM36/TM40, sans homologation.

Réf.	Réf.
Kit filtre à air Compétition K&N	40632



Notre gamme de
carburateurs MIKUNI TM
Performance pour la XT

**FILTRE À AIR COMPÉTITION K&N
MAXI**

- Pour une prépa sans compromis – surface maximale encore plus grande que celle des filtres à air de course coniques
- Avec le textile spécial caractéristique de K&N ainsi qu'une garantie K&N de 10 ans ou d'un million de miles (1 600 000 km), au premier terme échu
- Prêt à monter, huilé, avec collier de serrage; forme cylindrique, incliné à 20°, sans homologation

Convient pour	L x Ø mm	Réf.
Carburateur d'origine	102 x 89	91555
Carburateur MIKUNI TM FS	127 x 89	91617
Carburateur MIKUNI VM36 RS	127 x 96	91520



GRILLE PERFORMANCE

- Plus d'air pour plus de puissance – se monte à la place du couvercle d'origine de la boîte à air et protège ainsi contre les grosses impuretés
- Le bruit d'aspiration étant plus fort, ce kit est uniquement disponible sans homologation
- Livré prêt à monter avec gicleur principal spécifique
- Les tôles de fixation d'origine du filtre à air doivent être modifiées

Modèle	Réf.
XT500	50578



FILTRE DE RENIFLARD MOTEUR K&N

- Nécessaire lors du montage d'un filtre à air de compétition, car la ventilation du carter est généralement supprimée en même temps que la boîte à air
- Optimise la combustion; le mélange n'est plus enrichi en vapeurs d'huile
- Modèle avec raccord métallique pour un montage avec un tuyau de reniflard, modèle avec manchon en caoutchouc pour un montage direct sur le raccord du bloc moteur
- Livraison comprenant une dose d'huile à usage unique pour filtre K&N
- Diamètre total 51 mm, hauteur environ 38 mm

Filtre de reniflard avec raccord métallique	Réf.
TT500, XT500 ❶	91446
TT500, XT500 ❷	91559

❶ Raccord métallique de Ø 16 mm

❷ Raccord métallique Ø 19 mm, idéal par exemple en combinaison avec la réf. 22703

Filtre de reniflard avec manchon en caoutchouc	Réf.
TT500, XT500	91557



91559



91557

FILTRE DE RENIFLARD DAYTONA

- Nécessaire lors du montage d'un filtre à air de compétition, car la ventilation du carter est généralement supprimée en même temps que la boîte à air
- Optimise la combustion; le mélange n'est plus enrichi en vapeurs d'huile
- Diamètre intérieur du raccord: environ 18 – 19 mm

Filtre de purge	Réf.
TT500, XT500; Ø total 51 mm, hauteur env. 55 mm, boîtier du filtre env. 36 mm	91504
TT500, XT500 avec coiffe chromée Ø total 58 mm, hauteur env. 54 mm, boîtier du filtre env. 36 mm	91505



91504



91505

ARBRE À CAMES PERFORMANCE

- Le moteur gagne en agilité; les montées en régime sont plus franches
- Plus de puissance à régime moyen ou élevé (fiche technique de l'AAC sur www.kedo.de)
- Surface des cames trempée et traitée plusieurs fois Stage 1 (+ de couple) et 2 (+ de couple et puissance à bas et moyens régimes) sont compatibles avec un moteur stock et un usage quotidien, fiabilité conservée. Stage 3 génère un fort gain de puissance et est réservé à la compétition. BigBore conseillé pour les cylindres supérieures à 540 cm³
- Disponibles également en échange standard
- En général, nous avons en stock divers AAC performance, si ce stock est épuisé, le délai de livraison est alors d'environ 30 jours.
- Tous les arbres à cames performance sont vendus sans homologation; Pour toutes les TT500 et XT500

Destination	Réf.
Stage 1 ❷	30086
Stage 2 ❷	30087
Stage 3 ❷	30426
BigBore❶❷	30860

❶ Utilisation de ressorts de soupapes plus durs nécessaire ❷ Utilisation de culbuteurs à bloc dur nécessaire



PIGNON D'ARBRE À CAMES VERNIER

- Indispensable pour un réglage optimal
- Pour un rendement optimal, le calage de distribution doit être réglé avec précision, en particulier en cas de longue course ou de culasse rectifiée
- Réglage du calage de la distribution à l'aide de huit alésages d'indexation par paliers de 2° (par rapport au vilebrequin)
- Pièce neuve modifiée avec alésages de précision et inscription gravée
- Compatible avec toutes les XT500

