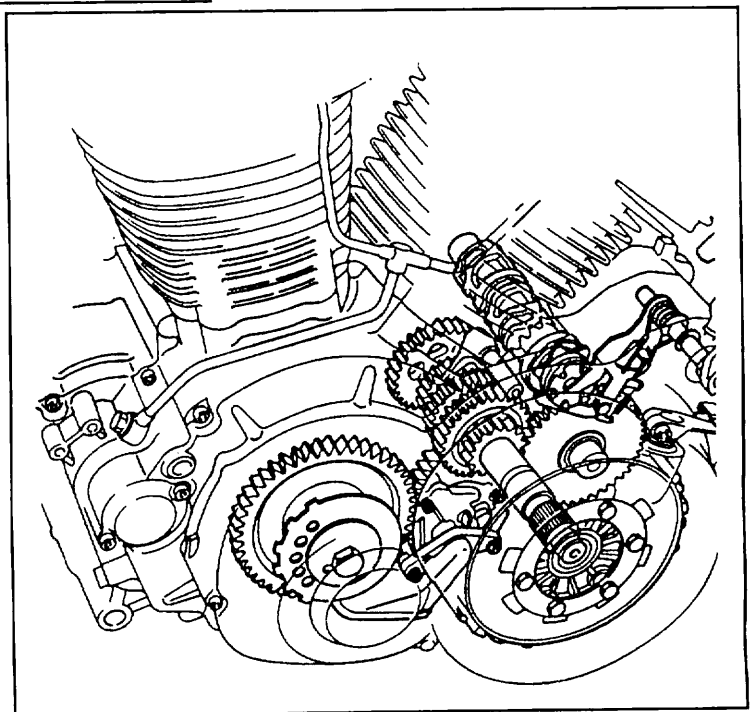
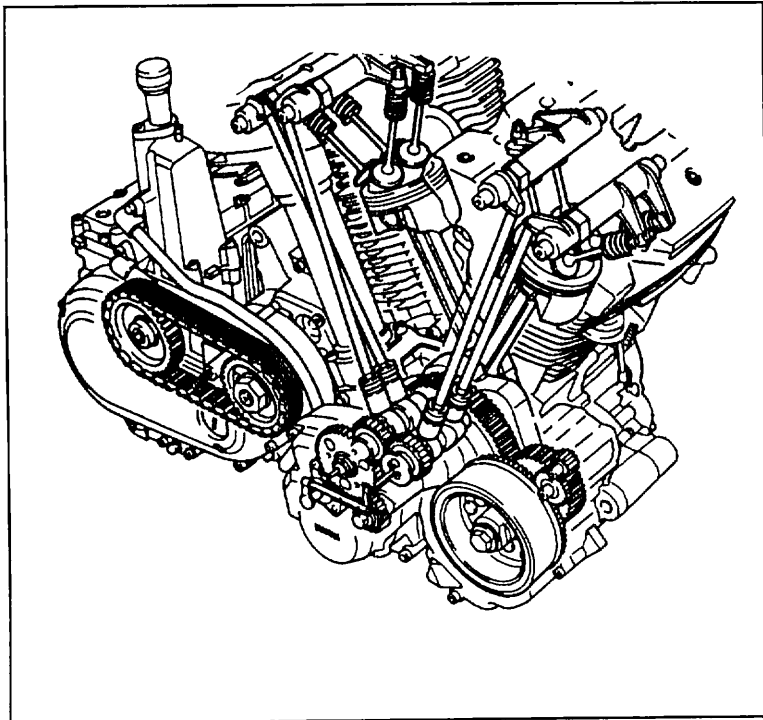


Besondere Merkmale des Motors

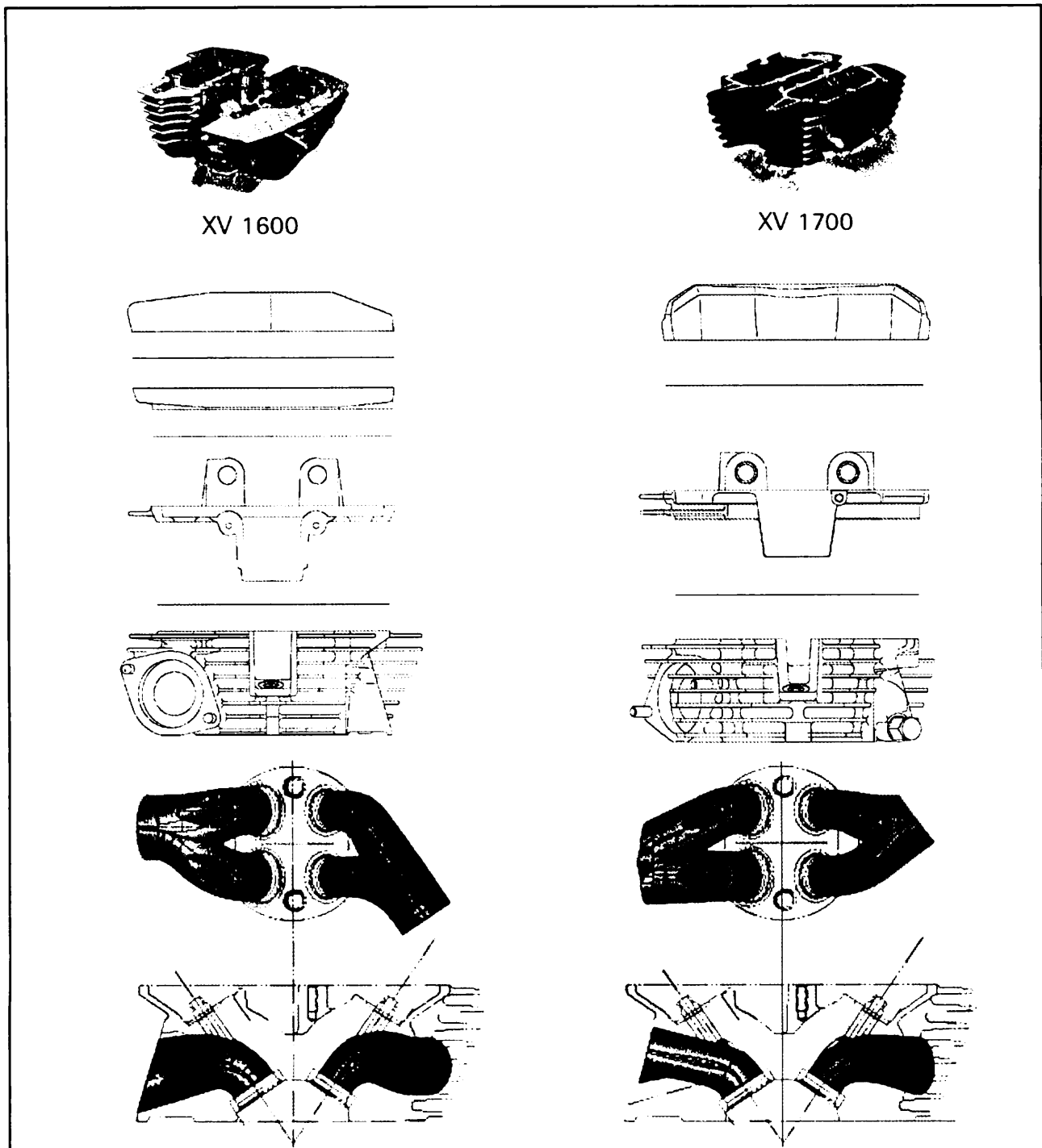
- 1.670 cm³ Viertakt-V-Twin
- Luftkühlung
- Überarbeiteter Ventiltrieb für höhere Drehzahlen und mehr Leistung
- Benzineinspritzung mit zwei in Fallstrombauweise angeordneten Drosselklappengehäusen
- Zweikammer-Luftfiltergehäuse
- 2-in-1 Auspuffanlage



Zylinderkopf

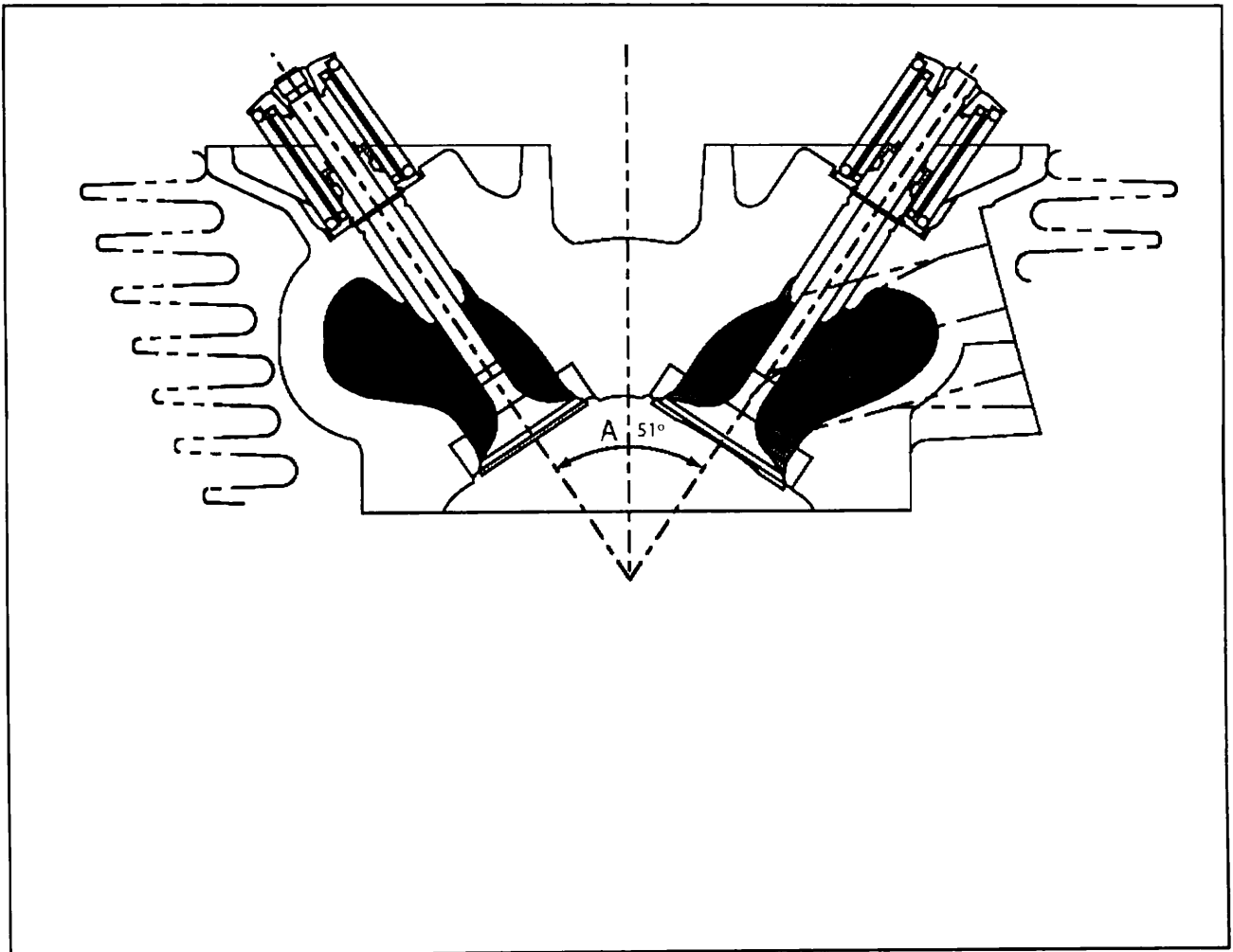
- Neue einteilige Kipphebel-Lager gewährleiten eine höhere Festigkeit und eine verbesserte Wärmeableitung
- Optimierte Kühlrippen-Auslegung mit um 10 % verbesserter Wärmeableitung
- Überarbeitete Ein- und Auslasskanäle erhöhen den Gasdurchsatz

Zylinderkopf-Vergleich



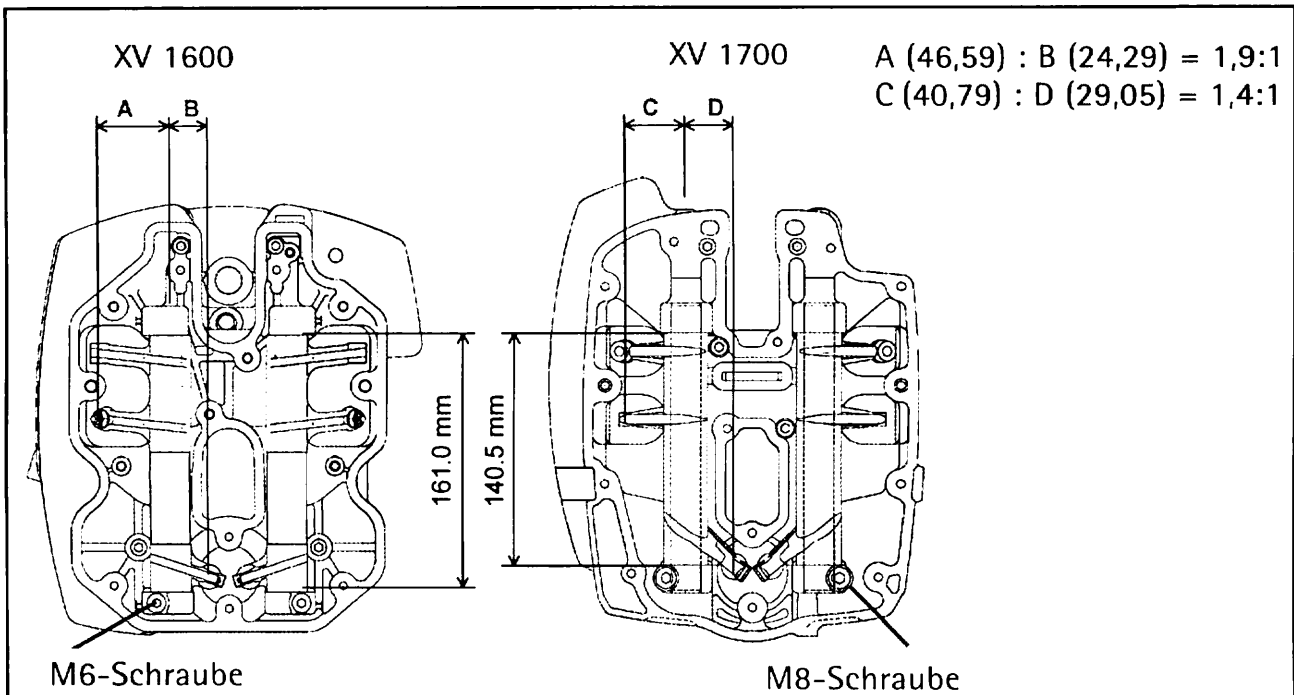
Ventile

- Der Ventilwinkel beträgt 51°
- Ventile, Ventildfedern, Ventildfedersitz, Federteller und Schaftdichtungen wie XV 1600
- Das Verdichtungsverhältnis wurde leicht erhöht - XV 1600: 8,3:1
- XV 1700: 8,4:1



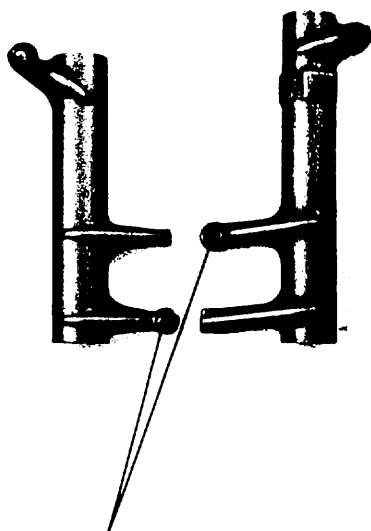
Kipphebel

- Kleinere Hebellängen der Kipphebel reduzieren die Belastung bei hohen Drehzahlen
- Kürzere Kipphebel und Kipphebelwellen
- Die Ventileinstellvorrichtung wurde vom inneren zum äußeren Ventil verlegt und damit näher am Schmierkanal platziert



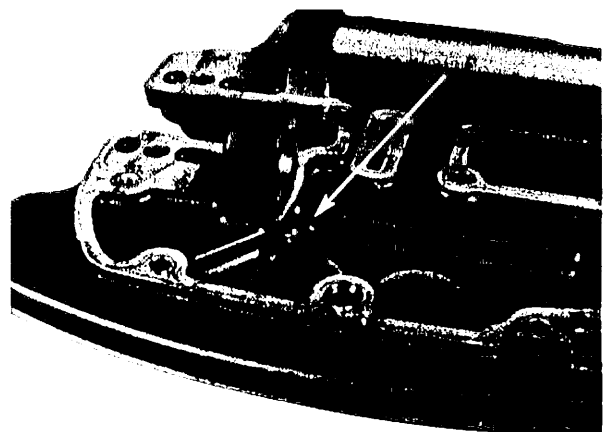
Kipphebel-Vergleich

XV 1700 XV 1600



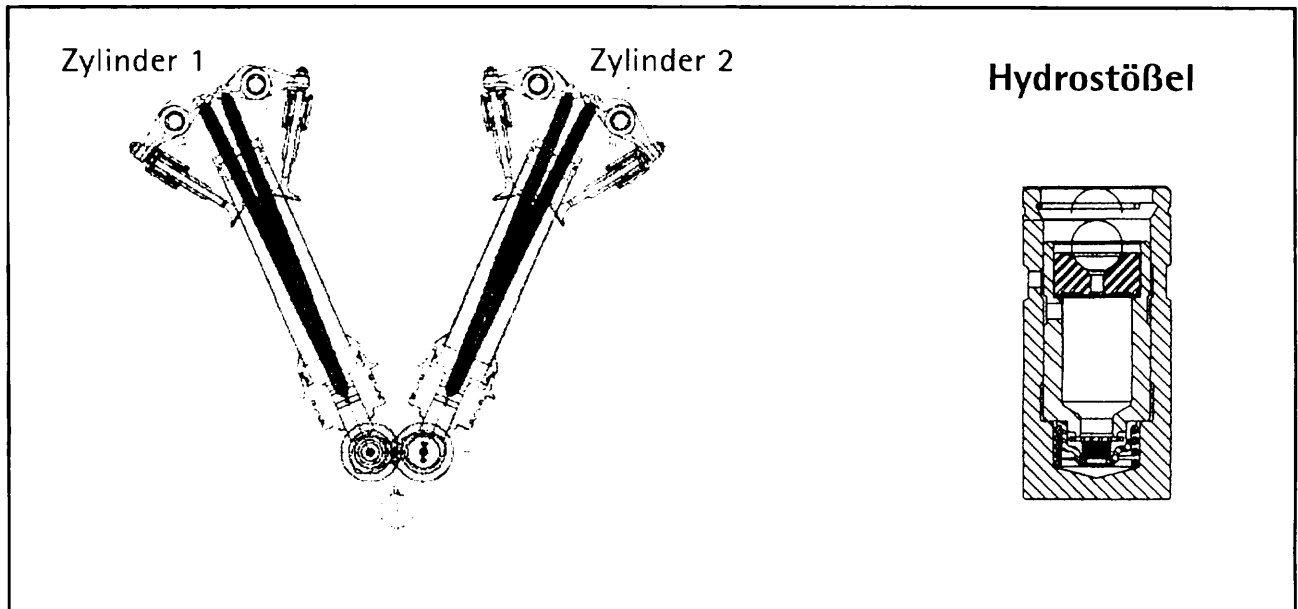
Ventilspiel-Einstellschrauben

Kipphebel-Ölversorgung



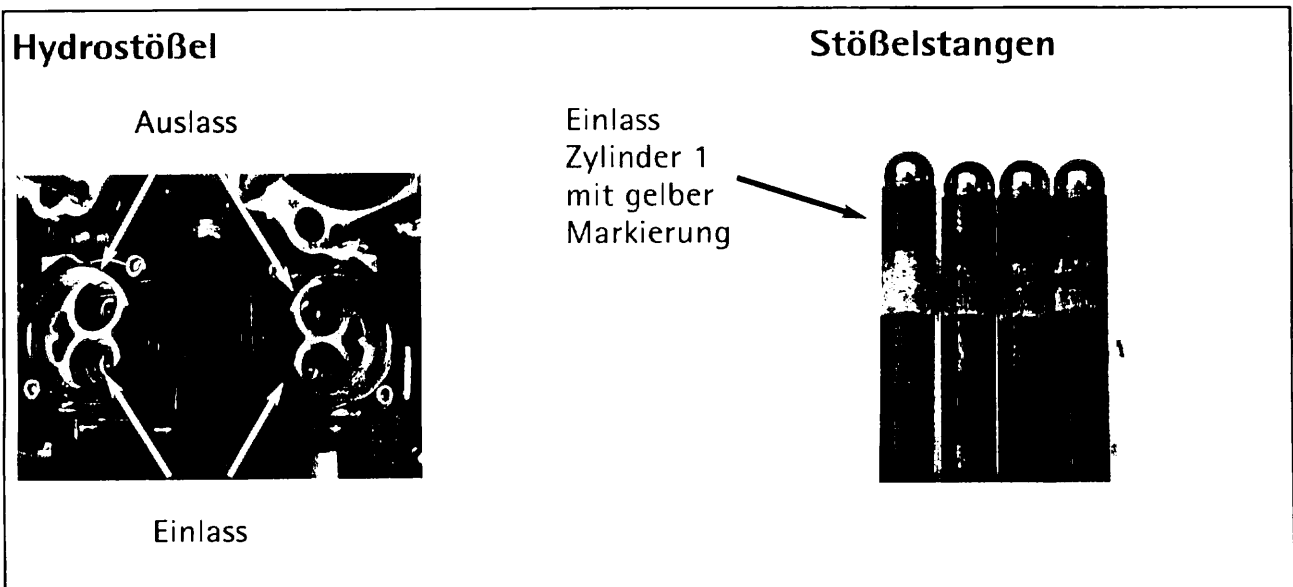
Stößelstangen und Hydrostößel

- Alle Stößelstangen sind auf die neue Auslegung der Kipphebel abgestimmt und daher kürzer als bei XV 1600
- Die Einlass-Stößelstange für Zylinder Nr. 1 ist geringfügig länger als die übrigen drei Stößelstangen
- Die Stößel sind identisch mit denen der XV 1600



XV 1700: A = 288,5 mm, Markierung: Grün
 Betätigt Auslass (Z1) sowie Ein- und Auslass (Z2)-Kipphebel
 A = 290,5 mm, Markierung: Gelb
 Betätigt nur Einlass-Kipphebel an Zylinder 1

XV 1600: A = 293,7 mm, Markierung: keine
 Betätigt alle Kipphebel
 Die anderen Abmessungen der Stößelstangen sind identisch.