Désignation	Réf.
Pignon d'arbre à cames vernier	30543



FLOWBENCH - OPTIMISATION DE LA CULASSE PAR KEDO

- Gain de puissance notable grâce à l'optimisation du matériel existant
- Les canaux d'admission et d'échappement sont retravaillés pour améliorer les performances, de sorte que le mélange soit mieux brassé et puisse entrer dans la chambre de combustion avec moins de résistance de flux – cette mesure est bien supérieure au simple polissage des canaux, et la réalisation de ce travail nécessite un grand savoir-faire
- Prestations: usinage des canaux d'admission et d'échappement, fraisage de correction des sièges de soupapes, adaptation optimisée au niveau des guides de soupapes et du raccord à la pipe d'admission, surfaçage de la culasse
- Durée de traitement: env. 30 jours ouvrables

Réf.	Réf.
Monocylindre à 2 soupapes	DL15



GROSSE SOUPAPE D'ADMISSION KEDO (+2 MM)

- Diamètre de 49 mm, permet un taux de remplissage du cylindre nettement supérieur à celui de la soupape d'origine (47 mm)
- À peine plus lourde que celle d'origine, elle est donc parfaitement adaptée aux régimes élevés
- Tige niturée pour des propriétés de glissement optimales, extrémité de tige blindée contre le piquage. Siège de soupape poli « swirl-polished » pour des propriétés de flux optimales, siège de soupape à 45° rectifié avec précision
- Une augmentation considérable des performances est possible en combinaison avec d'autres mesures de préparation (par exemple FlowBench, carburateur et AAC performance, etc.)
- Le siège de soupape et l'empreinte de soupape dans le piston doivent être adaptés de manière professionnelle (longueur totale et diamètre de tige identiques à ceux d'origine)
- Convient à la XT500 à partir de '80, sans homologation



Réf.	Réf.
Grosse soupape d'admission KEDO	50076

Service complémentaire:

Agrandissement du siège de soupape à 49 mm

- Durée de traitement: environ 10 jours ouvrables

Désignation	Réf.
Agrandissement du siège de soupape à 49 mm	DL48

KIT DE COUPELLES DE RESSORT DE SOUPAPE RACING

- 20% de gain de poids; 2 coupelles de ressort de soupape avec 4 cales de soupape
- Compatible avec les ressorts de soupapes d'origine

Modèle	Réf.
XT500/S tous	30968



KITS DE RESSORTS DE SOUPAPES RENFORCÉS

- Permettent de garantir le calage de distribution à haut régime
- Les coupelles de soupape allégées réduisent la masse inerte de l'ensemble du mécanisme de soupape
- Permettent une course de soupape plus importante. Indispensables pour notre arbre à cames réf. 30860, car sans, les ressorts de soupape de série vont en butée. Pour les arbres à cames où les ressorts de série suffisent, ces ressorts ne sont recommandés que sous certaines conditions
- Livraison complète pour les soupapes d'admission et d'échappement, y compris les coupelles de ressort et les clavettes de soupape (uniquement si les clavettes d'origine ne peuvent pas être réutilisées)
- Uniquement à des fins de compétition, sans homologation

Modèle	Réf.
XT500/S tous	30976



KIT D'OPTIMISATION KEDO

Optimisation du matériel de série existant par l'adaptation de la pipe d'admission à la culasse, l'usinage des canaux d'admission et d'échappement, y compris les soupapes et les sièges de soupapes, à l'aide d'un FlowBench, ainsi que l'ajustement de la chambre de combustion à l'alésage du cylindre. Rodage de précision du cylindre, contrôle et réglage de base du carburateur de série.

Tous les composants (arbre à cames, pistons, culbuteurs, guides de soupapes, etc.) sont nettoyés, mesurés et, si nécessaire, modifiés en conséquence. Sans homologation

Réf.	Réf.
Kit d'optimisation KEDO	DL51

Votre moto doit remplir les conditions suivantes:

Vilebrequin et arbre à cames d'origine en bon état, culbuteurs/axes de culbuteurs en bon état, soupapes en bon état (pas de piqures), piston aux cotes conformes et en bon état avec cylindre intact (alésage Ø de 87 à 88 mm), chaîne de distribution comme neuve, boîte à air d'origine avec filtre à air de rechange K&N, système d'échappement homologué (si possible avec collecteur gros débit), carburateur d'origine en état de marche.

Nous avons besoin de votre part:

une culasse complète avec soupapes et couvercle de culasse, un cylindre avec piston, un

arbre à cames, des culbuteurs et des axes de culbuteurs, un carburateur d'origine.

Voici ce à quoi vous pouvez vous attendre:

Courbe de puissance optimisée sur toute la plage de régime sans perte de fiabilité, avec un niveau sonore acceptable, augmentation de la puissance au niveau du vilebrequin d'environ 3 à 5 ch.

Inclus dans le prix du kit: un jeu de segments de piston, une pipe d'admission, deux nou-

veaux roulements d'arbre à cames (montés), deux joints de queue de soupape, un joint de culasse spécial, le rodage de précision du cylindre ainsi qu'un gicleur principal et un gicleur de ralenti pour le carburateur de série.



Toutes nos optimisations sont disponibles en différentes versions des moteurs KEDO



KIT 535 CCM KEDO

Contenu identique au kit 'couple', mais avec un carburateur à boisseau plat TM40 pré-réglé. Augmentation de la cylindrée grâce au kit de pistons WISECO modifié (Ø 90 mm, taux de compression 10,5:1, 535 cm³ effectifs). Adaptation de la culasse à Ø 90 mm et montage de notre soupape d'admission haute performance de Ø 49 mm. Sans homologation.

Réf.

Kit de puissance KEDO 535

Réf.

DL53

Votre véhicule doit remplir les conditions suivantes:

Voir le kit 'couple' réf. DL52 à la page 240. Alésage maximal de 89,5 mm, système d'échappement avec le moins de contre-pression possible. Calage d'allumage réglable.

Nous avons besoin de votre part:

La culasse complète (pour la XT500, uniquement à partir de 1980!) avec soupapes et couvercle de culasse, l'arbre à cames d'origine interchangeable avec culbuteurs et axes, ainsi que le cylindre d'origine avec piston.

Voici ce à quoi vous pouvez vous attendre:

Une puissance généreuse sur toute la plage de régime, un gain de puissance au niveau du vilebrequin d'au moins 10 ch.

Inclus dans le prix du kit: Carburateur TM40 FS, arbre à cames avec deux roulements montés, une pipée d'admission, deux joints de queue de soupape, augmentation de la cylindrée avec kit de pistons WISECO 535 cm³ modifié, soupape d'admission plus grosse, un joint de culasse spécial et un joint d'embase, ainsi que notre goujon de renfort de cylindre installé.



KIT DE PISTONS WISECO

- Le piston légendaire de WISECO, avec une conception optimisée
- Piston forgé de haute performance et de grande précision pour un kilométrage élevé, une résistance maximale et un poids minimal
- Différents taux de compression disponibles, pour lesquels l'expérience montre qu'aucun réglage du calage de l'allumage n'est nécessaire. En principe, l'augmentation de la compression a pour effet d'améliorer les performances
- Jupe de piston avec « rainures anti-détonation » pour une meilleure étanchéité aux gaz

- Livraison comprenant l'axe de piston, deux clips d'axe de piston ainsi que les segments de piston

Modèle	Alésage mm	Compression	Réf.
TT500,	87,00	9:1	31171
XT500	87,50	9:1	31169
	88,00	9:1	31170
	88,50	9:1	31173
	89,00	9:1	31174
TT500,	87,00	10:1	30180
XT500	87,50	10:1	30119
	88,00	10:1	30116
	89,00	10:1	31176



Une bonne alternative au piston d'origine

i Lors du démontage des segments de piston, remontez toujours un nouveau jeu, car les anciens deviennent plus cassants à mesure que le kilométrage augmente et risquent de se briser facilement après le remontage! Les segments doivent être tierçés de 120° afin d'être étanches.

EN SAVOIR PLUS SUR KEDO



Connaissances techniques, portraits, actualités et comptes rendus d'événements sur notre site web dédié

moto.kedo.de



Abonnez-vous dès maintenant au flux RSS des produits KEDO et ne manquez aucune sortie de produit!

www.kedo.de/rss



Envie de plus de connaissances techniques et de savoir-faire en mécanique? Abonnez-vous à notre chaîne YouTube!

www.youtube.com/@KedoTeam



Technique, communauté et Yamaha-Talk sur Facebook
www.facebook.com/KEDO.Hamburg



KEDO Moments – de vraies motos, de vraies histoires. Suivez-nous sur Instagram

www.instagram.com/kedo_gmbh_hamburg/

CHEMISE DE CYLINDRE BIGBORE

- Moulée par centrifugation, alliage CrMo. Face extérieure rectifiée pour une bonne dissipation thermique
- Les demi-carters doivent être alésés, le cylindre planifié suite au montage et les parois de la chemise finement alésées (nous pouvons effectuer ces opérations moyennant un supplément)