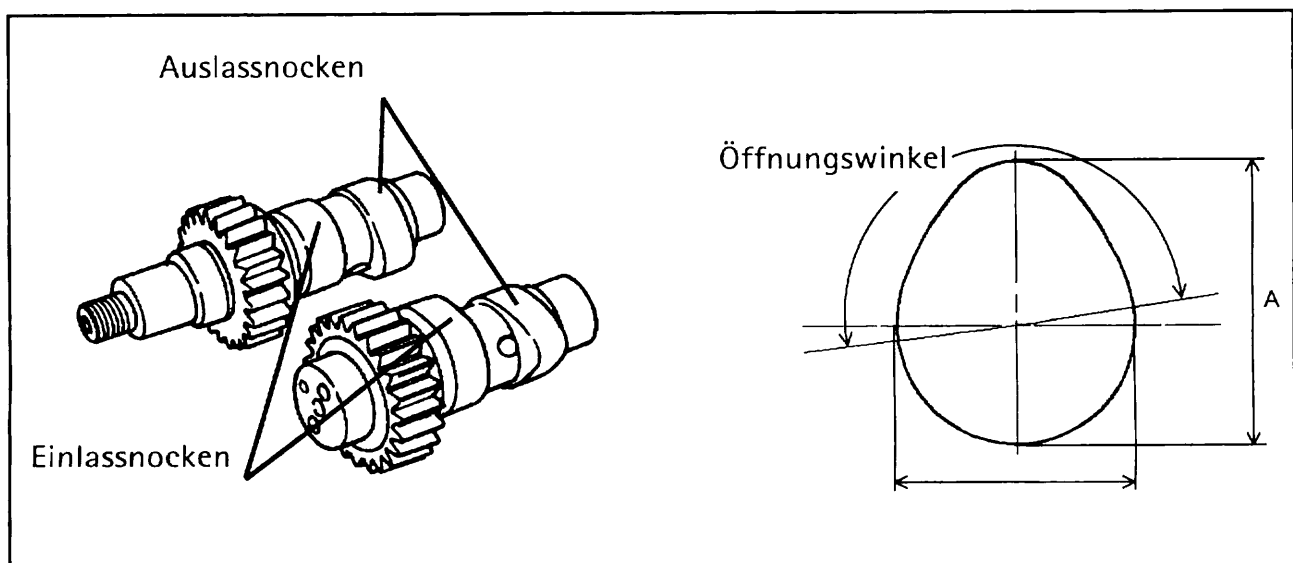
Nockenwellen

- Die Nockenprofile sind auf die neue Kipphebel-Auslegung abgestimmt
- Der Maximalhub entspricht dem der XV 1600
- Die Nockenwellen sind zwischen den Modellen nicht austauschbar

Nockenprofile		XV 1600	XV 1700
Einlass	A	36,549-36,649 mm	38,276-38,286 mm
	B	31,950-32,050 mm	32,058-32,068 mm
	Öffnungswinkel	260 Grad	284 Grad
Auslass	A	36,554-36,654 mm	38,277-38,287 mm
	B	31,950-32,050 mm	32,040-32,050 mm
	Öffnungswinkel	260 Grad	284 Grad

Steuerzeiten		XV 1600	XV 1700
Einlass	Öffnen	30° vor OT	42° vor OT
	Schließen	50° nach UT	62° nach UT
	Max. Hub	8,5 mm	8,5 mm
Auslass	Öffnen	55° vor UT	72° vor UT
	Schließen	25° nach OT	32° nach OT
	Max. Hub	8,5 mm	8,5 mm
Überschneidung		55 Grad	74 Grad

- Der geänderte Öffnungswinkel erhöht die Leistungsausbeute

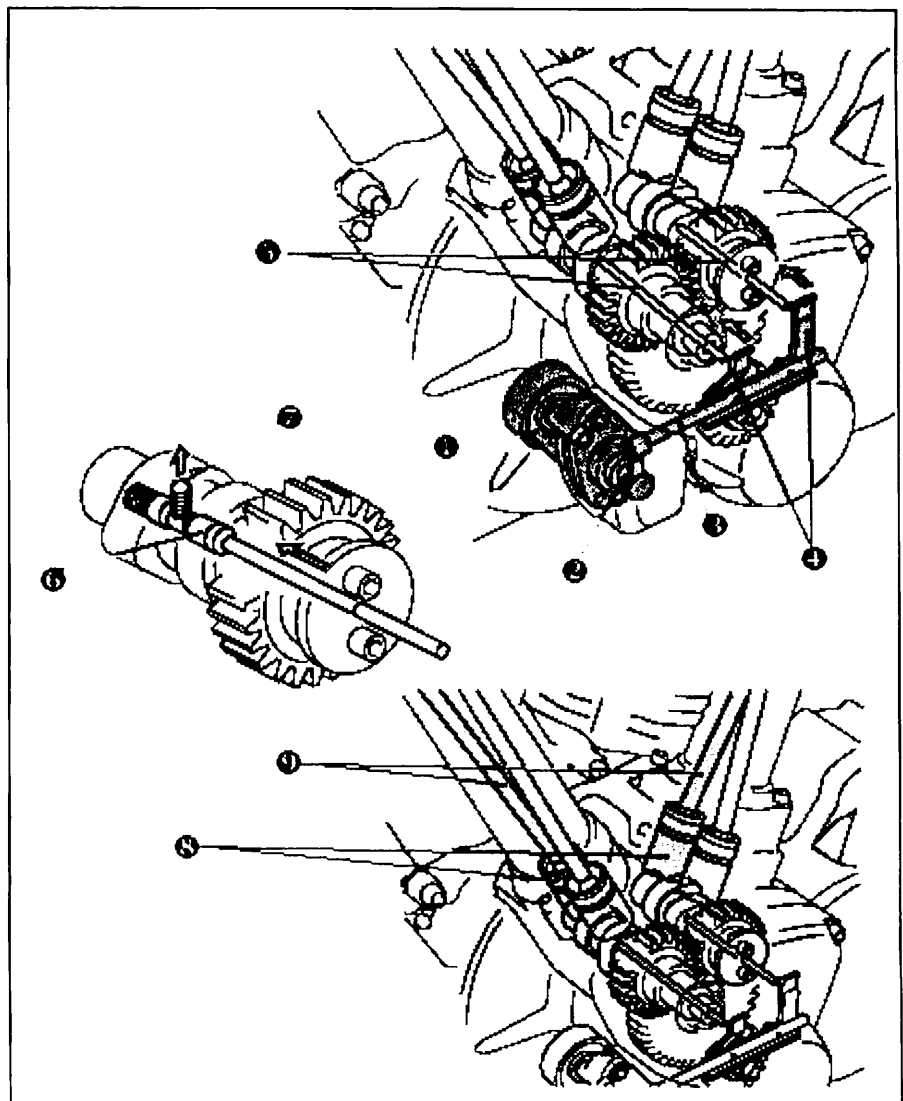


Automatische Dekompression

- Der automatische Dekompressionsmechanismus entspricht dem der XV 1600

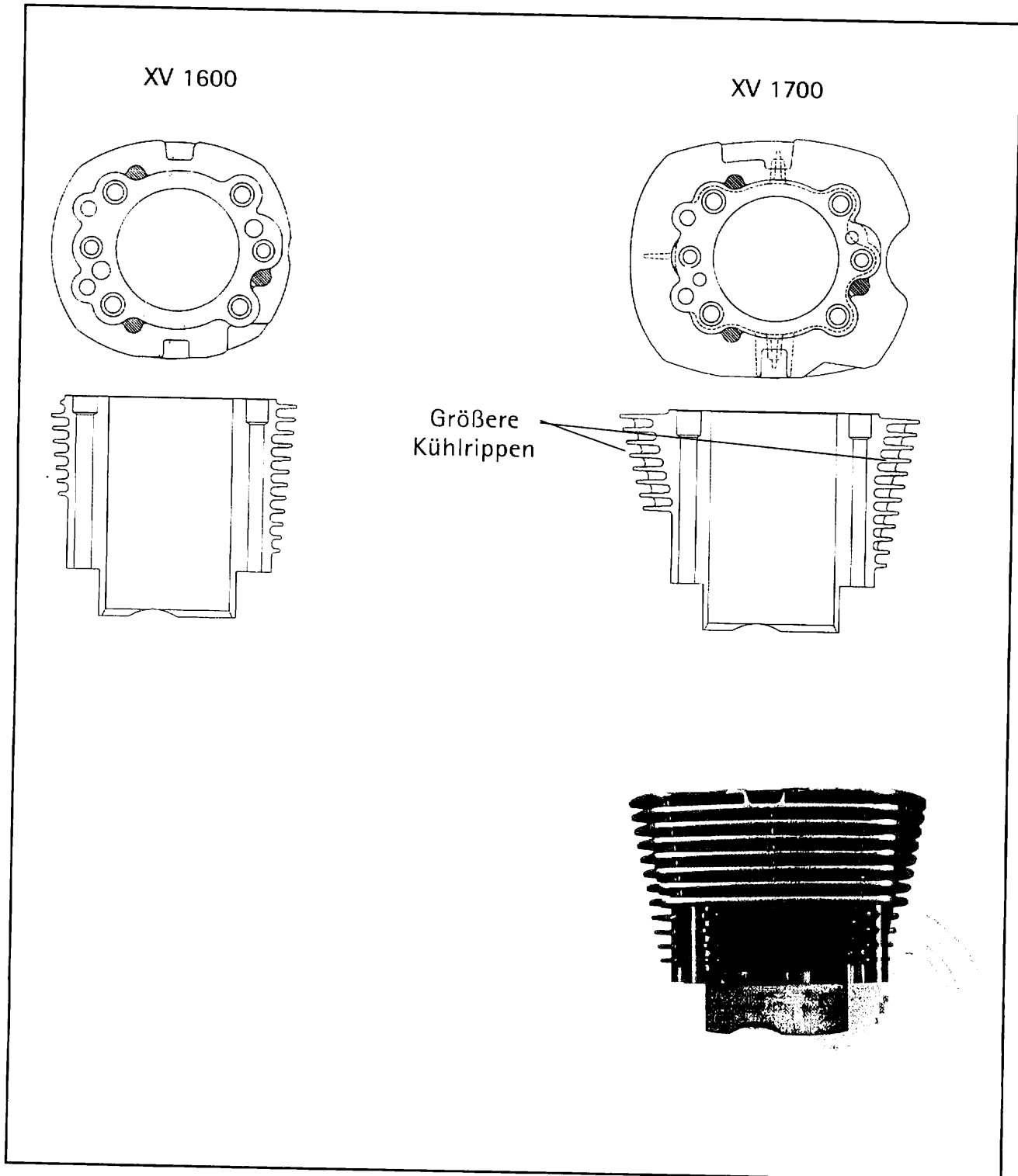
Funktionsweise:

1. Sobald der Anlasser betätigt wird, rückt der Magnetschalter **1** einen Hebel **2** aus.
2. Über ein Gestänge **3** werden die Dekompressions-Kipphebel **4** in Pfeilrichtung bewegt und drücken die Druckstangen **5** der Nockenwellen nach innen.
3. Ein Nocken **6** auf der Druckstange bewegt den Druckstift **7** nach oben.
4. Wenn der Anlasser die Nockenwellen in Drehung versetzt, sorgen die Druckstifte dafür, dass die Stößel **8** auf der Auslassseite kurz vor OT angehoben werden. Über die Stößelstangen **9** und Kipphebel werden die Auslassventile also leicht geöffnet.
5. Sobald eine bestimmte Motordrehzahl erreicht ist, arbeitet der Dekompressionsmechanismus nicht mehr.



Zylinder

- Die Hubraumerweiterung erfolgte durch Aufbohren der Zylinder von 95 auf 97 mm
- Die Zylinder sind mit einer keramischen Beschichtung versehen
- Größere Kühlrippen verbessern die Wärmeableitung

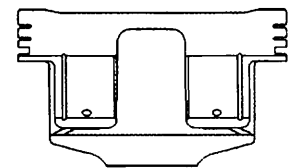
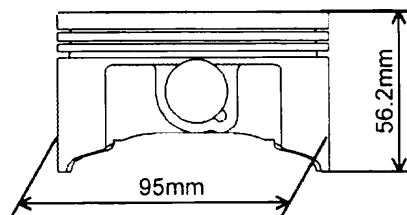
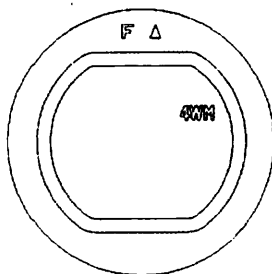


Kolben

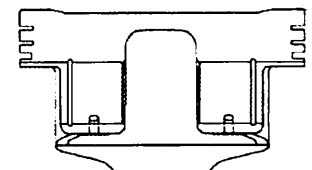
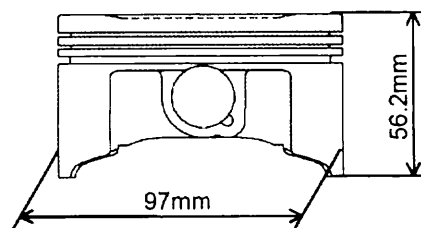
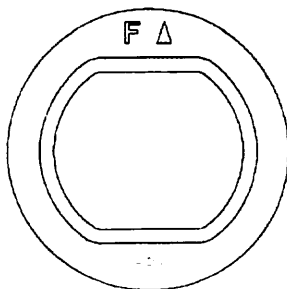
- Der Kolbendurchmesser wurde von 95 auf 97 mm vergrößert
- Der Kolbenring-Umfang wurde ebenfalls erhöht
- Eine Aluminiumoxid-Beschichtung im Bereich des obersten Kolbenrings reduziert den Ringnut-Verschleiß
- Die Pfeil- und "F"-Markierungen auf dem Kolben weisen immer nach vorn (in Richtung Einlass beim hinteren Zylinder 1). Grund ist der Kolbenbolzenversatz



XV 1600

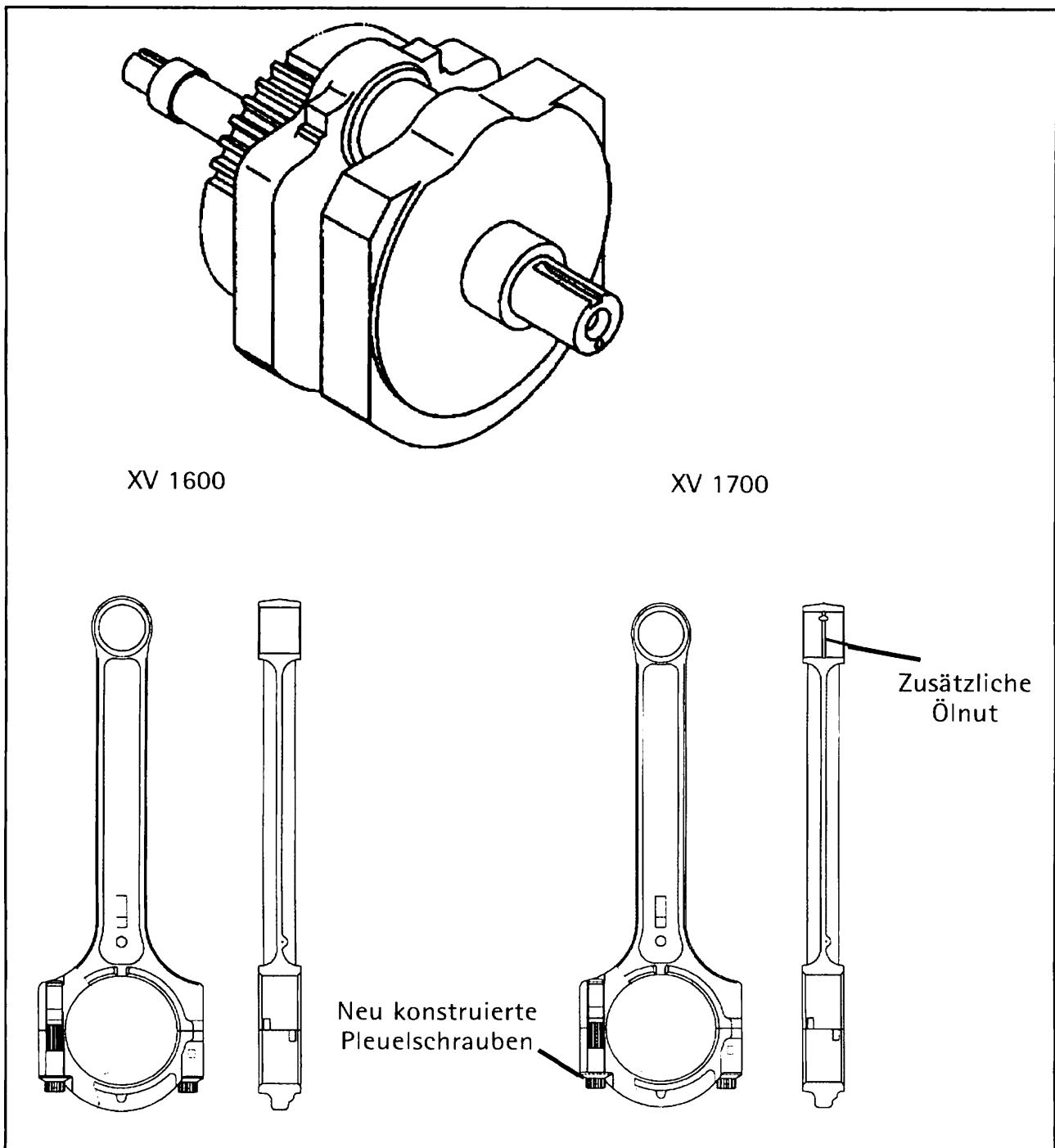


XV 1700



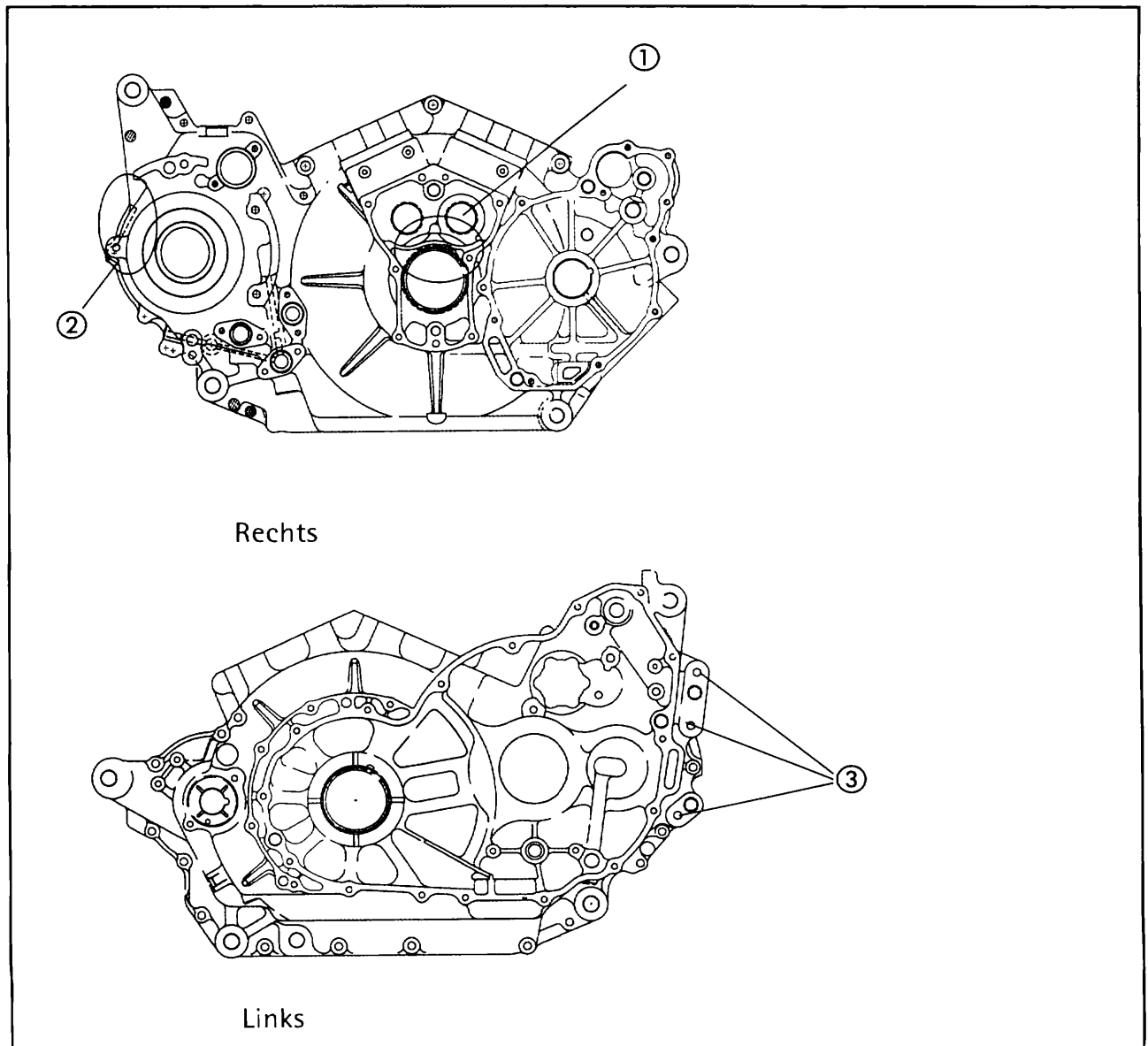
Kurbelwelle und Pleuel

- Die Kurbelwelle ist identisch mit dem Bauteil der XV 1600
 - Die Pleuel entsprechen denen der XV 1600, weisen aber folgende Unterschiede auf:
 - Eine zusätzliche Ölnut am Pleuelauge
 - Die Pleuelfuß-Dehnschrauben werden nun nach der Winkelmethode angezogen
 1. Pleuelfußschrauben mit 15 Nm anziehen
 2. Um weitere 90° festziehen
- Hinweis:** Immer neue Schrauben und Muttern verwenden



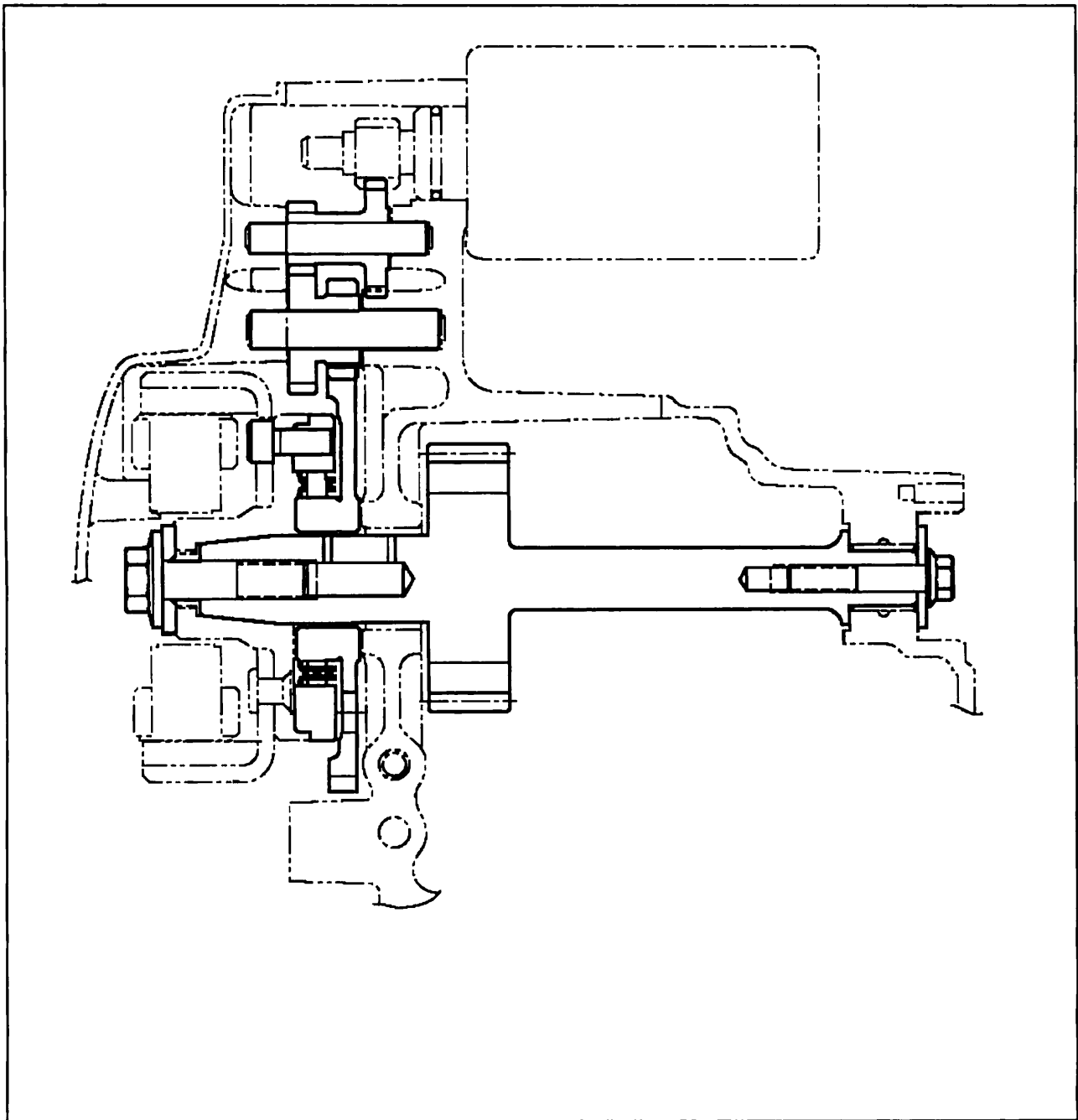
Kurbelgehäuse

- Das Kurbelgehäuse ist im Wesentlichen baugleich mit dem der XV 1600
- Die Gehäusefarbe ist jetzt Schwarz
- Änderungen gegenüber XV 1600:
 1. Der Bereich um die Nockenwellenlager ist großzügiger ausgelegt und auf das geänderte Nockenprofil abgestimmt
 2. Der Geschwindigkeits-Sensor ist um 0,5 mm tiefer im Kurbelgehäuse und damit näher am kleineren Getriebezahnrads des 5. Ganges platziert
 3. Die Befestigungsschrauben für das Zwischengetriebe-Gehäuse haben nun einen Durchmesser von 10 statt bisher 8 mm