Désignation	jusqu'à Ø mm	Réf.
Chemise de cylindre	93,00!	50237
BigBore	95,00	50239

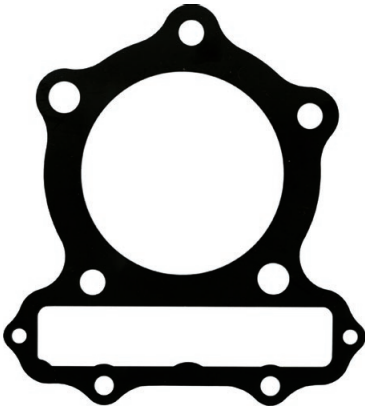
❶ La chemise doit en outre être modifiée au niveau du collet supérieur et de l'extrémité inférieure



JOINT DE CULASSE BIGBORE

- Nécessaire en cas d'utilisation d'un piston Big-Bore. Modèle métallique, parfois multicouche si nécessaire, avec nervure moulée

Désignation	jusqu'à Ø mm	Réf.
Joint de culasse BigBore	90,50	33146
	95,00	33279



GOUJON DE RENFORT DE CYLINDRE KEDO

- Protège le cylindre contre les fissures dues aux vibrations
- Particulièrement utile en à partir de 90 mm
- La fabrication du goujon et l'usinage du cylindre sont effectués directement dans nos ateliers
- Durée de traitement: environ 20 jours

Désignation	Réf.
Montage du goujon de renfort KEDO	DL54



MANETON LONGUE COURSE

- 4 mm de course supplémentaire pour plus de puissance dès les régimes les plus bas
- Compatible avec toutes les autres mesures de préparation moteur. En fonction du piston et/ou de l'AAC, il convient de vérifier le jeu et, le cas échéant, de l'ajuster de manière appropriée
- Uniquement destiné à la compétition, sans homologation

Désignation	Réf.
Maneton longue course	50135

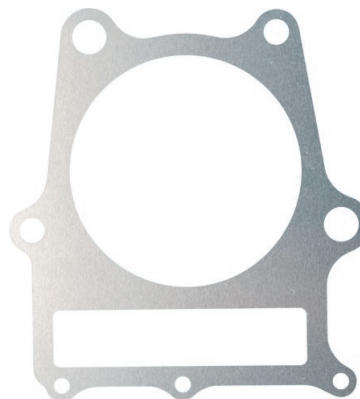


**Rien ne remplace la cylindrée
à part encore plus de cylindrée!**

CALE D'EMBASE DE CYLINDRE EN ALUMINIUM

- À utiliser avec un vilebrequin à course longue (à condition qu'aucune modification ne soit apportée à la culasse ou aux pistons) ou pour réduire la compression
- Épaisseur de 1 mm, montage en plus ou à la place du joint d'embase. Une correction du calage de la distribution est absolument nécessaire

Désignation	Réf.
Adaptateur d'embase de cylindre en aluminium KEDO	50604



CHAÎNE DE DISTRIBUTION RALLONGÉE

- Si plus de deux cales d'embase sont montées, il convient alors d'utiliser une chaîne de distribution plus longue
- Version fermée à 108 maillons, utile UNIQUEMENT en cas de conversion longue course

Désignation	Réf.
Chaîne de distribution rallongée	92127



VOYAGE



PORTE-BAGAGES AVANT EN ACIER INOXYDABLE

- Même 50 ans après la sortie de la XT, il est encore possible de créer des accessoires entièrement nouveaux – notre petit porte-bagages avant en est la preuve!
- Loin d'être un produit industriel de masse, il est soudé à la main selon un savoir-faire traditionnel, comme dans les années 80 – les petites irrégularités au niveau des soudures soulignent le look contemporain de la XT
- Surface de chargement d'environ 23 x 15 cm
- Montage facile grâce à des supports en acier inoxydable revêtu de noir spécifiques au modèle
- Réglable de multiples façons, compatible avec diverses solutions de compteurs et de phares

Modèle	Modèle	Réf.
XT500 '78-'79	Acier inoxydable	60083
	Acier inoxydable noir	60083S
XT500 '80-	Acier inoxydable	60079
	Acier inoxydable noir	60079S



Nos autocollants de caches latéraux anniversaire sont disponibles dans notre boutique en ligne: réf. 22671/22672



Chaîne YouTube de KEDO:
un porte-bagages avant
monté en quelques minutes

MINI-PORTE-PAQUET EN ACIER
INOXYDABLE

- Lignes élégantes, soudé, en tubes acier inoxydable de 12 mm
- Surface de chargement d'environ 23×15 cm
- La selle peut être (dé)montée comme d'habitude même lorsque le porte-paquet est installé
- En option, il est possible de monter sur le côté gauche, à l'aide du support supplémentaire réf. 60086 le petit sac SW-Motech de 1,5 litre réf. 60730, sans que cela n'affecte la boîte à outils d'origine
- Support spécifique au modèle en acier inoxydable époxy noir: cette variante convient à toutes les XT500 (réservoir en acier jusqu'en 1979 et réservoir en aluminium à partir de 1980)
- Le support de sacoche latérale SLC réf. 60098(EVO) peut être combiné avec le porte-paquet



Convient pour	Version	Réf.
Selle française	Acier inoxydable	60084
	Acier inoxydable noir	60084S
Selle allemande (longue)	Acier inoxydable	60085
	Acier inoxydable noir	60085S



Comment distinguer la selle courte française de la selle longue allemande?

Sur la selle longue (voir art. 27801), l'espace entre le bord extérieur de la selle et le bord intérieur de l'arc du cadre est d'environ 20 mm sur les modèles jusqu'en 1979 et d'environ 5 mm sur les modèles à partir de 1980. La selle courte présente un écart d'environ 60 mm sur les modèles jusqu'en 1979 et d'environ 45 mm à partir de 1980.



SUPPORTS DE CLIGNOTANTS
D'ORIGINE

- Ces supports sont nécessaires lorsque notre mini-porte-paquet est monté et qu'un support de feu arrière sans fixation pour clignotants est utilisé
- Comme les supports de clignotants d'origine entraient en collision avec le porte-paquet sur le cadre, nous avons développé un support de clignotants qui se monte sur le porte-paquet
- Avec un filetage de 4 mm et une vis sans tête, celle-ci sert de dispositif anti-rotation pour un montage parfait des clignotants
- Compatible avec les clignotants XT d'origine (pour les mini-clignotants avec boulon M8, voir réf. 63005)

Désignation	Réf.
Supports de clignotant pour clignotants d'origine, la paire	50350



SUPPORT SUPPLÉMENTAIRE POUR SACOCHES SW-MOTECH

- Support supplémentaire bien pensé qui complète notre mini-porte-paquet et permet le montage d'une sacoche SW-Motech avec fermeture T-Lock
- Compatible avec la sacoche SW-Motech réf. 60730 d'une capacité de 1,5 litre

Désignation	Réf.
Support supplémentaire pour sacoche SW-Motech	60086



Les sacs SW-Motech et les adaptateurs SLC pour votre sacoche sont disponibles dans notre boutique en ligne

SUPPORT DE BASE POUR LE SYSTÈME DE BAGAGES SW-MOTECH SLC

- Support de sacoche compact, discret et robuste pour le côté gauche du véhicule
- S'intègre parfaitement aux lignes de la XT500
- Compatible, par exemple, avec les sacs latéraux SW-Motech LegendGear dotés d'une fixation rapide SLC
- Il est également possible d'équiper votre propre sacoche d'un kit de fixation SLC
- La conduite à deux est légèrement restreinte
- Disponible en deux versions: la version classique à tube rond, soudée à la main, et la version découpée au laser, au look discret, que nous proposons à un prix particulièrement attractif
- Convient à toutes les XT500 équipées d'une fixation de clignotants sur la potence métal de feux arrière sans modification
- Pour les XT500 avec fixation des clignotants sur le cadre, une autre solution de clignotants est nécessaire (voir par ex. réf. 50302)

Modèle	Côté	Finition	Réf.
XT500	gauche	- tube rond	60098
		- plat, découpé au laser	60098EVO

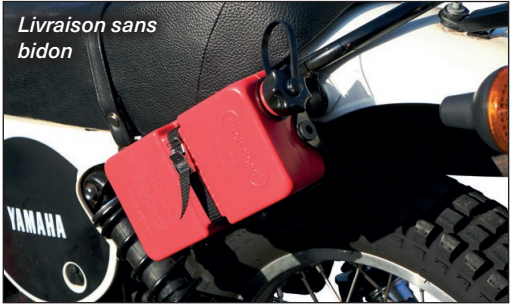
La photo montre la sacoche LegendGear réf. 60700B sur notre support SLC