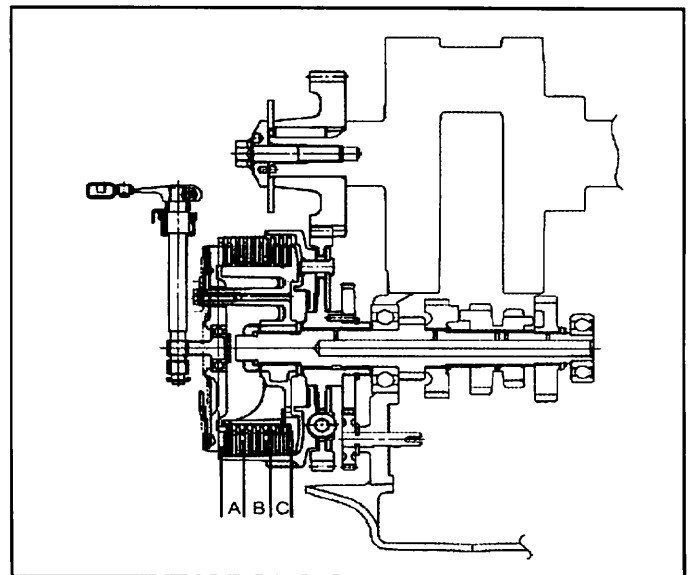
Anlasser

- Die Freilaufkupplung sitzt wie bei der XV 1600 auf dem Generator-Rotor
- Zwecks höherer Belastbarkeit ist der Generator-Rotor mit einem Keil auf der Welle gesichert



Kupplung

- Die Primärübersetzung bleibt gegenüber der XV 1600 unverändert
- Die Tellerfeder der Kupplung weist eine um 7 % höhere Federkraft auf und trägt damit der gesteigerten Motorleistung Rechnung
- Die Kupplungsscheiben sind mit zwei zusätzlichen Dämpfer-Federn bestückt, die zu einem weichen Einrücken der Kupplung beitragen
 - A. 6 Scheiben
 - B. 5 weitere Scheiben
 - C. ganz hinten wie XV 1600



Kupplungsbestückung

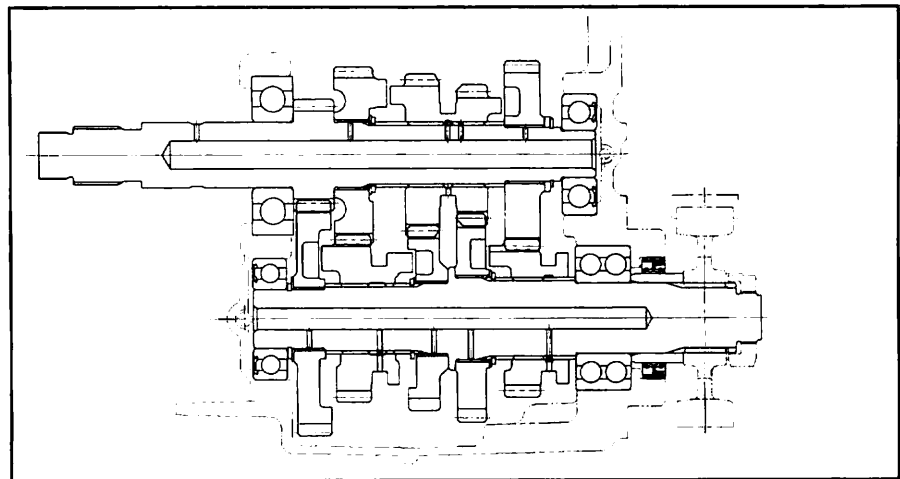
	Teilenummer	Bauteil	Stückzahl
A	26H-16307-00	Reibscheibe 3	2
	26H-16321-00	Reibscheibe 1	1
	26H-16324-00	Stahlscheibe 1	3
	5PX-16383-00	Dämpfer-Feder	1
B	26H-16307-00	Reibscheibe 3	2
	26H-16321-00	Reibscheibe 1	1
	26H-16324-00	Stahlscheibe 1	3
	5PX-16383-00	Dämpfer-Feder	1
C	26H-16307-00	Reibscheibe 3	2
	26H-16321-00	Reibscheibe 1	1
	26H-16324-00	Stahlscheibe 1	2
	1FK-16383-00	Dämpfer-Feder	1



	Teilenummer	Bauteil	Stückzahl
A	26H-16307-00	Reibscheibe 3	6
+	26H-16321-00	Reibscheibe 1	3
B	26H-16324-00	Stahlscheibe 1	8
+	1FK-16383-00	Dämpfer-Feder	1
C	5PX-16383-00	Dämpfer-Feder	2

Getriebe

- Kürzere Sekundärübersetzung als XV 1600
- Im 1. Gang längere Gangübersetzung, aber kürzere Gesamtübersetzung
- Im 2. und 3. Gang unveränderte Gangübersetzung, aber kürzere Gesamtübersetzung
- Im 4. und 5. Gang kürzere Gang- und Gesamtübersetzung

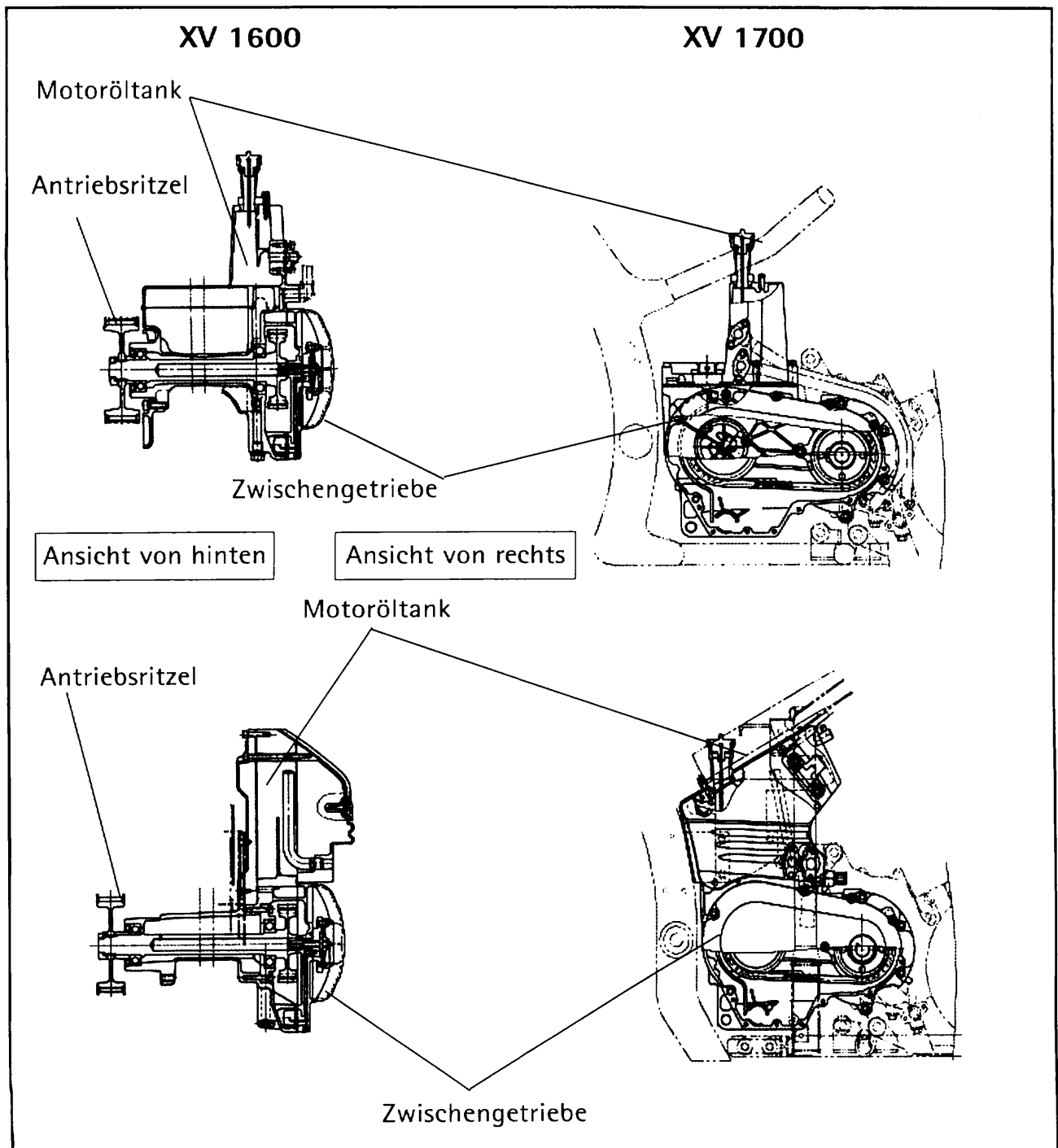


Gangübersetzung	XV 1600	XV 1700
Primärübersetzung	→ →	$72/47 = 1,532$
Sekundärübersetzung (Zwischengetriebe x Riemenantrieb)	$35/32 \times 70/33$ $= 2,320$	$35/32 \times 70/32$ $= 2,393$
1. Gang	$39/16 = 2,437$	$38/16 = 2,375$
2. Gang	→ →	$30/19 = 1,579$
3. Gang	→ →	$29/25 = 1,160$
4. Gang	$29/32 = 0,906$	$29/31 = 0,935$
5. Gang	$21/28 = 0,750$	$24/30 = 0,800$

Gesamtübersetzung	XV 1600	XV 1700
1. Gang	8,663	8,705
2. Gang	5,612	5,787
3. Gang	4,123	4,252
4. Gang	3,221	3,429
5. Gang	2,666	2,932

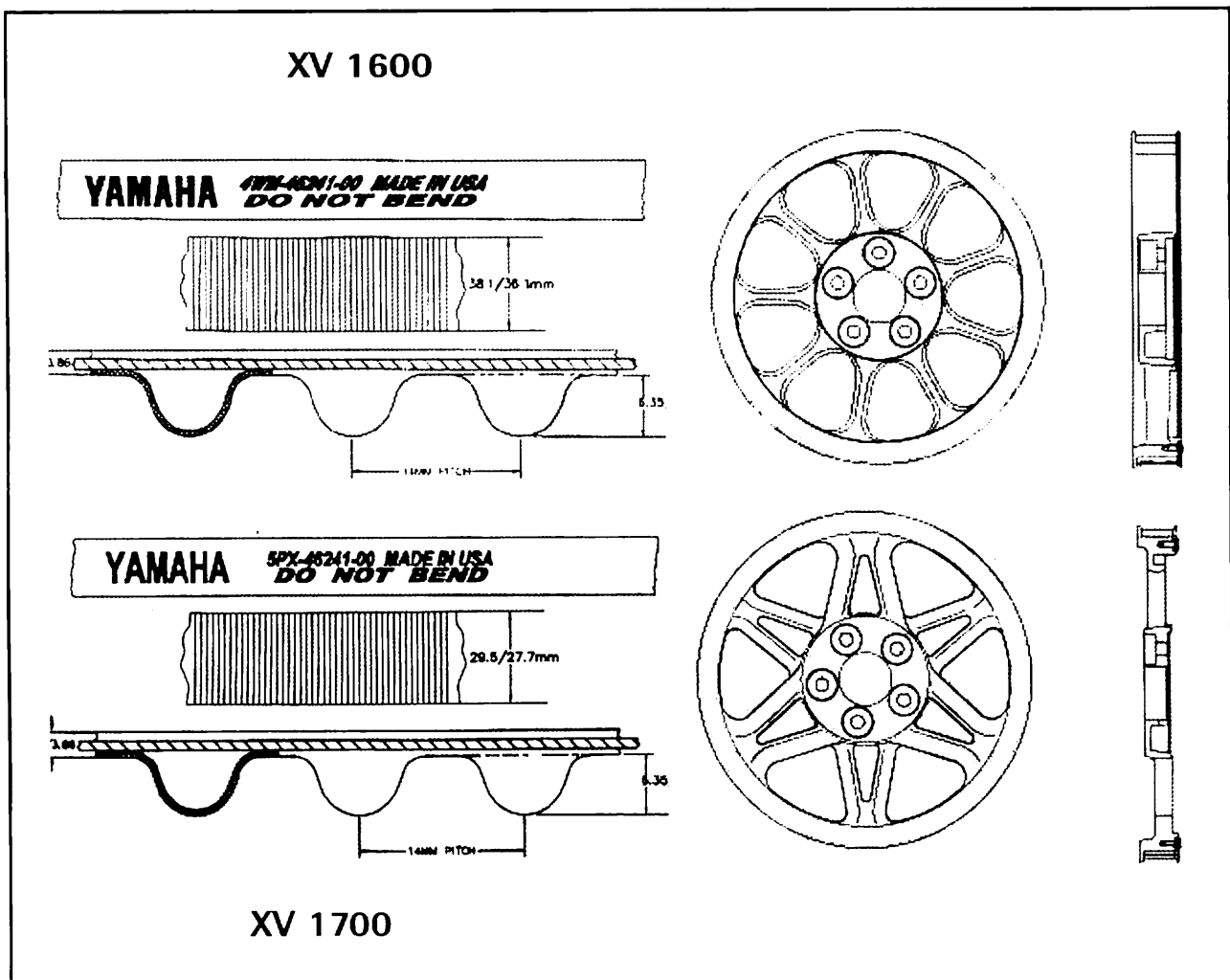
Zwischengetriebe

- Gleiches Übersetzungsverhältnis wie XV 1600: $35/32 = 1,094$
- Leise laufende und wartungsarme Zahnkette
- Separate Ölpumpe
- Empfohlenes Getriebeöl: SAE80 Hypoid-Getriebeöl API GL-4
- Ölfüllmengen - Gesamtvolumen: 490 cm^3 - Wechsellmenge: 400 cm^3



Endantrieb

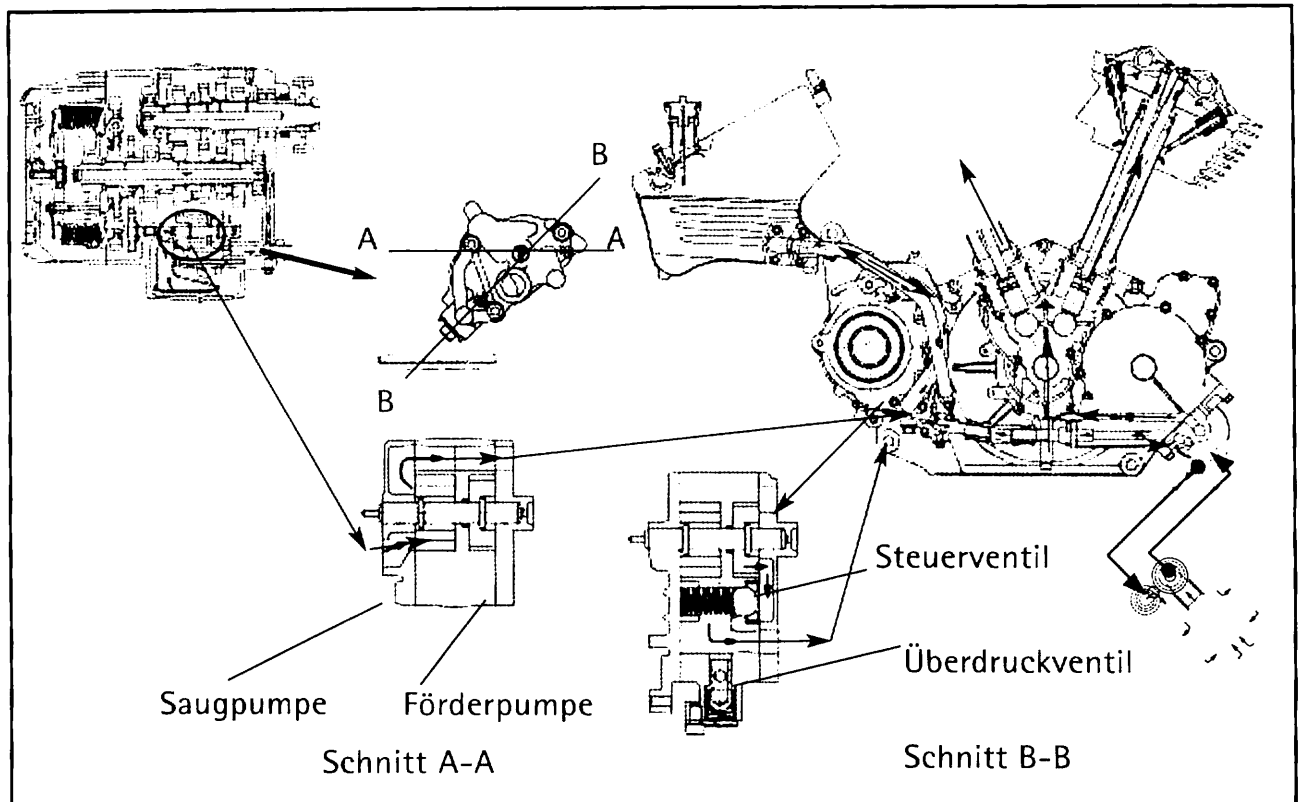
- Antriebsritzel und Hinterradzahnkranz wurden überarbeitet
- Ritzel, Zahnkranz und Zahnriemen sind schmaler und 23 % leichter als bei XV 1600
- Der Zahnriemen hat eine höhere Zugfestigkeit dank zusätzlicher Kevlar-Verstärkung
- Kürzere Endübersetzung
 - XV 1600: $70/33 = 2,121$
 - XV 1700: $70/32 = 2,188$
- Die Antriebsriemen-Spannung ist höher als bei der XV 1600



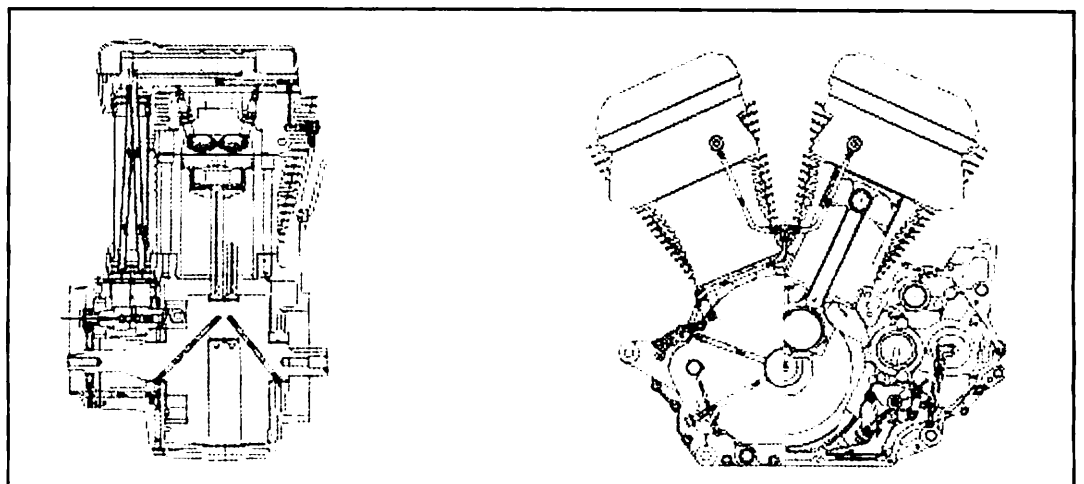
Riemenspannung	XV 1600	XV 1700
Auf dem Seitenständer	7,5-13 mm bei 4,5 kg	6-8 mm bei 4,5 kg
Hinterrad entlastet	14-21 mm bei 4,5 kg	7-9 mm bei 4,5 kg

Schmierung

- Schmiersystem und Füllmengen bleiben gegenüber der XV 1600 unverändert
- Der neu gestaltete Öltank mit verbesserter Optik passt besser zum neuen Chassis

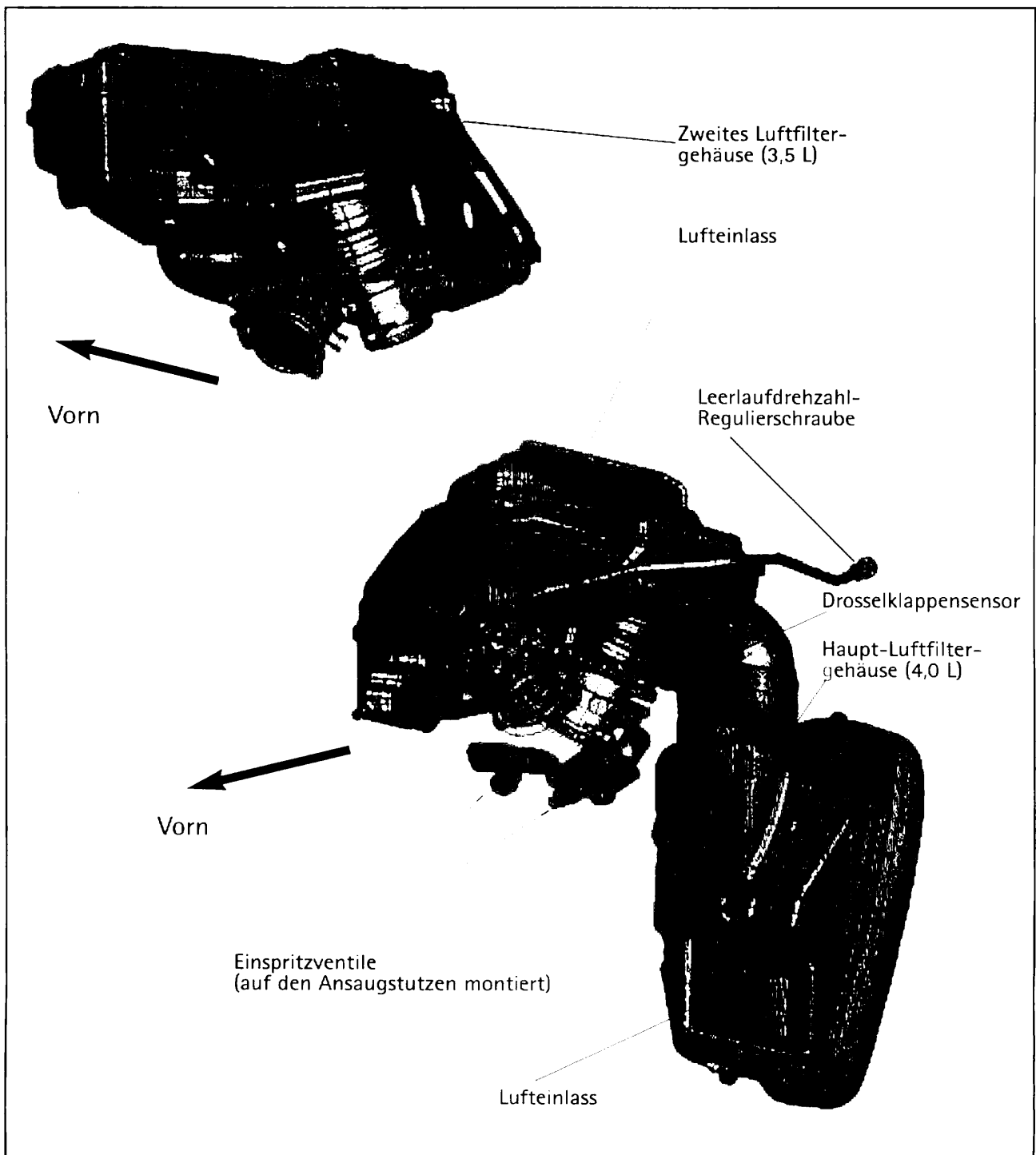


Ölfüllmengen	XV 1700
Gesamt	5.000 cm ³
Motor	3.000 cm ³
Öltank	2.000 cm ³
Ölwechsel ohne Filter	3.700 cm ³
Ölwechsel mit Filter	4.100 cm ³



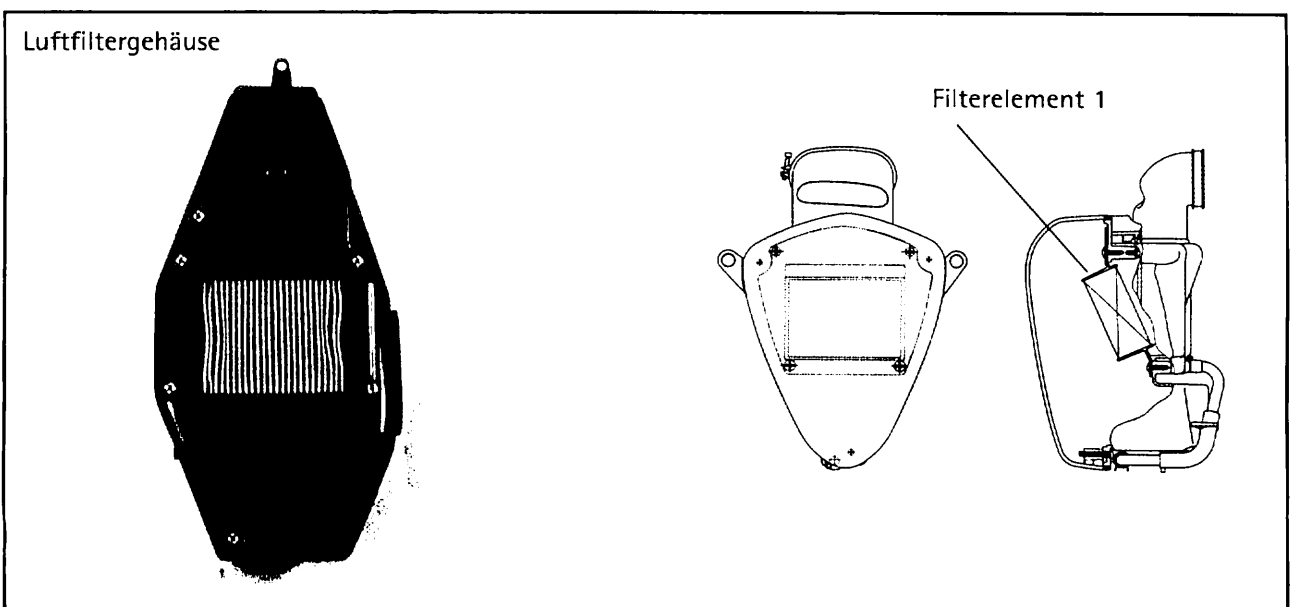
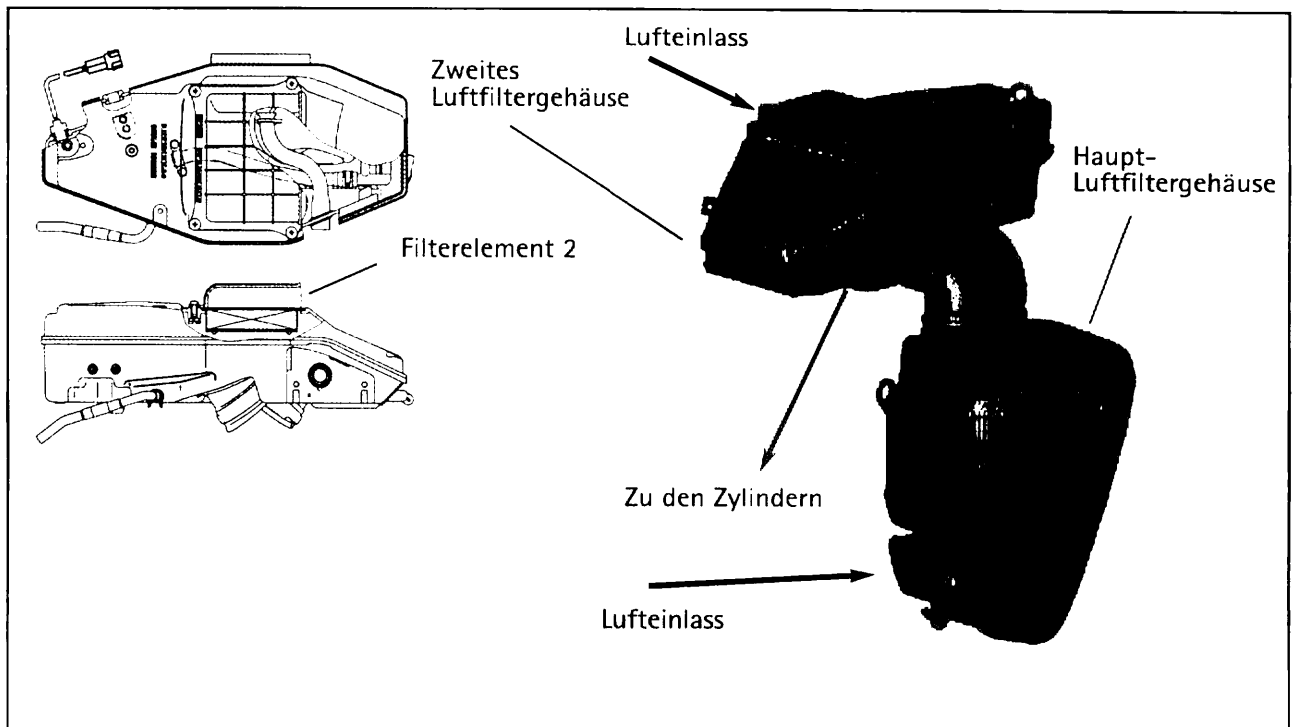
Luftfiltergehäuse (1)

- Neu gestaltetes Zweikammer-Ansaugsystem
- Ein Luftfiltergehäuse befindet sich auf der rechten Motorseite, das zweite Ansauggehäuse ist oberhalb der Drosselklappengehäuse montiert
- Das Haupt-Luftfiltergehäuse hat ein Volumen von 4,0 Liter
Das zweite Luftfiltergehäuse hat ein Volumen von 3,5 Liter



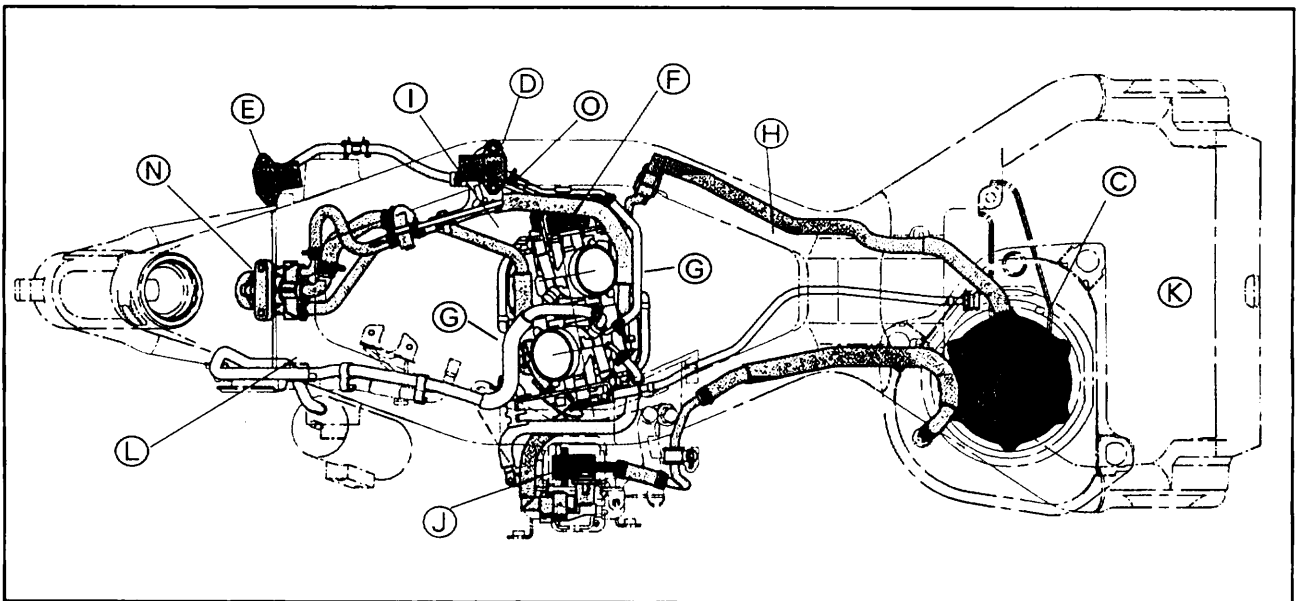
Luftfiltergehäuse (2)

- Beide Luftfiltergehäuse sind mit einem separaten Filterelement bestückt
- Die Viskose-Filterelemente können nicht gereinigt werden
- Lange Lebensdauer
(Die Lebensdauer hängt von den Betriebsbedingungen ab - weitere Details dazu finden sich in der Betriebsanleitung.)

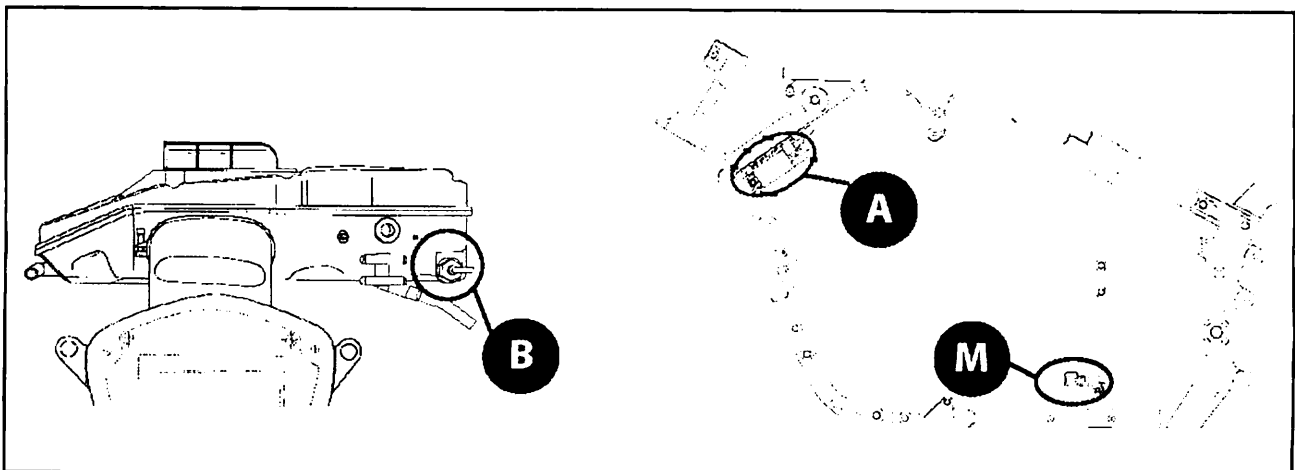


Benzineinspritzung – Lage der Komponenten

- Das elektronische Steuergerät (ECU, Electronic Control Unit) verarbeitet die Informationen zahlreicher Sensoren und berechnet so Einspritzzeitpunkt und -dauer
- Da der Motor luftgekühlt ist, werden die thermischen Bedingungen über die Motoröl- und Zylinderkopftemperatur erfasst
- Das System erfüllt die Abgasnorm EU-1 ohne Katalysator und Lambda-Sonde
- Die Benzinpumpe ist im unteren Tank montiert

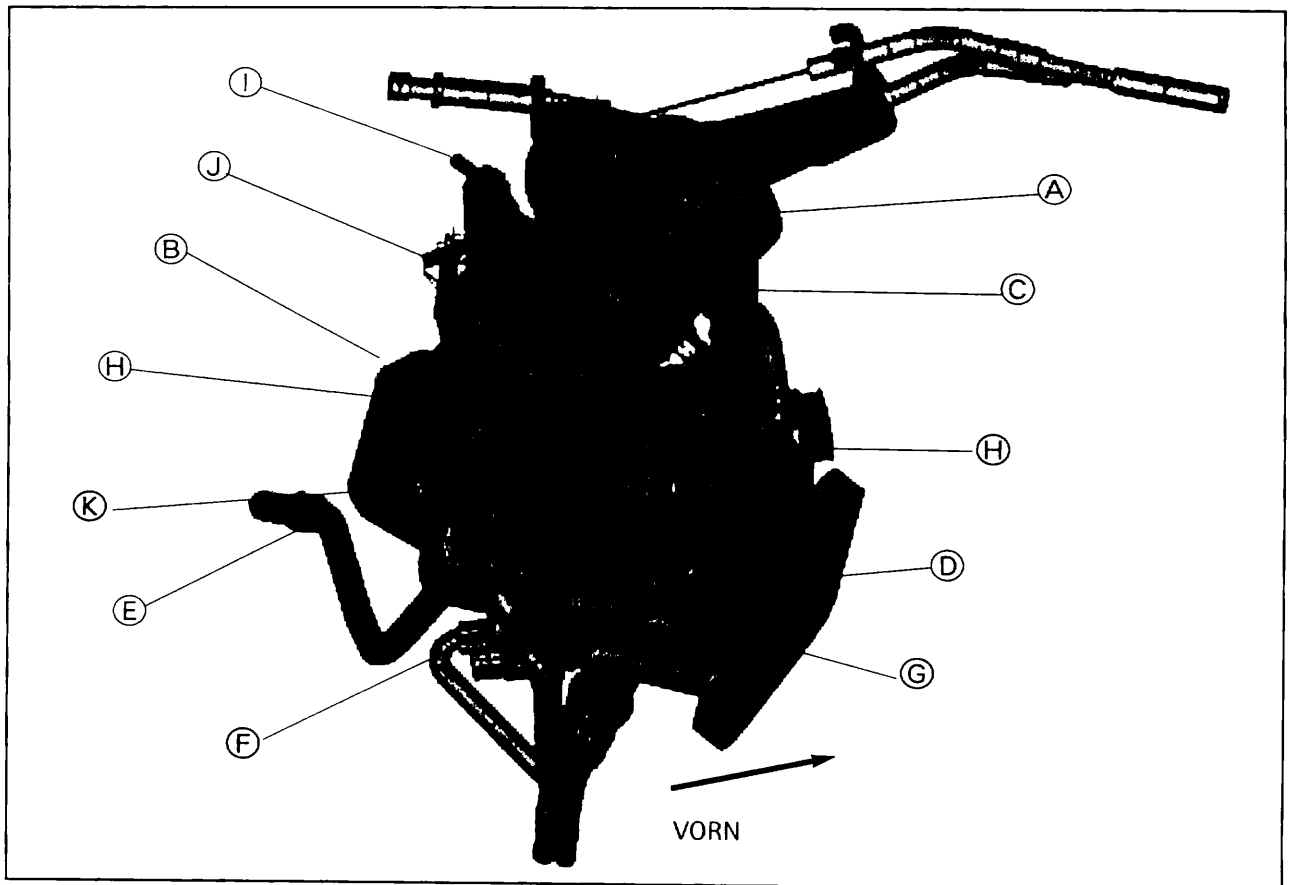


- | | |
|--|------------------------------------|
| (A) Zündspule | (I) Motortemperatur-Sensor |
| (B) Ansaugtemperatur-Sensor | (J) Druckregler |
| (C) Benzinpumpe | (K) ECU |
| (D) Ansaugdruck-Sensor, Zyl. 1 | (L) Atmosphärendruck-Sensor |
| (E) Ansaugdruck-Sensor, Zyl. 2 | (M) Neigungs-Sensor |
| (F) Drosselklappensensor | (N) Kaltlaufventil |
| (G) Einspritzventile | (O) Zylinderidentifikations-Sensor |
| (H) Temperatur-Sensor (auf dem Öltank) | |

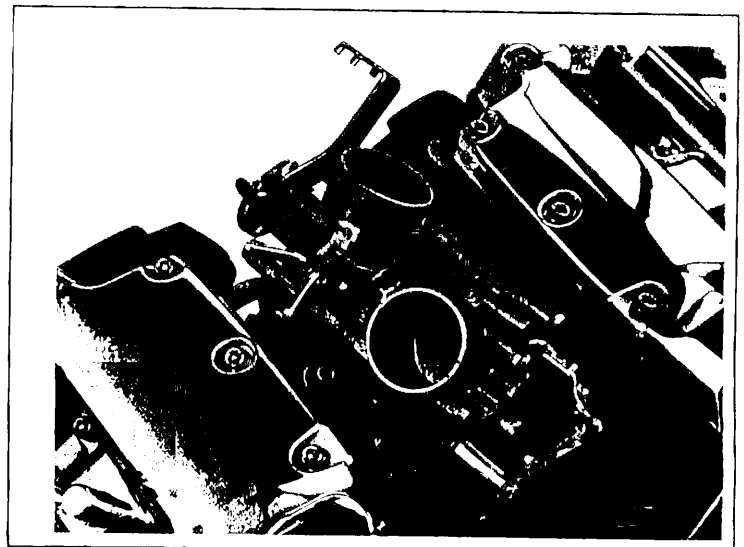


Drosselklappengehäuse (1)

- Die Drosselklappengehäuse der Benzineinspritzung sind in Fallstrombauweise angeordnet
- Die Drosselklappen verfügen über 40 mm Durchmesser
- Je ein Einspritzventil pro Ansaugstutzen
- Zwei Ansaugdruck-Sensoren
- Drosselklappen-Sensor (TPS, Throttle Position Sensor)

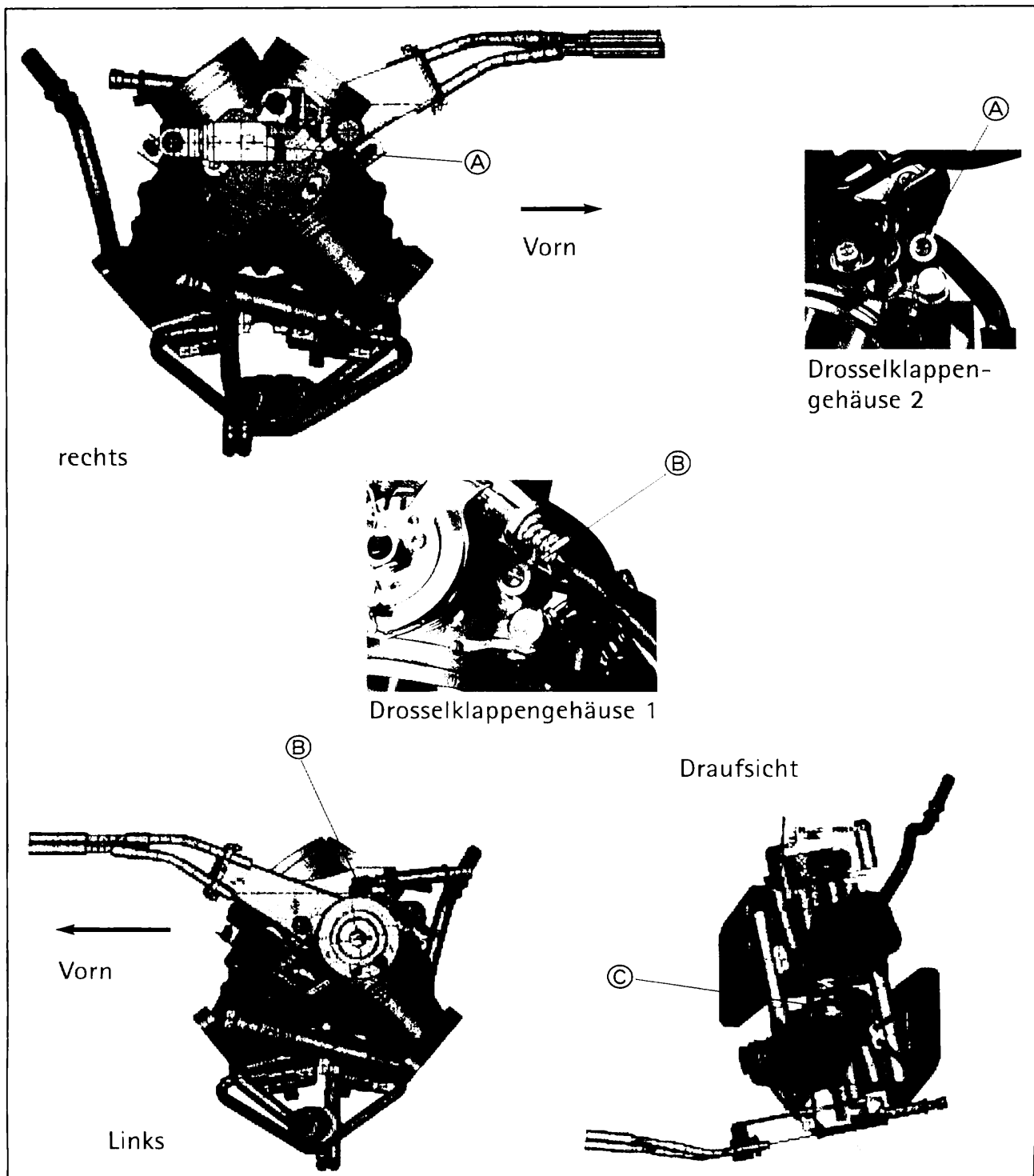


- Ⓐ Drosselklappengehäuse 1
- Ⓑ Ansaugstutzen 1
- Ⓒ Drosselklappengehäuse 2
- Ⓓ Ansaugstutzen 2
- Ⓔ Kraftstoffschlauch
- Ⓕ Einspritzventil
- Ⓖ Drosselklappensensor TPS
- Ⓗ Anschluss zum Kaltlaufventil
- Ⓘ zum Sekundärluftsystem
- ⓵ zum Ansaugdruck-Sensor 1
- ⓶ zum Ansaugdruck-Sensor 2