SUPPORT POUR JERRICANE

- Support en acier inoxydable époxy noir pour le bidon Hünersdorff de 1,5 litre (réf. 40533 – disponible en rouge et en noir)
- Montage anti-vibrations, la boîte à outils d'origine est conservée
- Utilisation en duo possible sans restriction; peut être rempli sur son support
- Compatible avec toutes les XT500; un adaptateur est nécessaire si les clignotants sont montés sur le cadre
- Non compatible avec les porte-bagages

Désignation	Réf.
Support de jerricane	60030
Vis à tête hexagonale chromée pour la sangle de fixation du passager, en remplacement de la vis à tête bombée fournie	60002CR
Lot de 4 entretoises pour clignotants XT500 (nécessaires pour les clignotants montés sur le cadre)	60060



SUPPORT POUR SACOCHE SW-MOTECH AVEC FERMETURE T-LOCK

- Support en acier inoxydable noir pour la sacoche SW-Motech d'une capacité de 1,5 litre
- Montage discret à l'avant de la boîte à outils (compatible avec ou sans boîte)
- Contenu de la livraison: support en acier inoxydable époxy noir avec vis et écrou; la fermeture T-Lock ronde illustrée est fournie avec la sacoche réf. 60730, mais peut également être achetée séparément
- Le support peut être monté dans deux positions (position du sac +/- 12,5 mm vers l'avant/l'arrière)

Désignation	Réf.
Support pour sacoche SW-Motech	60731



SACOCHE LEGENDGEAR 1,5 L BLACK EDITION

- Cette sacoche, aux dimensions d'environ 19×14×5 cm, est parfaite pour ranger en toute sécurité vos petits accessoires de voyage.
- Elle se fixe facilement grâce au système MOLLE éprouvé, solidement cousue à l'arrière. Il convient de souligner la présence du système T-Lock inclus dans la livraison: cette solution de montage flexible permet un montage et un démontage par une rotation à 90°.
- Le polyester robuste au toucher doux, associé à du similicuir texturé noir classique, confère à cette sacoche pratique de petit format un aspect à la fois discret et élégant
- Contenu de la livraison: sacoche LegendGear, housse de pluie, notice de montage

Réf.	Réf.
Sacoche LegendGear	60730



SACOCHÉ ARRIÈRE 550/600CC

- Lancée par Yamaha en 1982 pour la XT550, puis également montée sur les modèles 600, cette sacoche a acquis un statut culte et s'adapte parfaitement à la XT, aussi bien avec notre support de sacs latéraux SLC qu'avec notre support de jerricane
- Similicuir double épaisseur, fermeture éclair à double sens, plaque de base en aluminium avec différents gabarits de perçage

Désignation	Réf.
Sacoché arrière (refabrication)	30048UNI
Renfort avec rivets à vis pour une finition fidèle aux détails de la sacoché arrière	30715



PORTE-PAQUET HEPKO & BECKER

- Porte-paquet robuste doté d'une structure interne sophistiquée à double tube, qui a fait ses preuves depuis des décennies
- Facile à monter et parfaitement adapté, livraison complète comprenant toutes les pièces de montage ainsi qu'une notice de montage
- Avec une surface thermolaquée de haute qualité résistante aux chocs
- Compatible avec la XT500 uniquement avec un échappement d'origine et/ou des porte-valises H&B

Modèle	Version	Réf.
XT500 tous	noir	60041



PORTE-BAGAGES HEPKO & BECKER

- Porte-bagages robuste doté d'une structure interne sophistiquée à double tube
- Livraison comprenant toutes les petites pièces et les instructions de montage
- **Attention:** les plaques d'adaptation pour les valises sont toujours fournies avec les kits de valises, et non avec le support de valises
- Avec porte-paquet intégré
- Partiellement compatible avec les valises en aluminium H&B

Modèle	Version	Réf.
XT500-'85	noir	60027
XT500-'86-	noir	60028



ACCESSOIRES



PLAQUE PORTE NUMÉRO

« SIX DAYS »

- Accessoire de rallye contemporain qui s'intègre parfaitement au phare et s'adapte avec élégance au tableau de bord
- Au choix avec plaque porte numéro en aluminium ou en plastique fabriqué à la main
- Kit prêt à monter avec supports en acier inoxydable époxy noir, fabriqué en Allemagne
- Livraison comprenant deux autocollants différents, des petites pièces et une notice
- Compatible avec les deux types de phare avant d'origine, bol métal ou plastique. Angle d'inclinaison réglable



XT500 jusqu'à l'année de construction 1979:

Modèle	Matériau	Réf.
pour support compteurs KEDO (41311-X, 41903)	Aluminium	60418A
	Plastique blanc	60418W
	Plastique jaune	60418G
pour compteurs d'origine	Aluminium	60404
	Plastique blanc	60406W
	Plastique jaune	60406G

XT500 à partir de l'année de construction 1980:

Modèle	Matériau	Réf.
pour support compteurs KEDO (41311-X, 41903)	Aluminium	60413A
	Plastique blanc	60413W
	Plastique jaune	60413G
pour compteurs d'origine	Aluminium	60401
	Plastique blanc	60405W
	Plastique jaune	60405G

60412S



60412PD



Vous trouverez des jeux d'autocollants de numéro en deux modèles différents dans notre boutique en ligne

BOUTIQUE DES FANS



50 ANS DE L'XT500

- Nous célébrons les 50 ans de la XT500 avec de nombreux articles aux motifs colorés de la XT500 de 1976, design par jaymake

Réf.	Réf.
T-shirt, coupe classique, jaune, tailles M-XXL	70069

Réf.	Réf.
Affiche, impression numérique 4 couleurs, papier 200 g/m ² , format DIN A2	82015
Autocollant, Ø 50 ou 80 mm	82016
Aimant pour réfrigérateur, Ø 37 mm	82017
Badge, Ø 38 mm	82019
Carte postale DIN A6	82018

T-SHIRTS

- 100 % coton, généralement disponibles dans les tailles M à XXL (pour les tailles S et XXXL, voir la boutique en ligne)

Motif et couleur	Réf.
50 Years XT500, jaune (voir à gauche)	70069
ONE KICK ONLY, blanc	70062
Thumper Parts, blanc ou noir	70063
The Holy Trinity	70068
XT500 de face, noir	70043
Aperçu des modèles XT500, blanc ou noir	70038
ONE KICK ONLY, gris	70040



70062



70063



70040



70038



70043



70068

TOUR DE COU

- Le nouveau tour de cou KEDO avec le motif emblématique du moteur 500
- Fabriqué en polyester respirant, il protège efficacement du vent et du froid
- Porté comme tour de cou, bandeau ou foulard, il reste agréablement léger et fonctionnel – un incontournable pour chaque sortie

Réf.	Réf.
Tour de cou respirant	82001



VÊTEMENTS TEAM KEDO

- Casquettes et bonnets arborant le logo du service « PARTS 'N' SERVICE » de KEDO, pour tous ceux qui veulent vivre et afficher leur passion, taille unique

Modèle	Motif	Réf.
Bonnet/bonnet tricoté à revers, doublure Thinsulate	brodé	82003
Bonnet en micro-tricot double épaisseur	imprimé	82004
Bonnet en tricot double épaisseur, en tissu côtelé	brodé	82005
Casquette, fermeture velcro, gris	brodé	82006G
Casquette, fermeture velcro, noir	brodé	82006S



TASSE

- Tasse en porcelaine (0,3 l) ou classique en acier émaillé avec bord en acier inoxydable

Motif	Porcelaine Réf.	Émail Réf.
XT500 Dessin en couleur, décor du réservoir et équipement selon l'année de construction, 1976-1989	80107-76 Année de construction	- - -
The Holy Trinity	80193	80194
XT500 stylisée	80181	41577
Dessin du moteur 500 cm ³	80179	41411
Dessin de l'XT500 Paris-Dakar		41576
XT500 bandes rouges/bleues sur tout le pourtour		41401
TT500 bandes rouges/bleues sur tout le pourtour		41479



PORTE-CLÉS

Modèle	Réf.
Inscription XT500, acier inoxydable	40925
Joint de culasse 500, acier inoxydable	41265
XT500 rouge/noir/blanc, vinyle souple	82008
KEDO PARTS 'N' SERVICE noir/blanc, vinyle souple	82000
Clé 10/13 mm, acier inoxydable	41176
Outil XT-Buddy 5 fonctions, acier inoxydable	41931



PLAQUES « ÉMAILLÉES »

- Une belle déco pour chaque atelier, garage ou salle de loisirs! Plaque en tôle embossée de grande qualité, imitation des plaques émaillées d'époque
- Motif à quatre niveaux de gaufrage, ce qui lui confère un aspect particulièrement en relief
- Dimensions: environ 20×30 cm, quatre trous de fixation