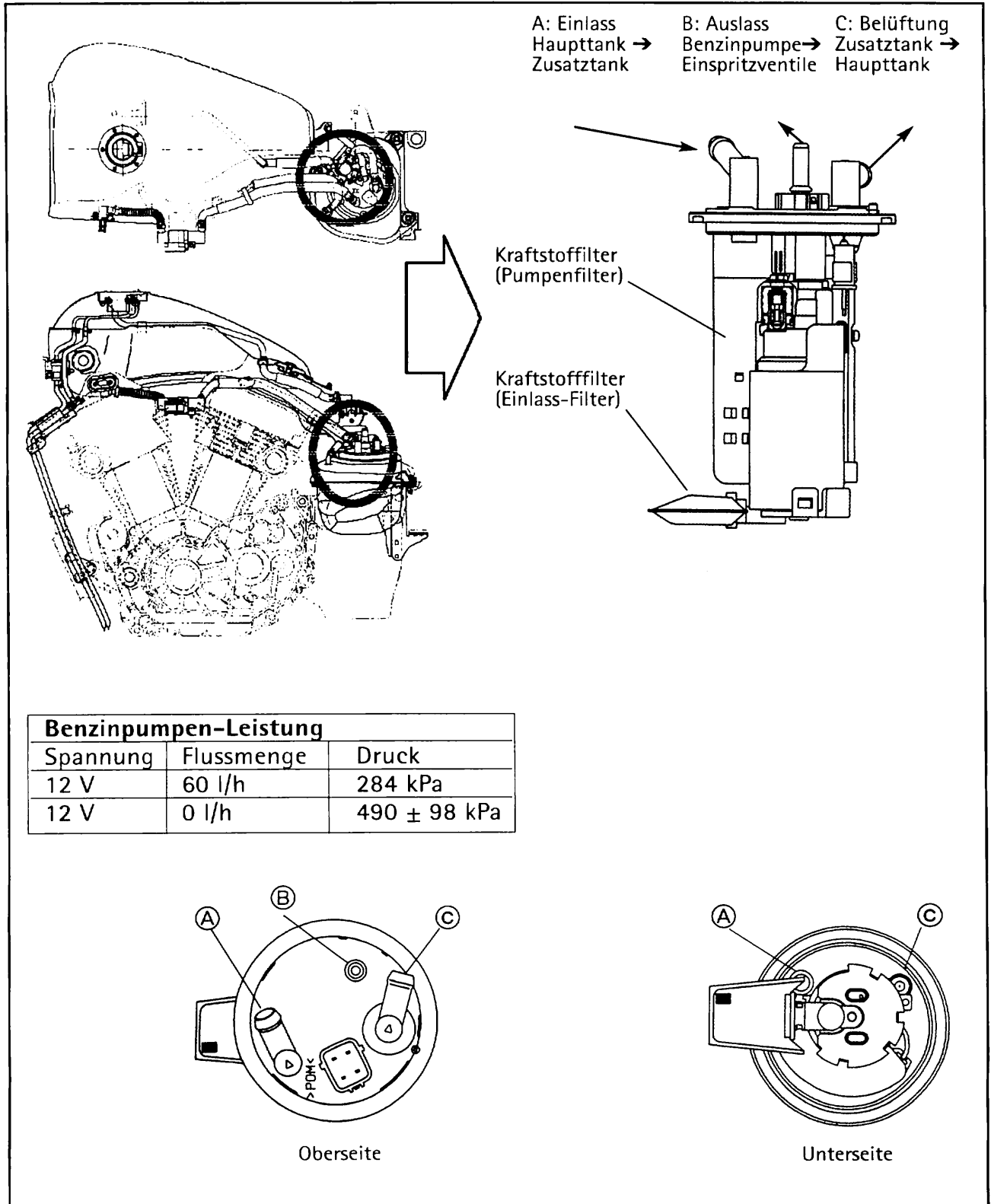
Drosselklappengehäuse (2)

- Die Synchronisierung der Drosselklappen sollte ausschließlich über die Bypass-Luftschraube (A) am Drosselklappengehäuse 2 erfolgen
- Die Bypass-Luftschraube (B) am Drosselklappengehäuse 1 darf nicht verstellt werden
- Die Drosselklappen-Einstellschraube (C) darf nicht verstellt werden
- sie dient normalerweise zur Synchronisierung von Vergasern



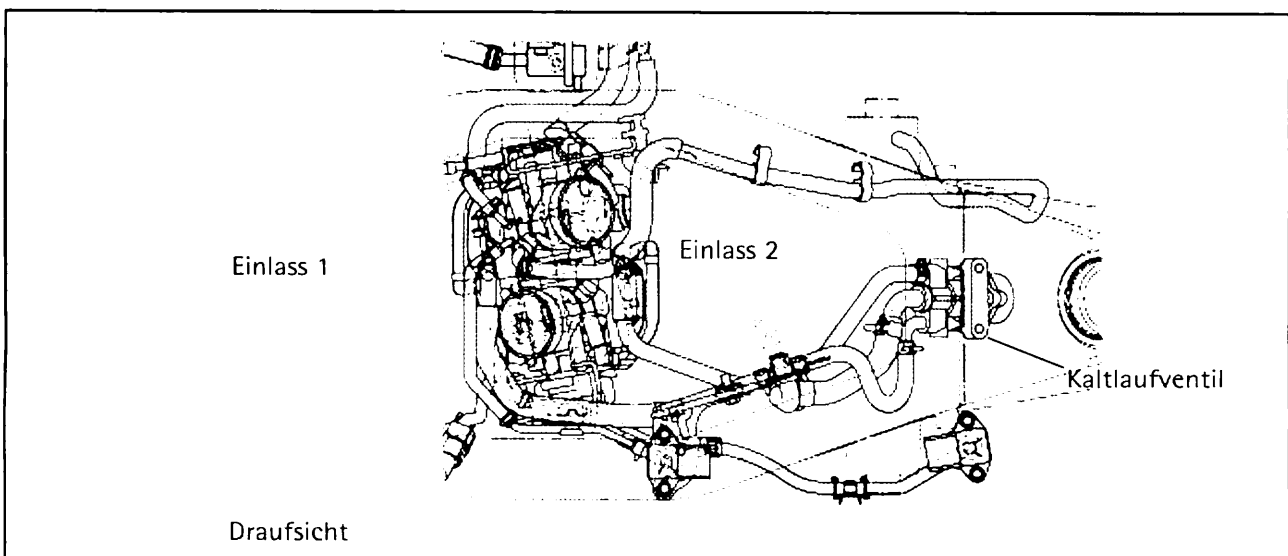
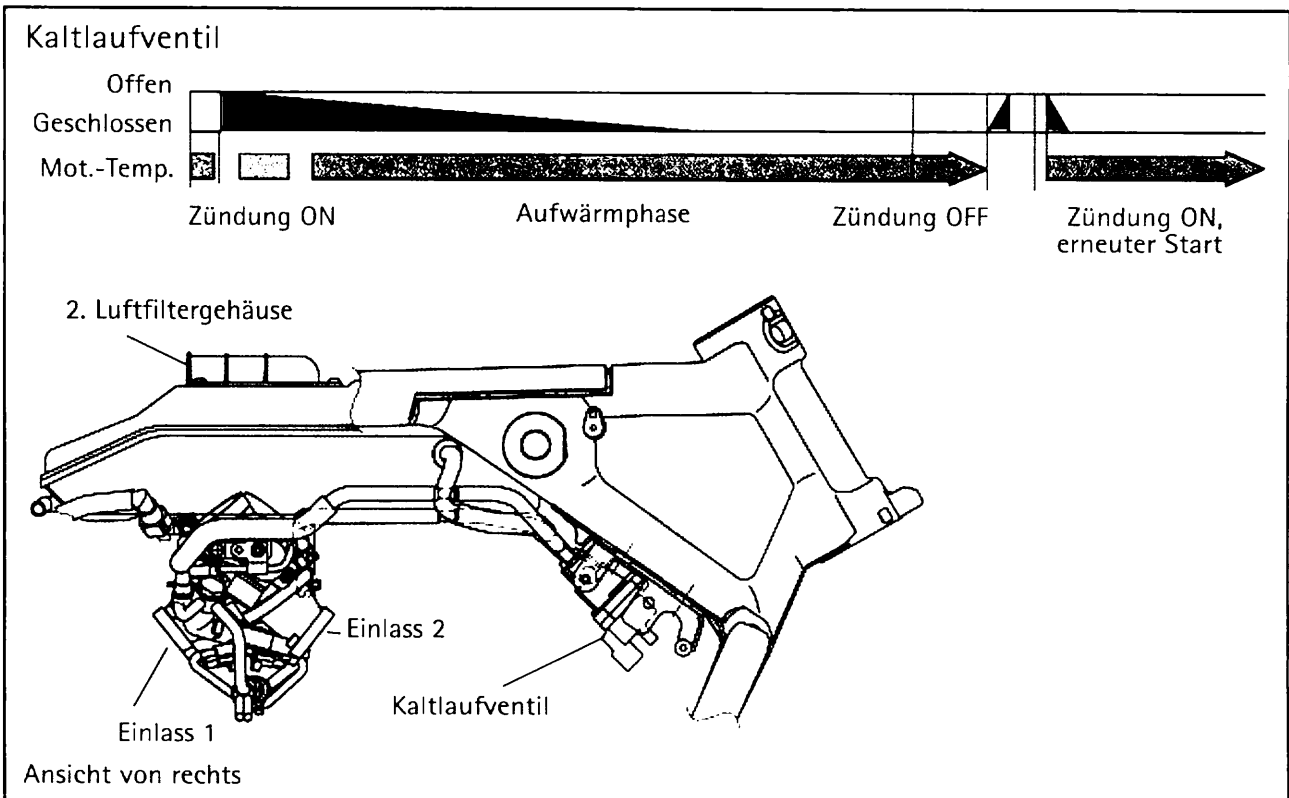
Benzinpumpe

- Die Benzinpumpe ist im unten liegenden Zusatztank montiert
- Die Benzinpumpe arbeitet mit zwei wartungsfreien Kraftstofffiltern
- Der Druckregler ist auf 328 kPa eingestellt



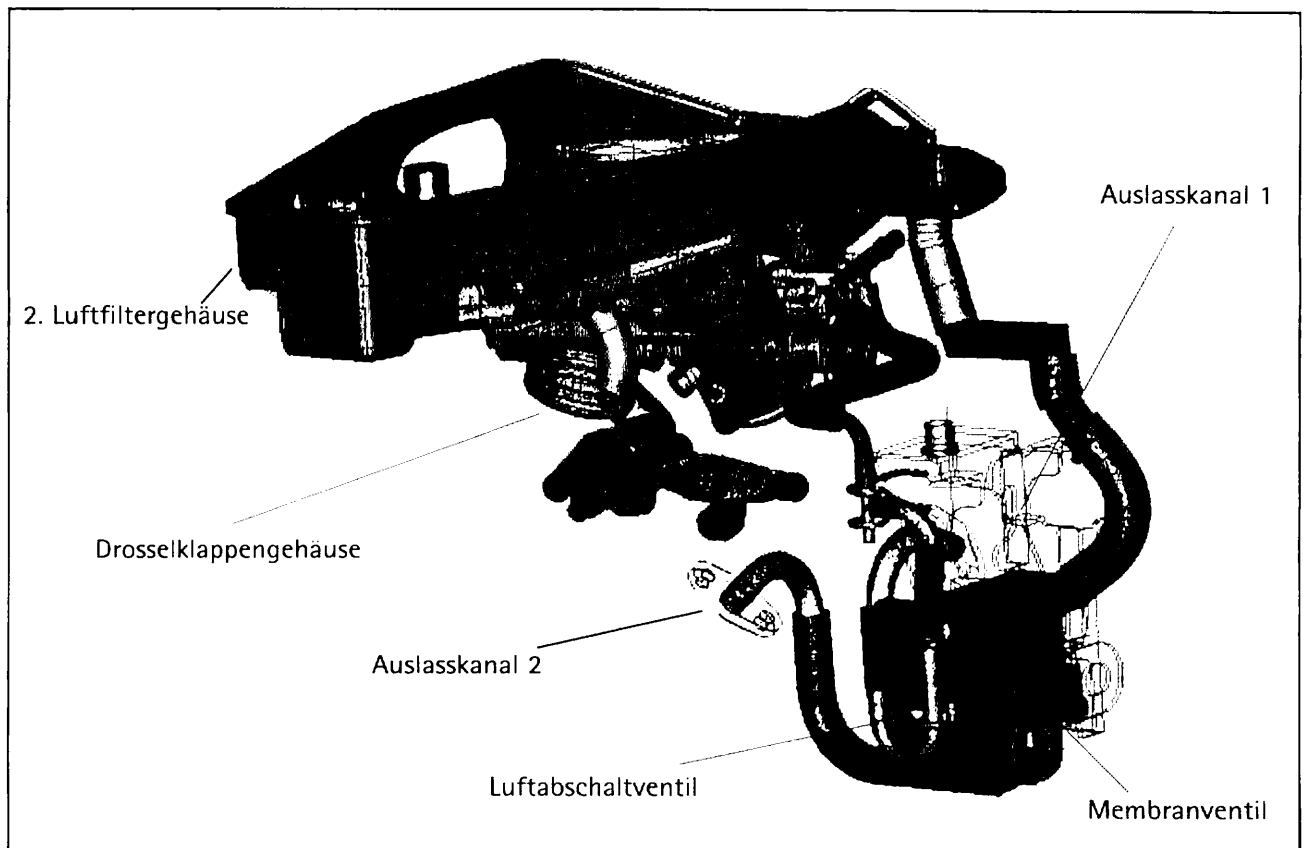
Kaltlaufventil

- Das Kaltlaufventil sorgt in der Kaltlaufphase für eine erhöhte Luftströmung in den Einlasstrakt
- In der Warmlaufphase überwacht das Steuergerät (ECU) die Motoröl-Temperatur und bestimmt danach die Funktion des Kaltlaufventils sowie die Einspritzmenge. Das Resultat ist ein stabiles Leerlaufverhalten
- In der Kaltlaufphase ist das Kaltlaufventil zunächst vollständig geöffnet. Mit zunehmender Motortemperatur schließt das Ventil sukzessive, bis die Betriebstemperatur erreicht ist
- Beim Starten eines betriebswarmen Motors ist das Kaltlaufventil geöffnet und schließt, sobald die ECU die Betriebstemperatur erkennt



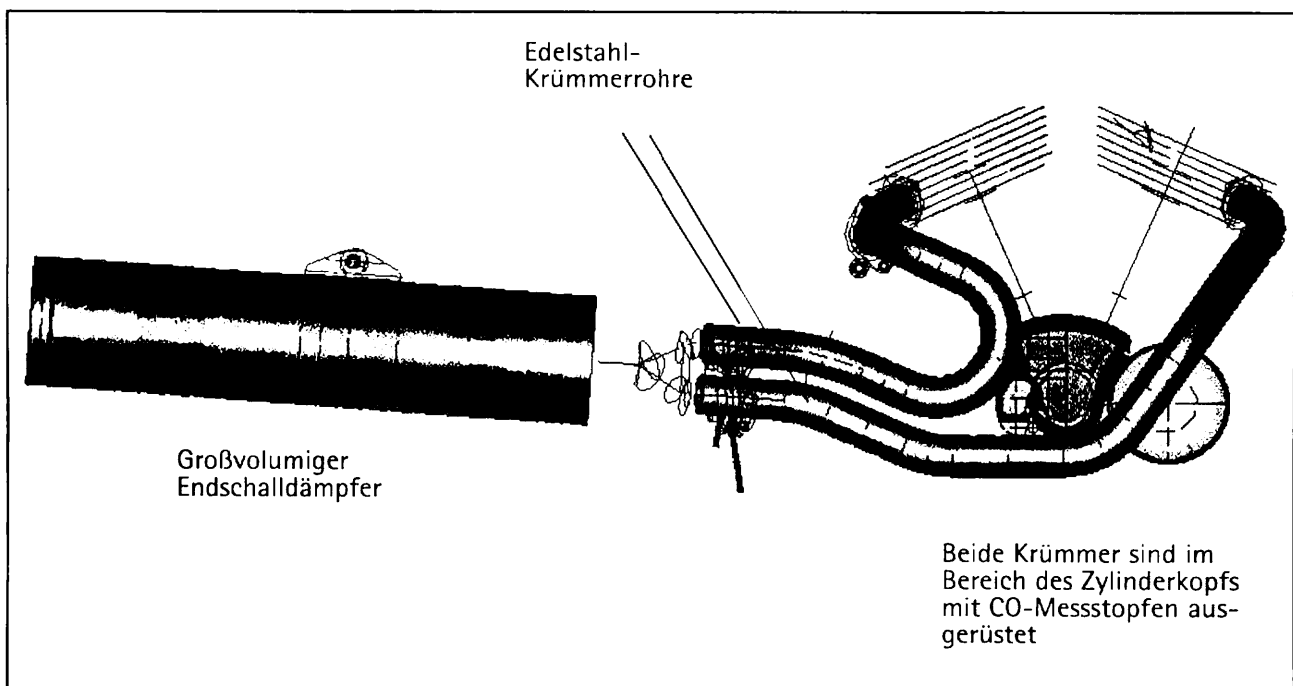
Sekundärluftsystem

- Das Unterdruck gesteuerte Sekundärluftsystem führt Frischluft zu den Auslasskanälen, um eine effiziente Abgas-Nachverbrennung zu gewährleisten
- Das System ist bei Leerlaufdrehzahl und beim Beschleunigen geöffnet und schließt bei Schiebetrieb mit hohem Unterdruck



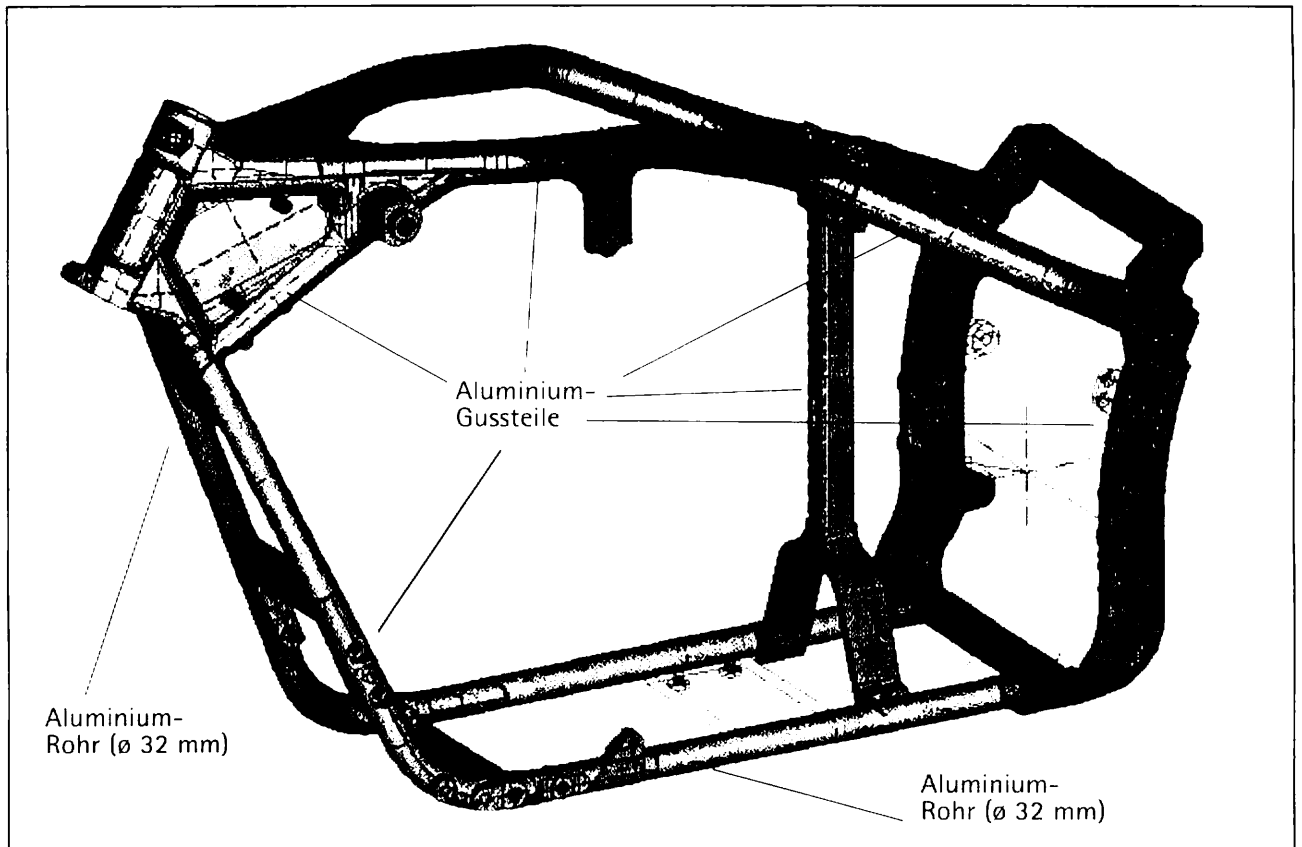
Auspuffanlage

- 2-in-1 Auspuffanlage mit Krümmerrohren aus Edelstahl
- Beide Krümmerrohre sind gleich lang und besitzen einen Durchmesser von 38,1 mm
- Der großvolumige Endschalldämpfer aus Stahl hat folgende Abmessungen
 - Durchmesser: 160 mm
 - Länge: 570 mm



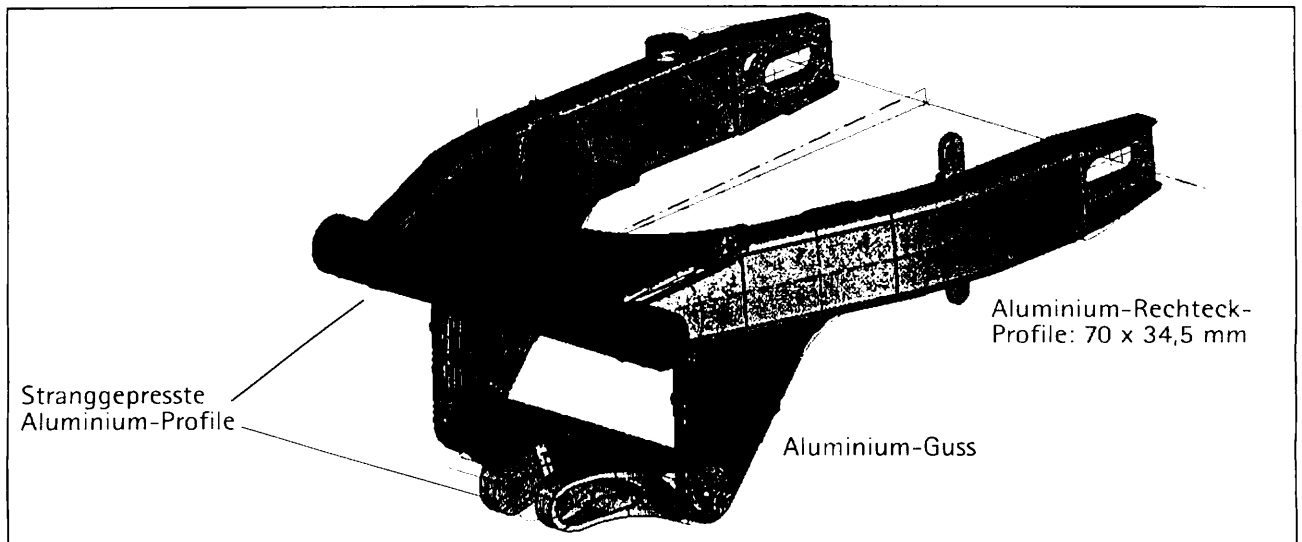
Rahmen

- Der neu konstruierte Rahmen aus Aluminium-Rohren und Aluminium-Gussteilen ist besonders leicht und stabil
- | | |
|------------------|------------------|
| Rahmengewicht | XV 1600: 28 kg |
| | XV 1700: 17,5 kg |
| Rahmenfestigkeit | XV 1700: + 40 % |



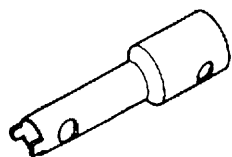
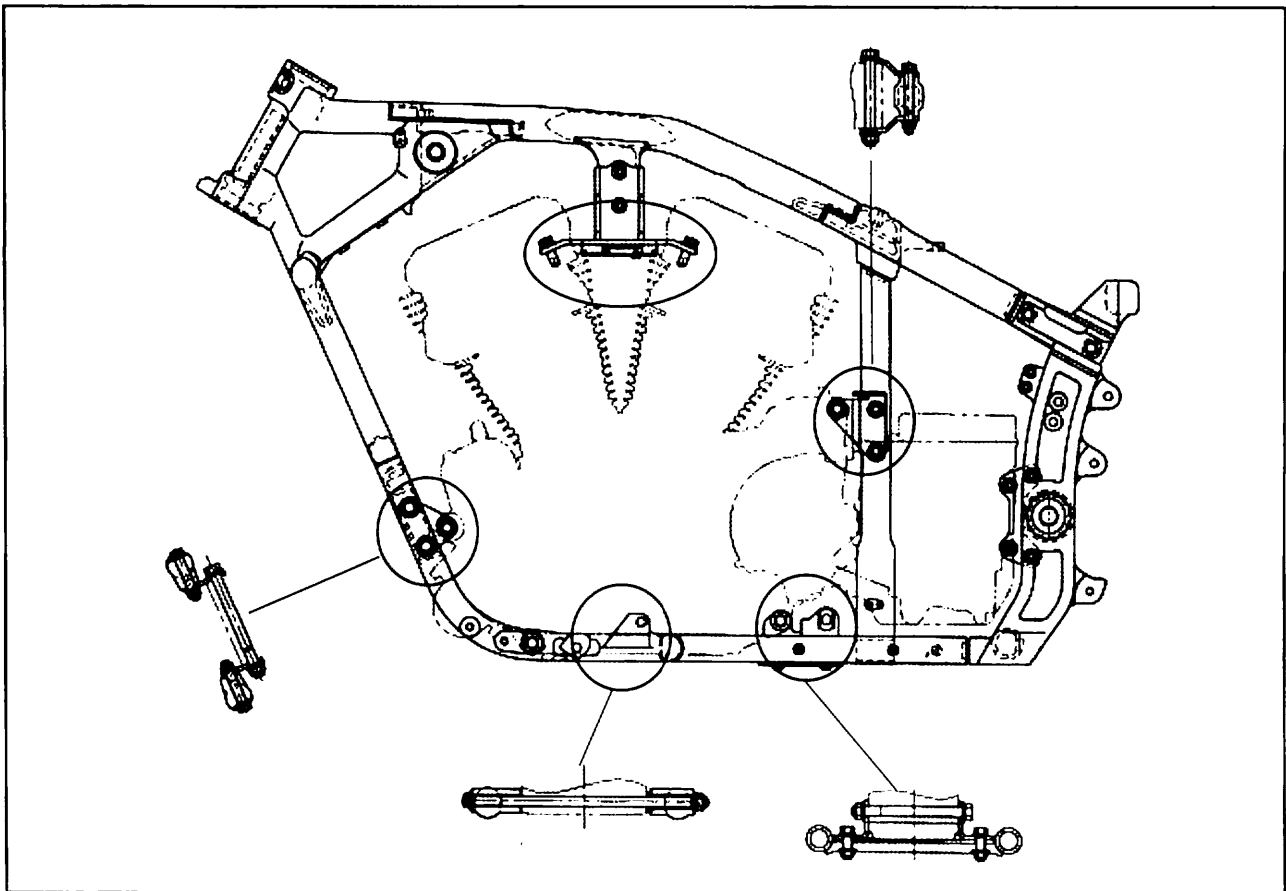
Hinterradschwinge

- Auch die neu konstruierte Aluminium-Schwinge ist leichter und zugleich stabiler.