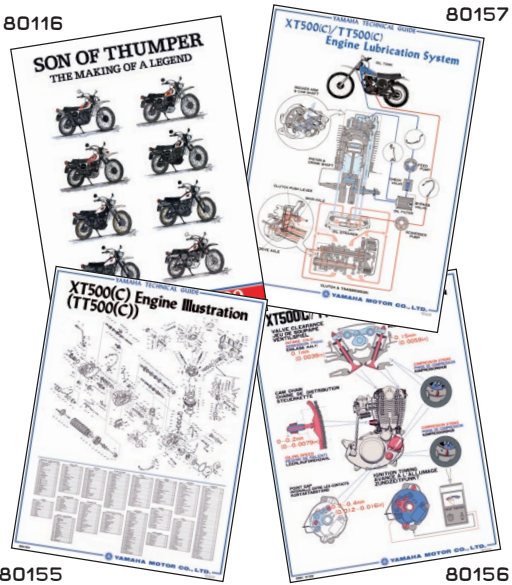
Motif	Réf.
XT500 de 1976	80162
XT500 de nuit	80163



AFFICHE

- Imprimé sur papier poster, impression numérique 4 couleurs. Format portrait 50 × 70 cm, expédié dans un tube en carton

Motif et dimensions	Réf.
Son of Thumper, 50×70 cm	80116
Making of a Legend, 50×70 cm	80117
Moteur TT/XT500C, 50×70 cm	80155
Circuit d'huile TT/XT500C, 50×70 cm	80157
Entretien régulier TT/XT500C, 50×70 cm	80156



AUTOCOLLANT

Motif et dimension	Réf.
XT500 stylisée, modèles de 1976 à 1989; noir, argent ou blanc, 185×108 mm	80171-76S Année de construction
XT500 stylisée, modèles construits entre 1976 et 1989; noir, argent ou blanc, 100×58 mm	80170-76SBJ
XT500 Elite, 150×90 mm	80159
XT500 Ja, bitte!, Ø 50 ou 80 mm	82010
50 Years XT500 Couvercle latéral, 70×60 mm	82014



80171-BJ



80159



82010

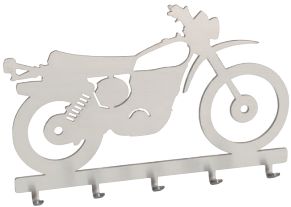


82014

PORTE-CLÉS

- Porte-clés élégant et de qualité, en acier inoxydable découpé au laser. Livraison avec matériel de fixation. Dimensions: 178×113 mm

Désignation	Réf.
Porte-clés/porte-manteau	80106



KEEP IT ALIVE WITH KEDO

Une sortie de grange? Je m'en occupe!

La XT500 n'est pas seulement une moto polyvalente, simple et culte qui attire l'attention, c'est aussi une moto idéale à restaurer!

Peu de moteurs ou de modèles de moto sont aussi bien documentés. L'approvisionnement en pièces détachées est relativement simple, notamment grâce à nous, KEDO.

Nous fabriquons des pièces détachées que Yamaha ne peut plus fournir et développons des accessoires pratiques. Lance-toi avec nous dans l'aventure de la restaura-

tion d'une XT500. Construis ta propre XT ou TT500. Un sentiment de réussite accompagnera chacune de tes étapes.

Chaque heure passée dessus te liera d'avantage avec la moto et au final quand tu partiras en balade et en voyage, tu partiras avec **TA XT**.

Avec nous, tu bénéficies d'un soutien sans faille. Nous disposons des pièces dont tu as besoin et de plus de 30 ans d'expérience, que nous sommes heureux de partager avec toi.

Tu peux compter sur notre service!



Stefan Saak

C'est Stefan Saak, originaire de Hambourg, qui a réalisé les magnifiques illustrations de la XT500 figurant sur la couverture de notre catalogue.

Stefan est diplômé en design de produits, enseigne le dessin à l'université de Hanovre et anime sa chaîne @idrawyourride.

Mécano dans l'âme, il a donc dans le sang l'envie d'interpréter artistiquement la beauté de la XT500. Ses réalisations à l'encre de Chine et à l'aquarelle sont magistrales.

Dans la boutique en ligne KEDO, nous proposerons les œuvres de Stefan dans la rubrique « Idées cadeaux ».

Service de mise à jour du catalogue

Des informations exclusives sur les nouvelles pièces, des conseils techniques et les mises à jour du catalogue. Scannez le code QR et inscrivez-vous ou rendez-vous sur:
www.kedo.de/s/xt-newsletter



50 YEARS XT500

KEEP IT ALIVE WITH KEDO



FRAIS DE PARTICIPATION: 5 €

WWW.KEDO-FRANCE.COM