Motoraufhängung

- Sämtliche Halterungspunkte bestehen aus Stahl und erhöhen die Chassis-Steifigkeit
- Die mit einem Gewinde versehenen Distanzstücke (ähnlich denen der R6) erlauben eine präzise Einbaujustierung des Motors
- Das für die Distanzstücke erforderliche Spezialwerkzeug entspricht dem der R6, ist aber anders dimensioniert

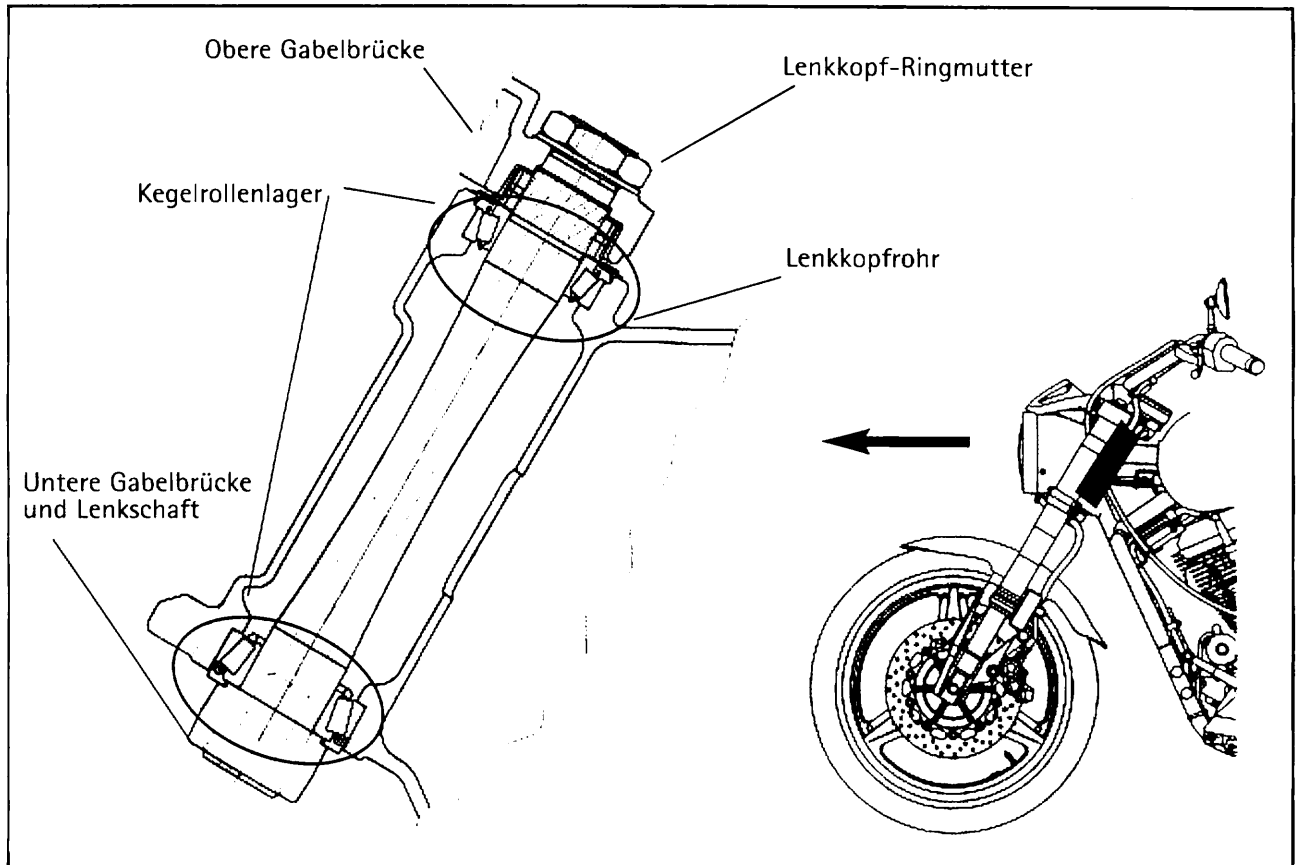


Spezialwerkzeug

Gewindebuchse
(M18x1,5)Position der
Gewindebuchse

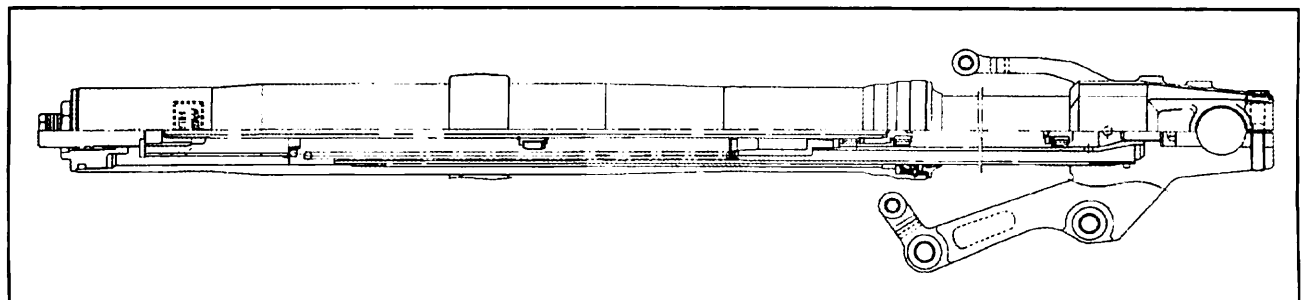
Radaufhängung vorn

- Der Lenkkopf ist im oberen und unteren Bereich mit Kegelrollenlagern bestückt
- Lenkschaft und untere Gabelbrücke sind aus Aluminium gefertigt
- Der Lenkkopfwinkel beträgt 29°
- Der Nachlauf beträgt 130 mm



Teleskopgabel

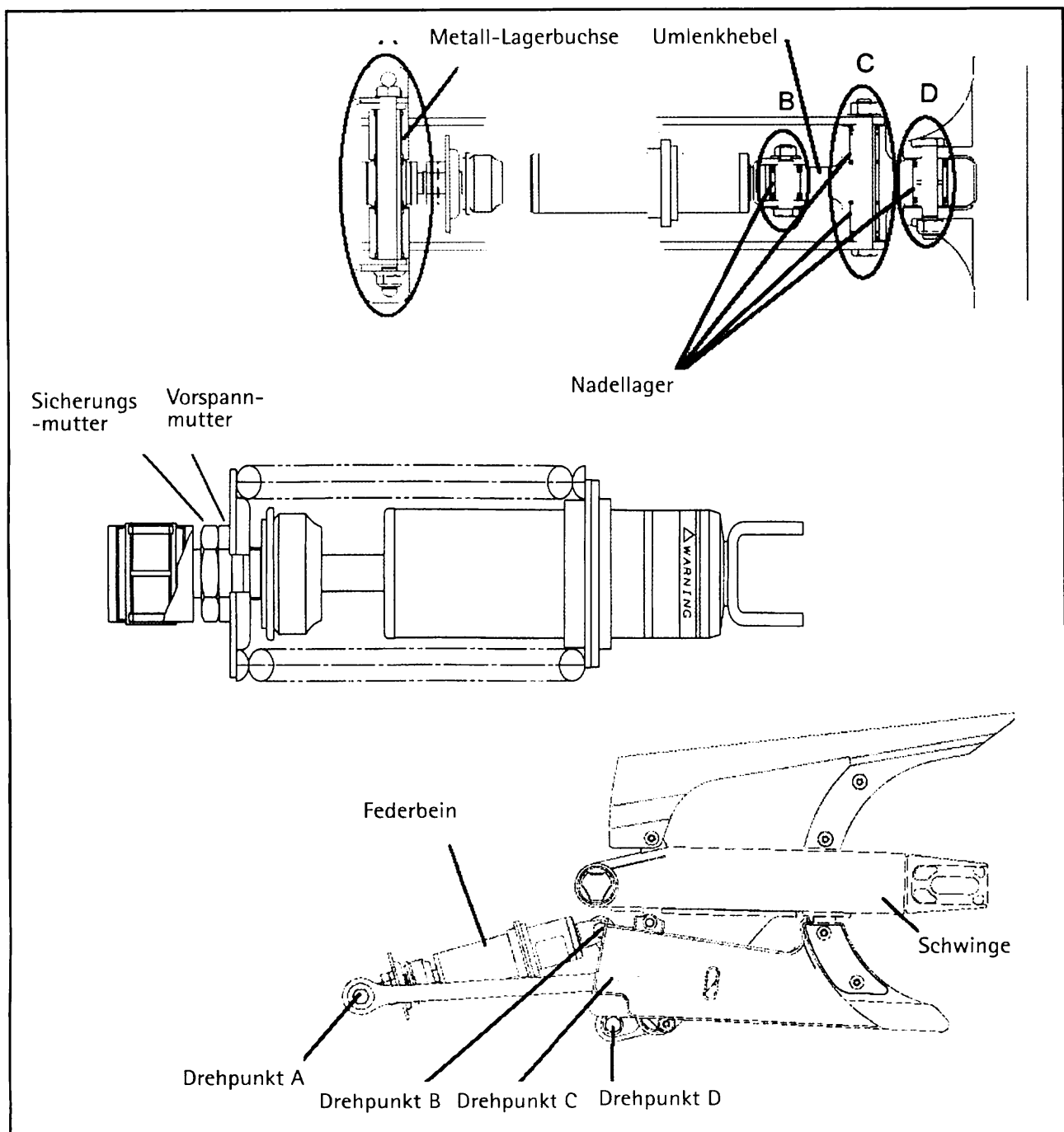
- Kayaba Upside-down-Telegabel mit 41 mm starken Tauchrohren
- Der Federweg beträgt 135 mm
- Die Telegabel ist in der Federvorspannung einstellbar
- Die Federrate beträgt $K1 = 12,75 \text{ N/mm}$
 $K2 = 15,69 \text{ N/mm}$



Radaufhängung hinten

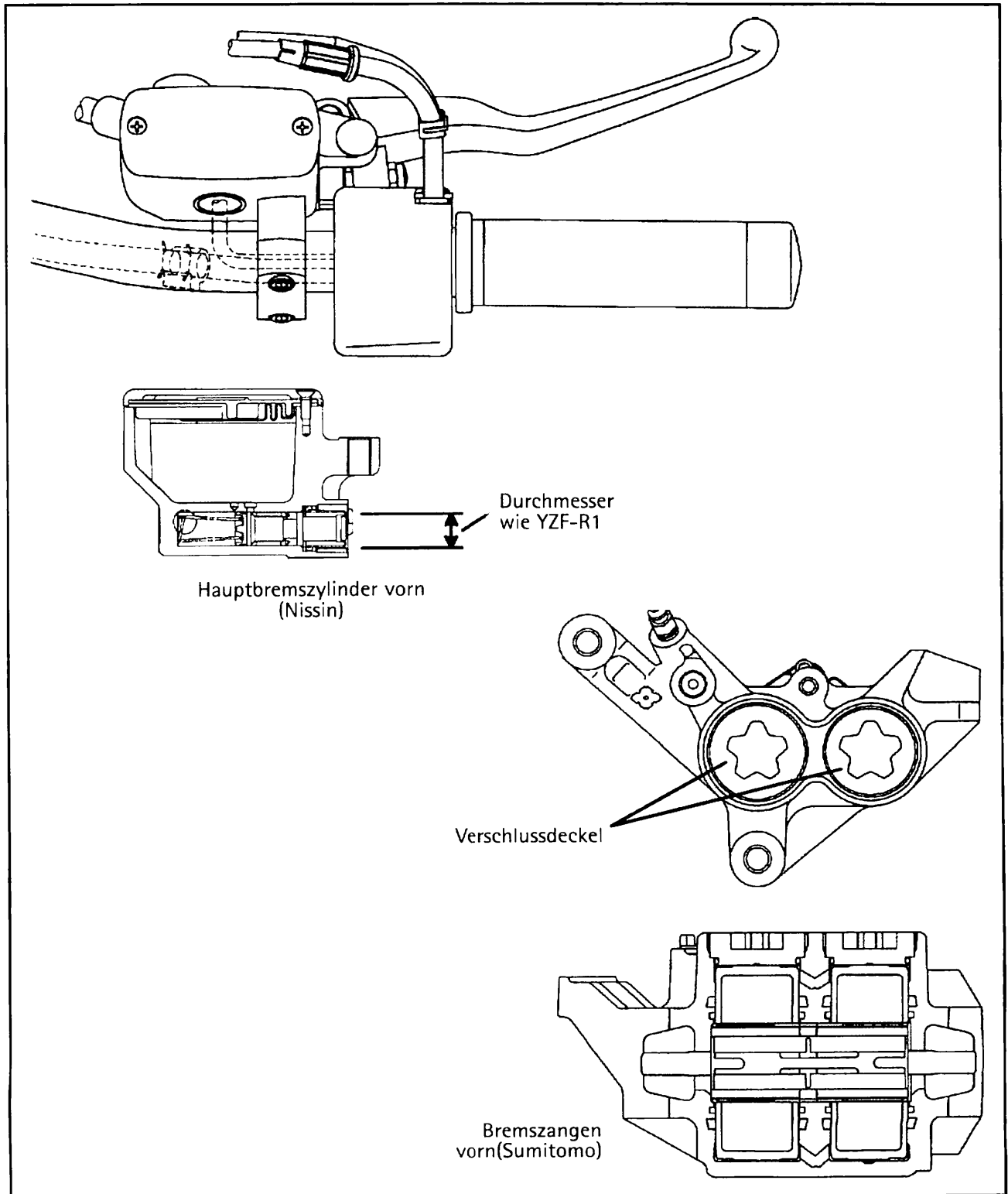
- Die Hinterradschwinge ist komplett aus Aluminium gefertigt
- Der Umlenkhebel besteht aus geschmiedetem Aluminium
- Die Aufhängung mit Hebelanlenkung entspricht der XV 1600
- Die Hebelanlenkung und das Federbein sind mit Nadellagern bestückt
- Federbein und Umlenkarm sind rahmenseitig mit Metall-Lagerbuchsen bestückt
- Das Yamaha-Soqi-Federbein ist identisch mit dem der XV 1600
- Das Federbein ist in der Federvorspannung einstellbar
- Die erhöhte Federrate beträgt

XV 1600 = 127 N/mm
XV 1700 = 137 N/mm



Bremsen vorn

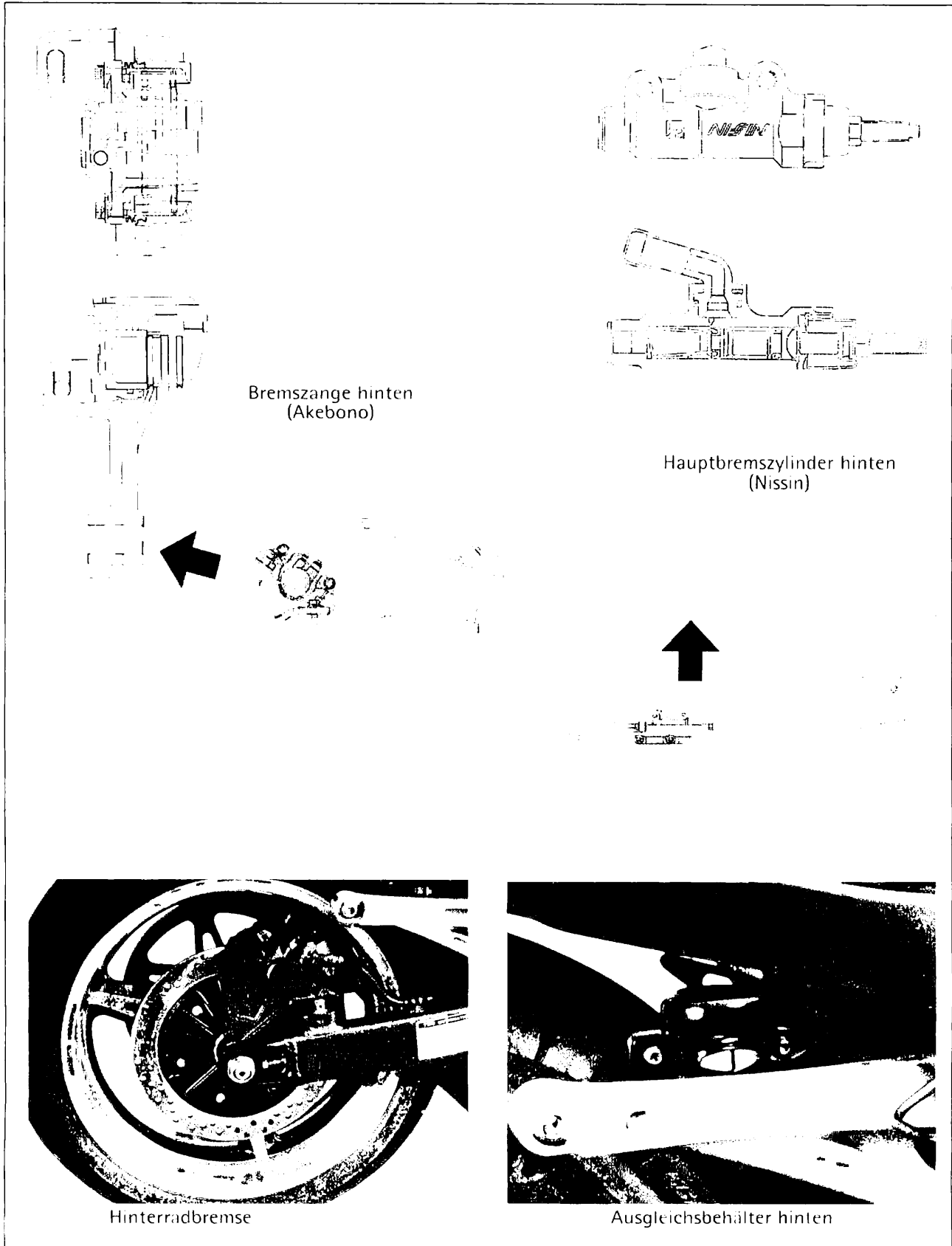
- Bremszangen und Bremsbeläge sind identisch mit denen der YZF-R1 von 2001
- Der Hauptbremszylinder entspricht im Durchmesser dem der YZF-R1 von 2001
- Der Bremsscheiben-Durchmesser beträgt 298 mm



Fahrwerk

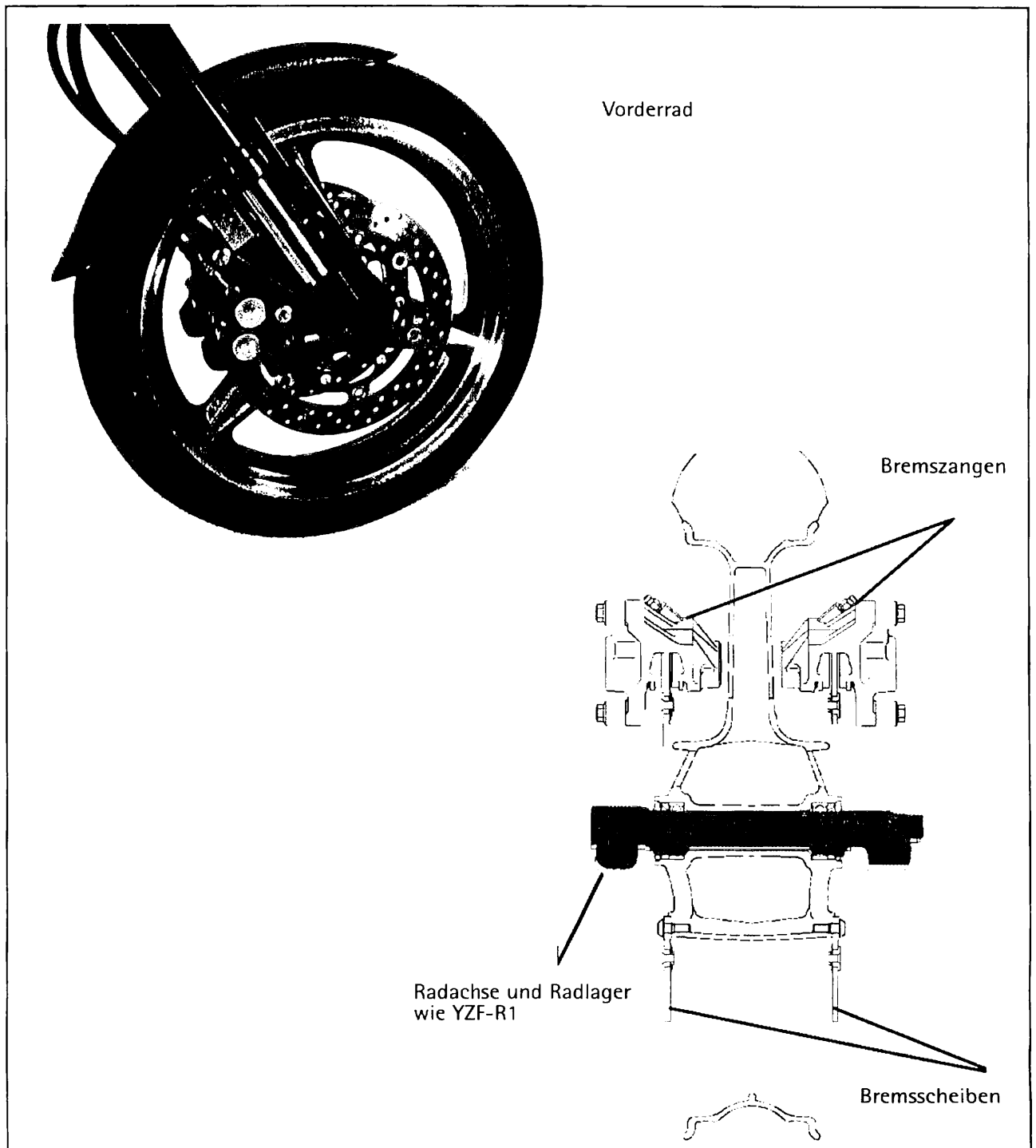
Bremsen hinten

- Einkolben-Schwimmsattel



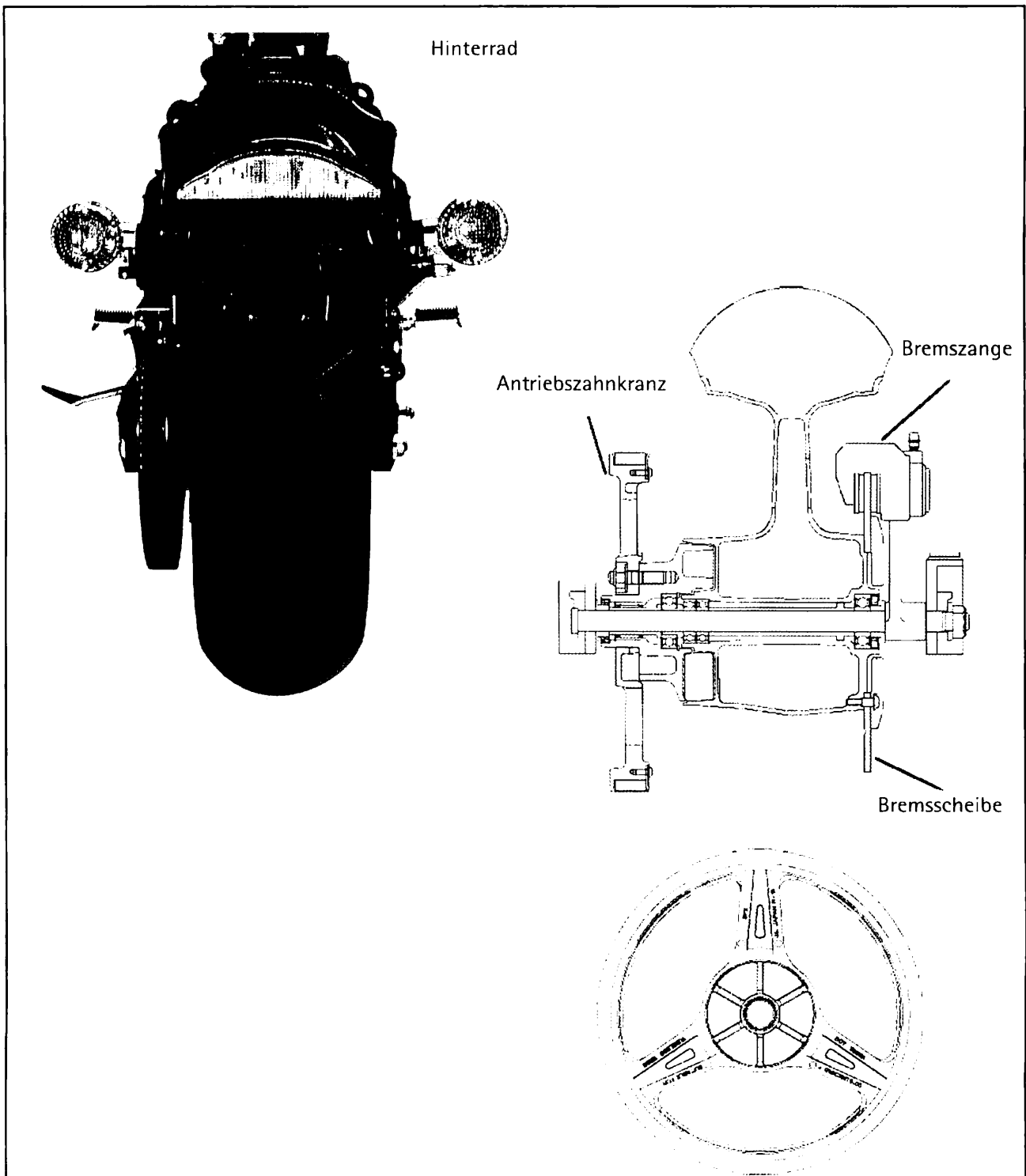
Vorderrad

- Neu konstruiertes Vorderrad aus Aluminium-Guss
- Die Baugruppe ist um insgesamt 6 kg leichter
- Raddimension: MT 3.50 x 18
- Reifendimension: 120/70 ZR18
- Radachse und Radlager sind identisch mit denen der YZF-R1 von 2001



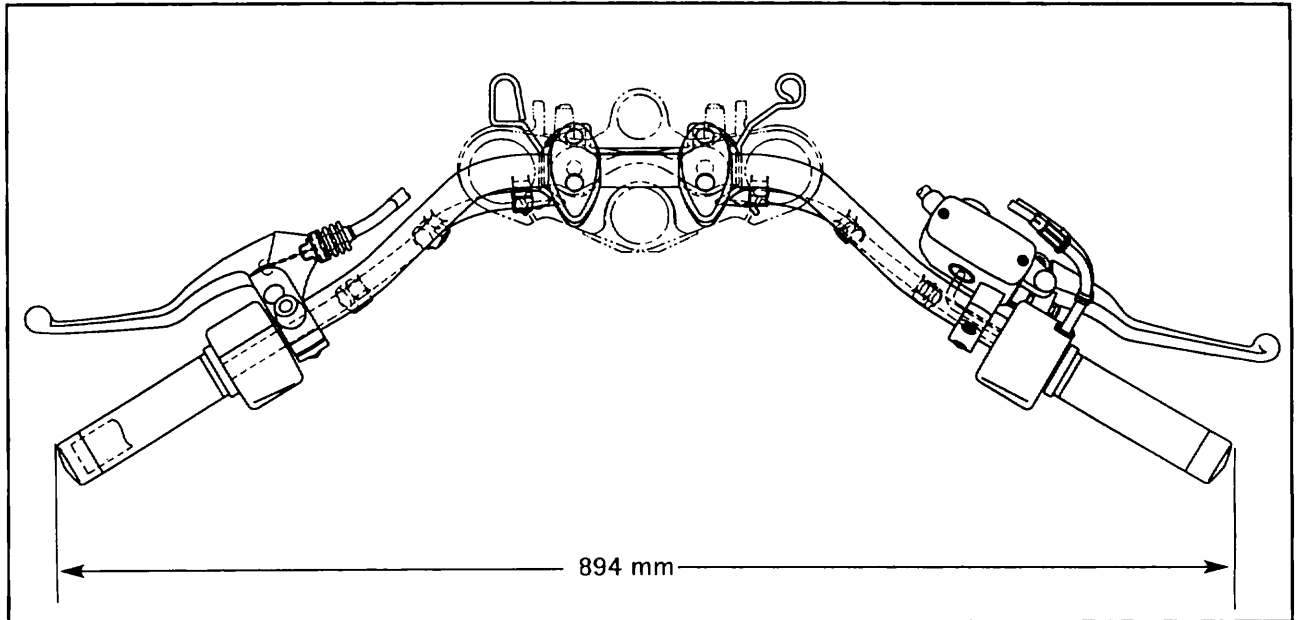
Hinterrad

- Neu konstruiertes Hinterrad aus Aluminium-Guss
- Die Baugruppe ist um insgesamt 5,5 kg leichter
- Raddimension: MT 6.00 x 17
- Reifendimension: 200/50 ZR17



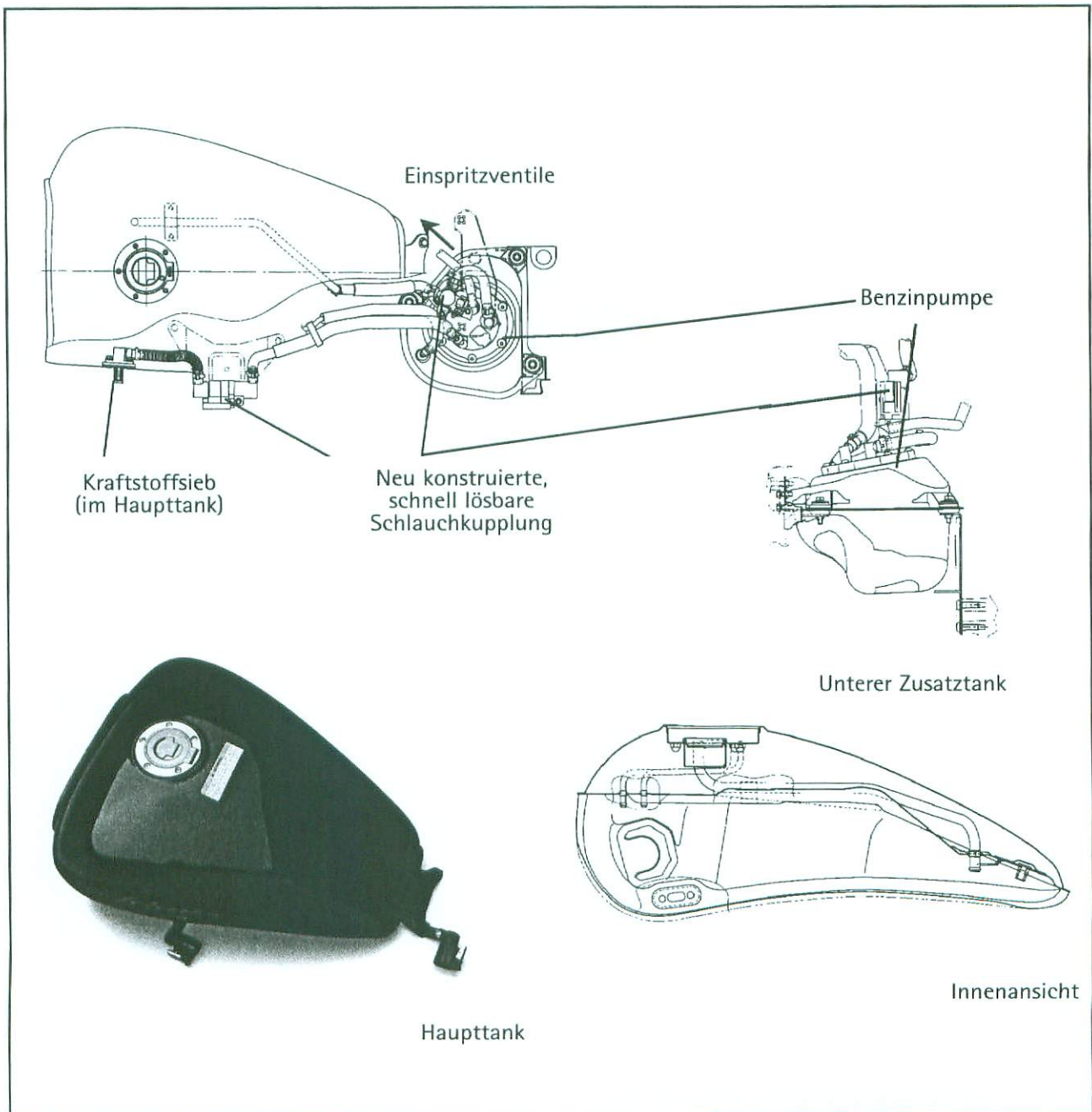
Lenker

- Neu geformter, 1 Zoll (25,4 mm) starker Lenker
- Die Lenker-Armaturen entsprechen denen der XV 1600



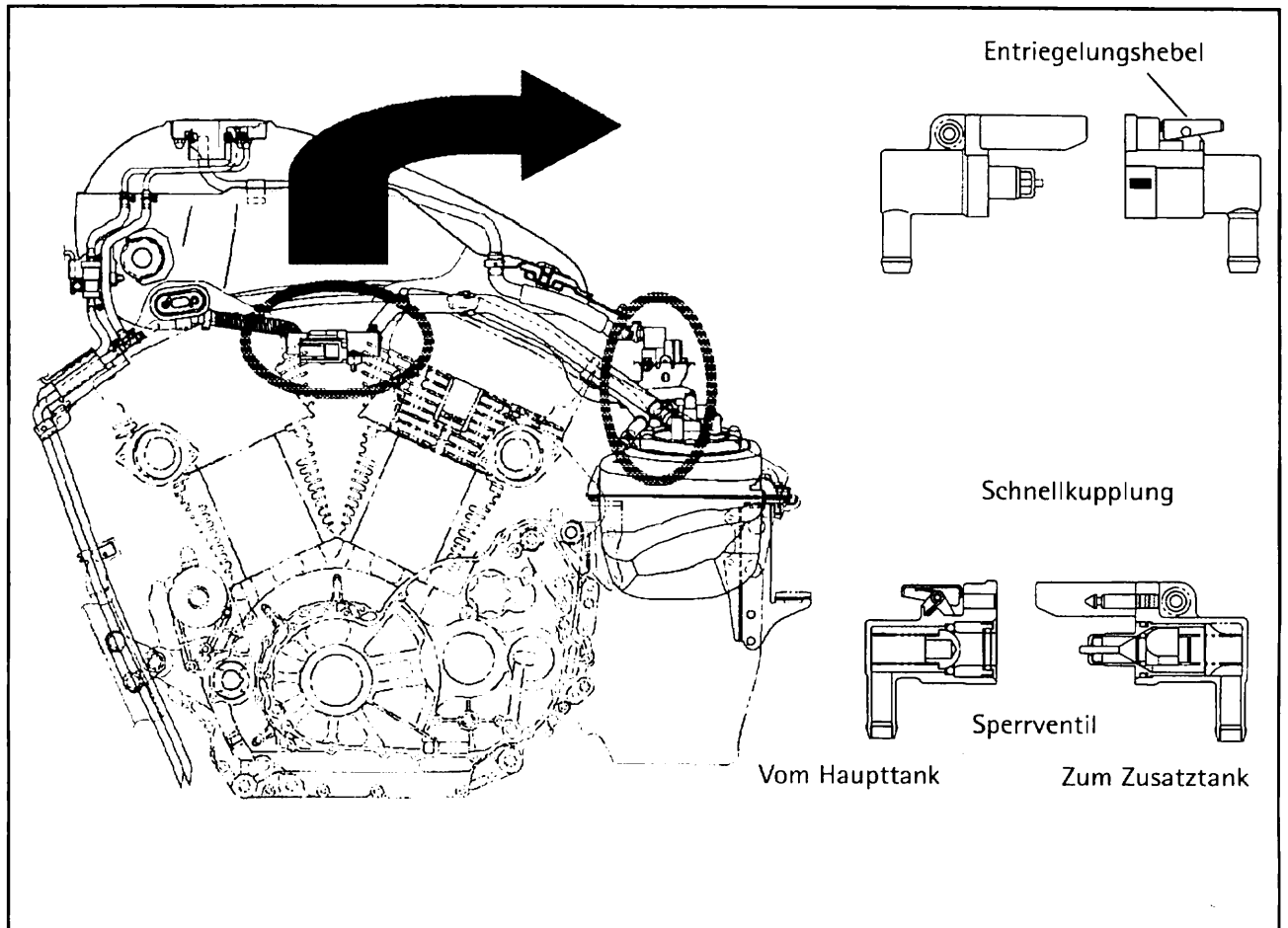
Kraftstofftank (1)

- Der Kraftstoffvorrat ist auf den Haupttank und auf den unteren Zusatztank verteilt
- Der Tankinhalt beträgt insgesamt 15 Liter
- Der Haupttank fasst 11,5 Liter
- Der Zusatztank fasst 3,5 Liter



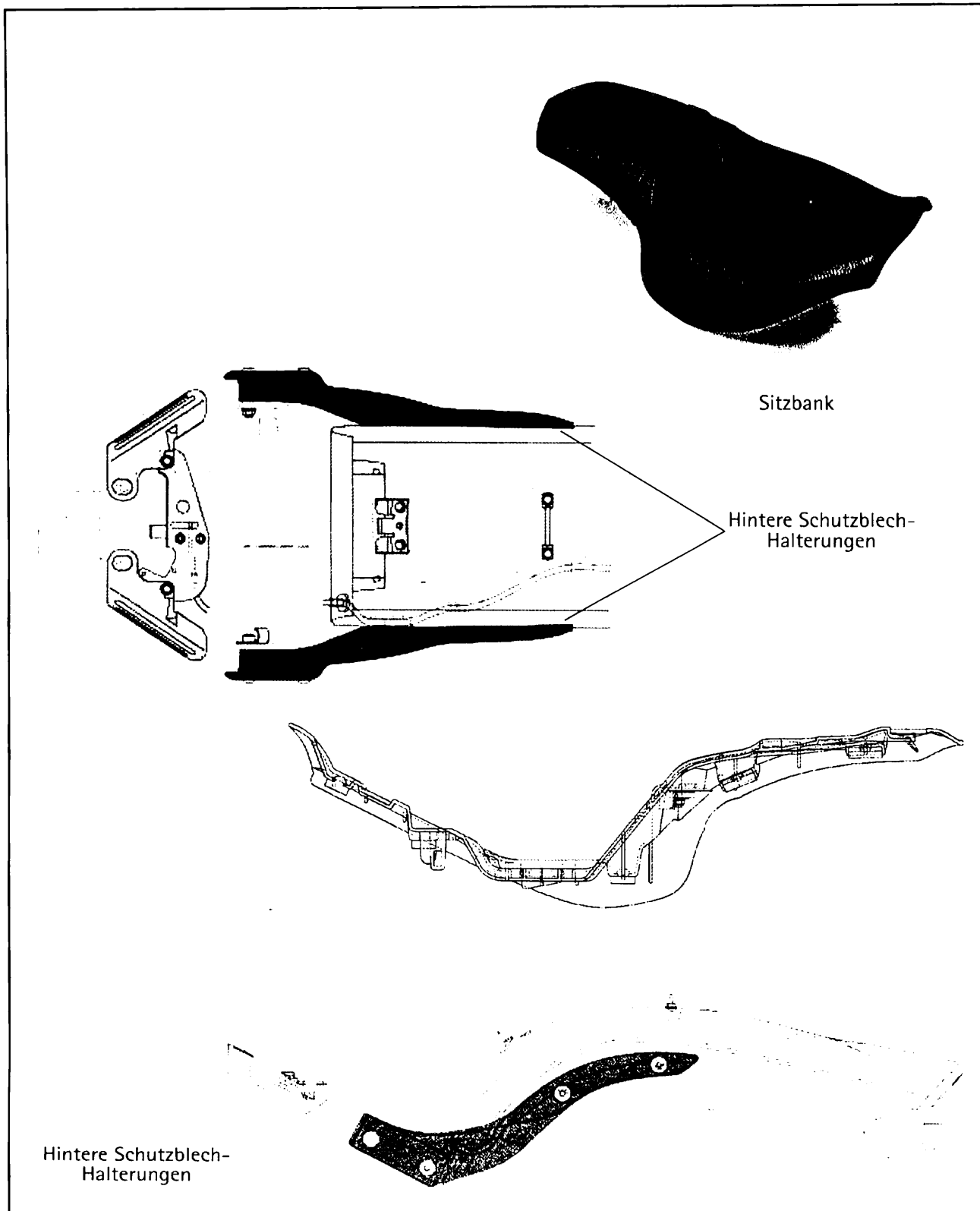
Kraftstofftank (2)

- Die neu konstruierte Schlauchkupplung erlaubt eine schnelle Demontage des Kraftstofftanks, ohne dass Benzin austritt



Sitzbank und Schutzblechhalterung

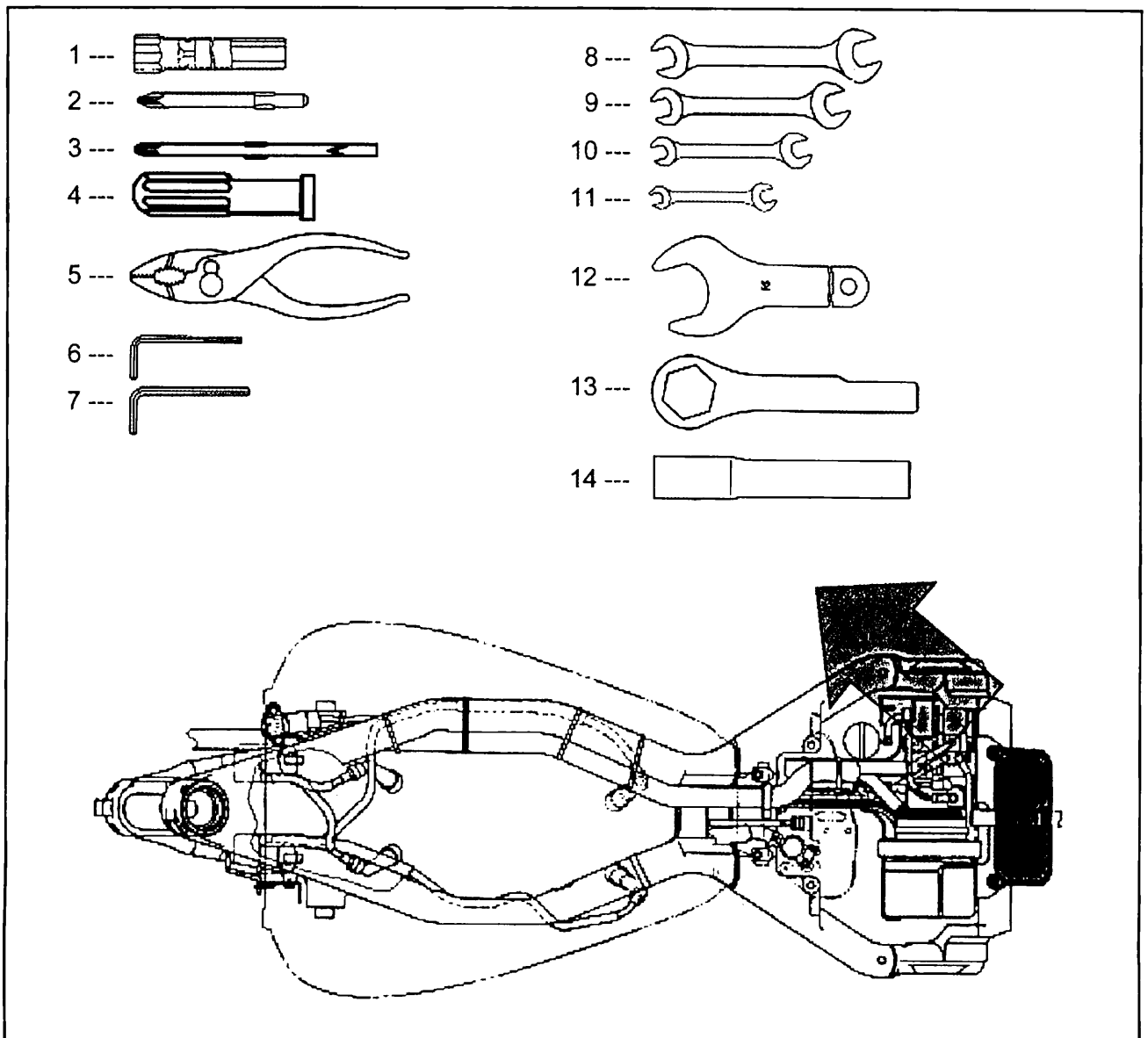
- Sportlich geformte Sitzbank für Fahrer und Beifahrer
- Die neu gestalteten Schutzblech-Halterungen aus geschmiedetem Aluminium sind Styling-Merkmale und sparen außerdem Gewicht



Werkzeugsatz

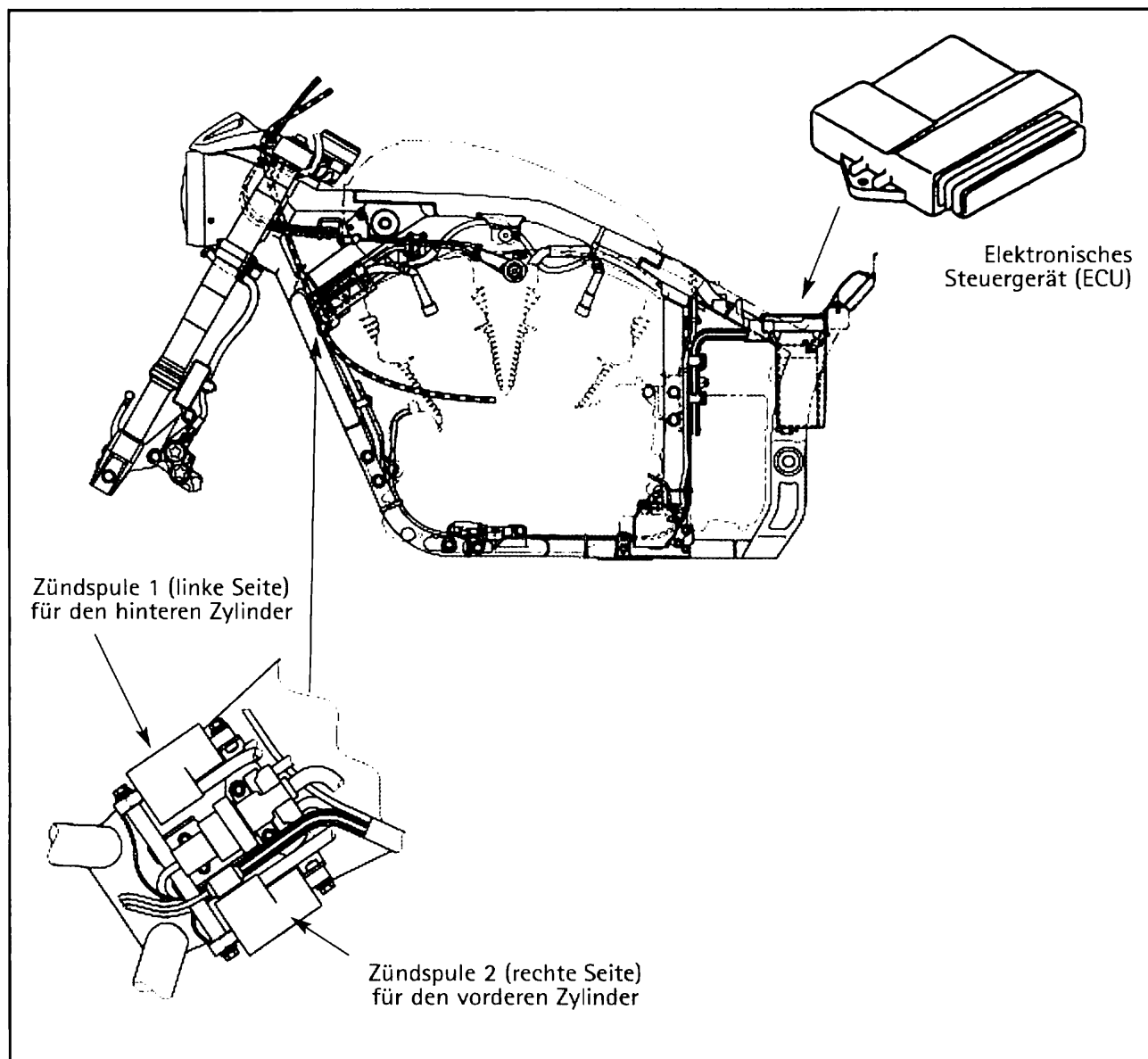
- Der Werkzeugsatz befindet sich unter der Sitzbank. Ein neuer, um 40 mm kürzerer Kerzenschlüssel erleichtert den Kerzenwechsel. Folgendes Werkzeug liegt je ein Mal bei:

- | | |
|--|----------------------------|
| 1 Kerzenschlüssel | 8 Gabelschlüssel 14/17 mm |
| 2 Kreuzschlitz-Schraubendreher | 9 Gabelschlüssel 12/14 mm |
| 3 Kreuzschlitz- und Längsschlitz-Schraubendreher | 10 Gabelschlüssel 10/12 mm |
| 4 Griff für Schraubendreher | 11 Gabelschlüssel 8/10 mm |
| 5 Zange | 12 Gabelschlüssel 32 mm |
| 6 Inbusschlüssel 4 mm | 13 Ringschlüssel 27 mm |
| 7 Inbusschlüssel 5mm | 14 Griff für Ringschlüssel |



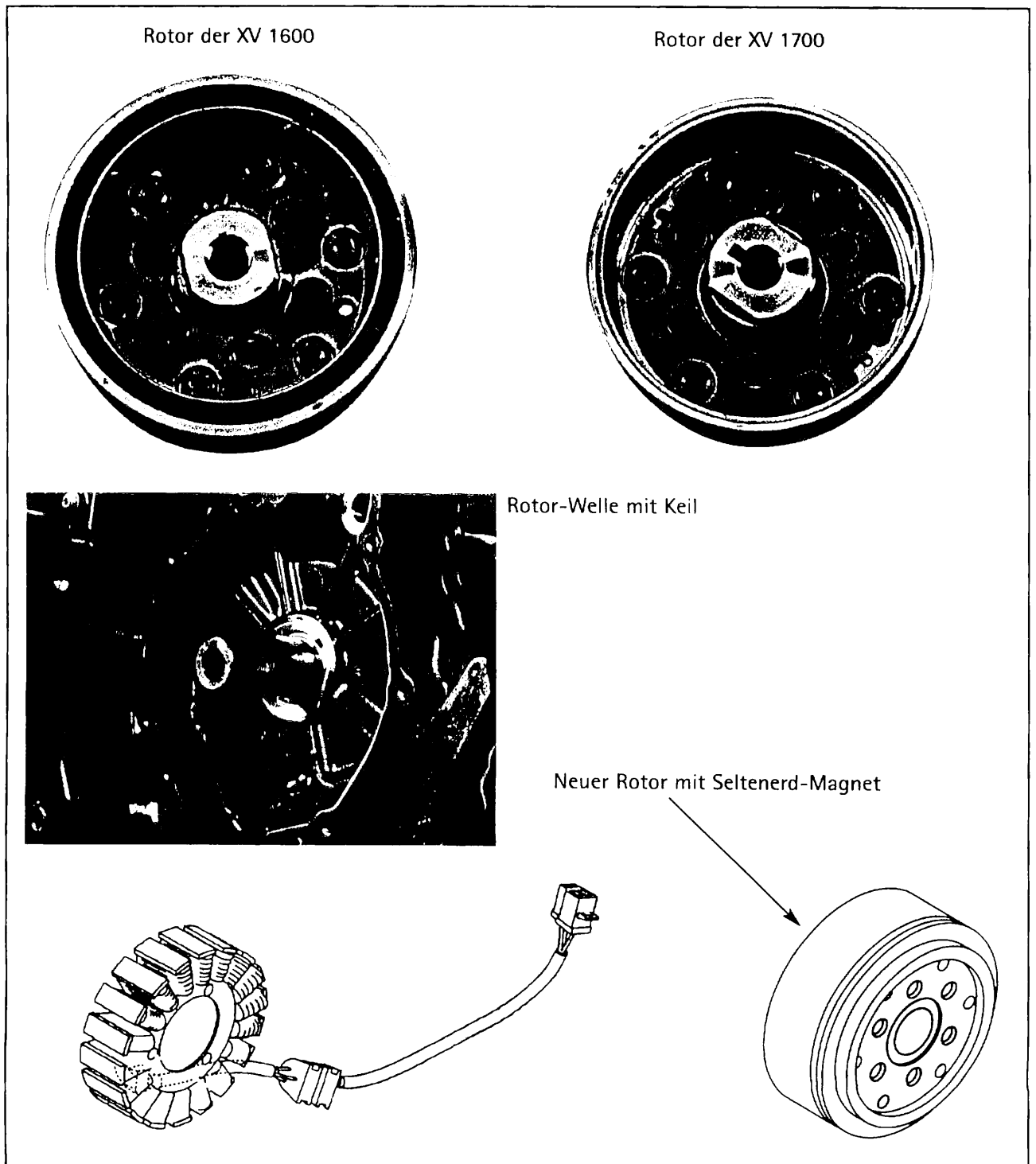
Zündanlage

- Transistor-Zündanlage (T.C.I., Transistor Controlled Ignition)
- Der Zündzeitpunkt wird vom elektronischen Steuergerät (ECU) bestimmt und basiert auf zahlreichen Sensor-Informationen



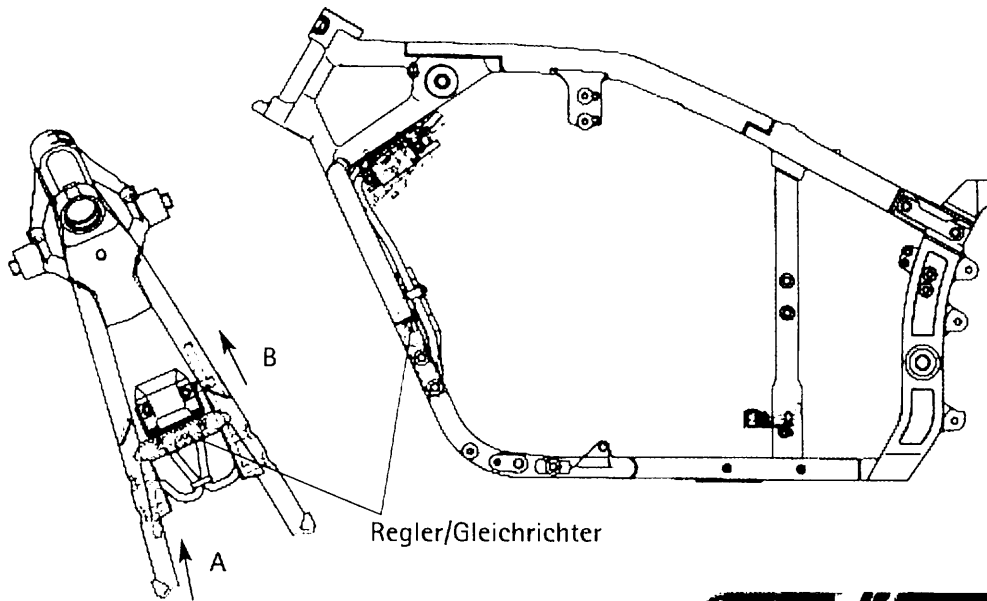
Ladesystem (1)

- Ein Seltenerd-Magnet sorgt für eine um 46 % höhere Lichtmaschinen-Leistung
 - XV 1600: 294 W
 - XV 1700: 430 W
- Das Gewicht des Rotors wurde um 40 % reduziert
 - XV 1600: 2.300 g
 - XV 1700: 1.400 g
- Der Rotor ist über einen Keil fest auf der Welle verankert

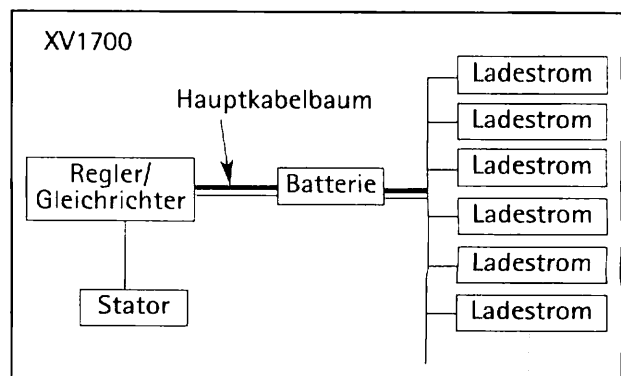
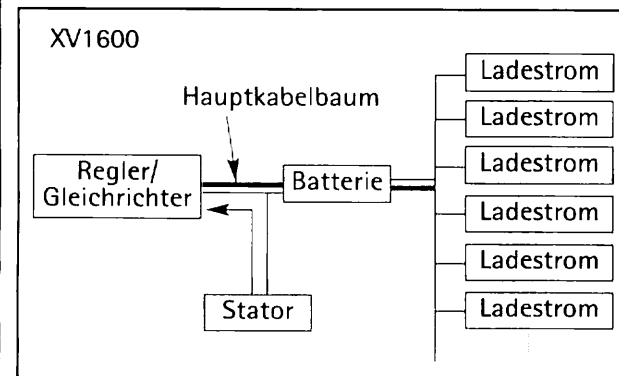


Ladesystem (2)

- Die Verkabelung von Regler und Gleichrichter ist vom Hauptkabelbaum getrennt und ergibt eine übersichtliche Kabelführung
- Die Leitungen führen von der Lichtmaschine direkt zu Regler und Gleichrichter und von dort zum Hauptkabelbaum

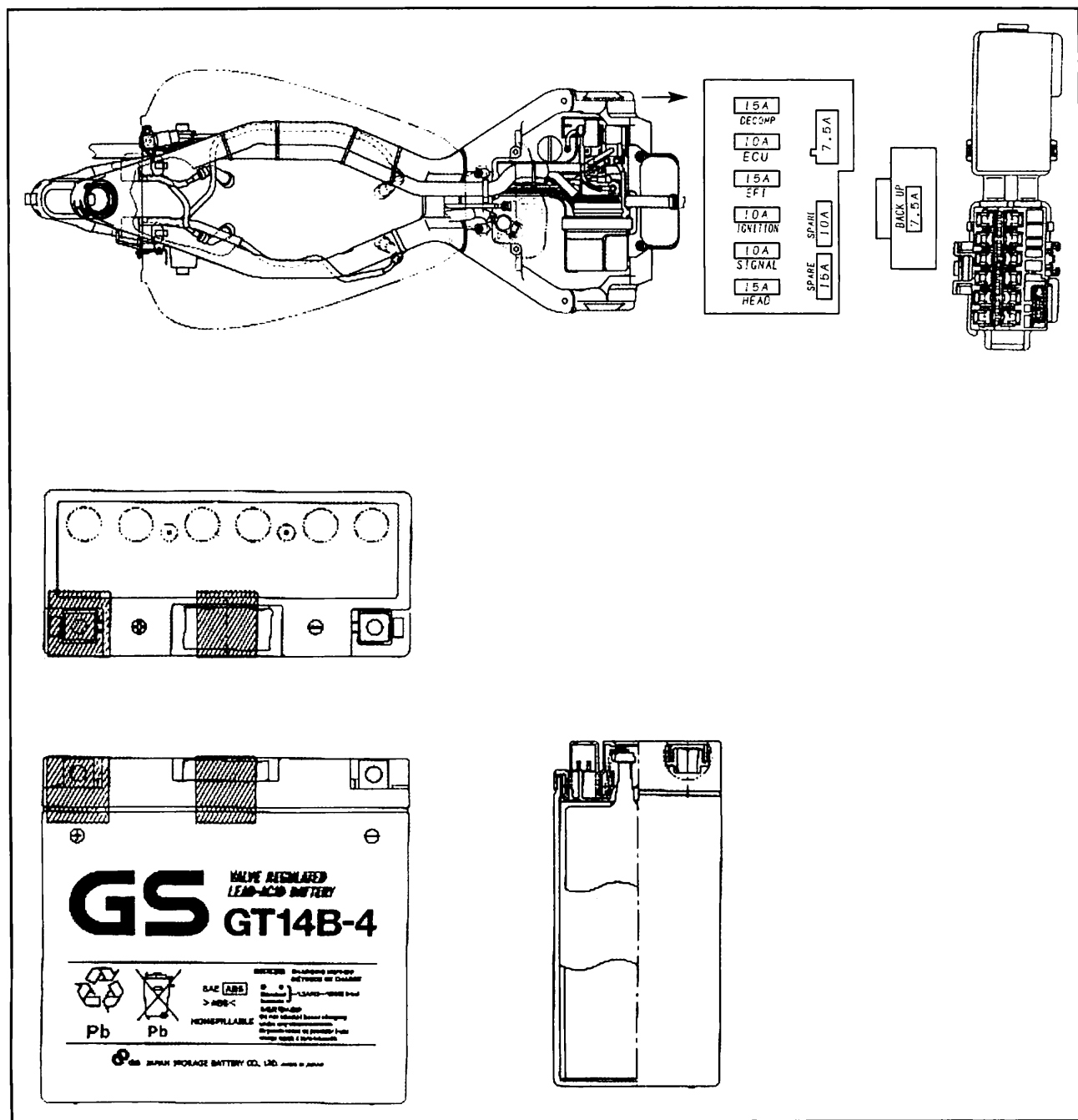


A: Von der Lichtmaschine
B: Zum Hauptkabelbaum



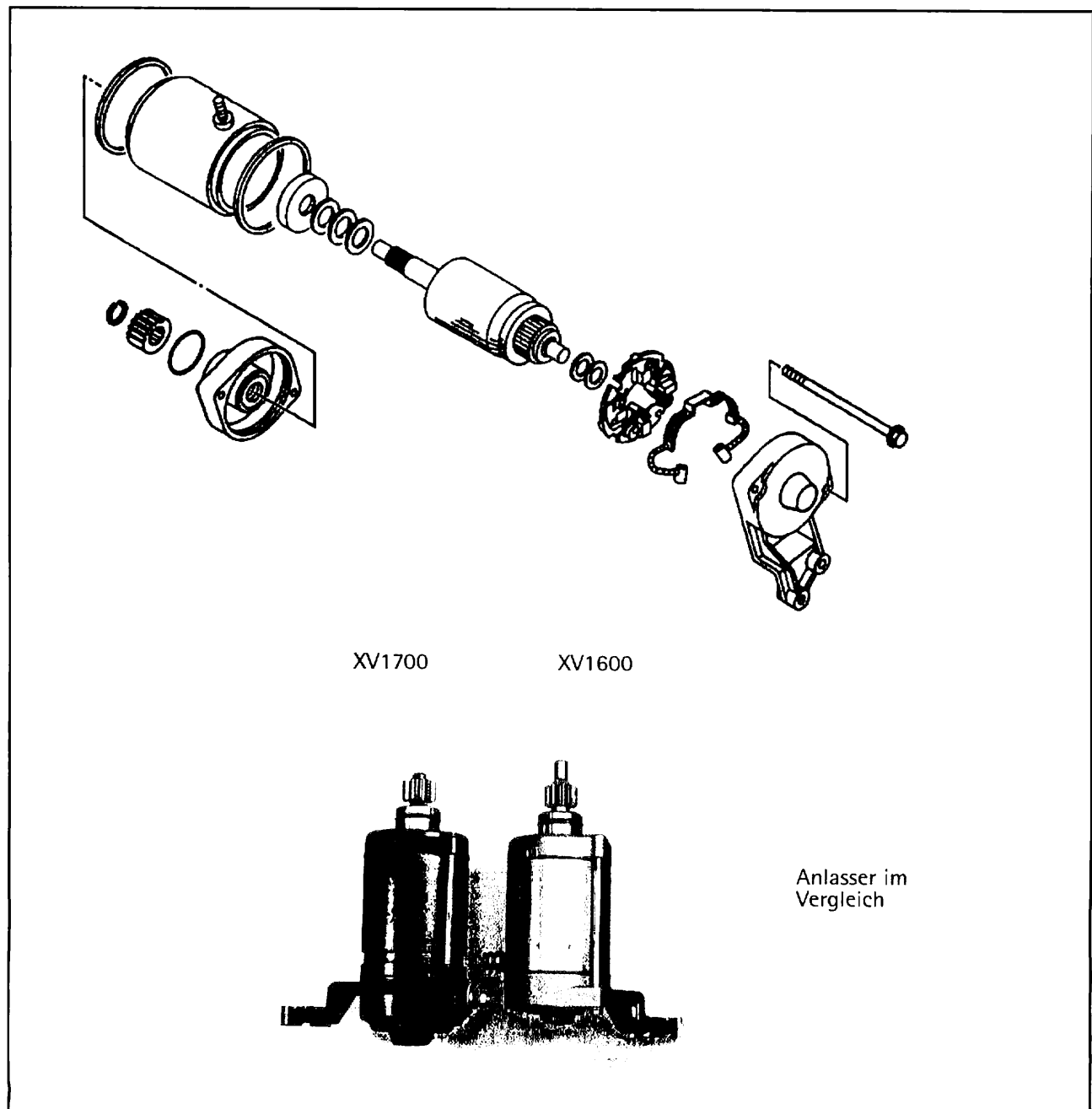
Batterie und Sicherungen

- Batterie-Typ XV 1600: YTX20L-BS (Yuasa)
 XV 1700: GT14B-4 (GS)
- Batterie-Kapazität XV 1600: 12 V 18 Ah (10 Std)
 XV 1700: 12 V 12 Ah (10 Std)
- Batterie-Gewicht XV 1600: 6.360 g
 XV 1700: 4.700 g
- Die Sicherungsbox befinden sich unter der Sitzbank
- Die geringere Batterie-Kapazität wird durch die leistungsfähigere Lichtmaschine und den effizienteren Anlasser kompensiert



Anlasser

- Der neue Anlasser mit Seltenerd-Magnet liefert 25 % mehr Leistung
- Der Anlasser ist 17 mm länger als das Bauteil der XV 1600
- Aufgrund seiner Länge ist der Anlasser geringfügig schwerer
 XV 1600: 1.700 g
 XV 1700: 1.950 g
- Die Anlasser-Übersetzung ist die gleiche wie bei der XV 1600
- Die Batterie wird entlastet, weil der Anlasser bei gleichem Energiebedarf mehr Leistung bereitstellt

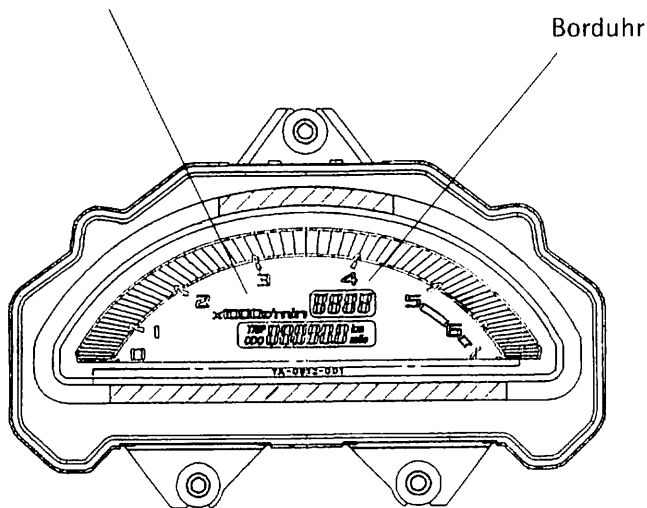


Instrumente

- Elektronischer Tachometer mit Analoganzeige
- Digitaler Drehzahlmesser
- Tachometer und Drehzahlmesser sind selbstkalibrierend ausgelegt
- Digitaler Kilometerzähler, zwei Tageskilometerzähler und ein Reserve-Kilometerzähler
- Digitale Borduhr
- Reserve-Warnleuchte, die sich bei 3 Litern Restmenge einschaltet
- Motor-Warnleuchte
- Motor-Selbstdiagnose

A: Drehzahlmesser

Kilometerzähler, Tageskilometerzähler (2),
Reserve-Kilometerzähler (umschaltbar)



Borduhr

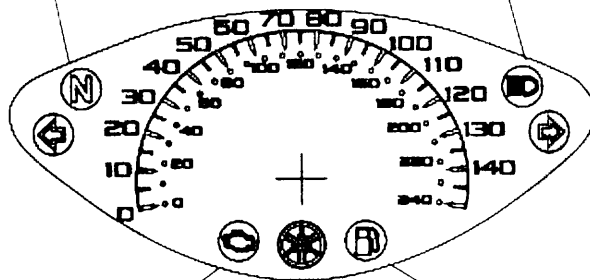
Instrumente



B: Tachometer

Leerlauf-Kontrollleuchte

Fernlicht-Kontrollleuchte

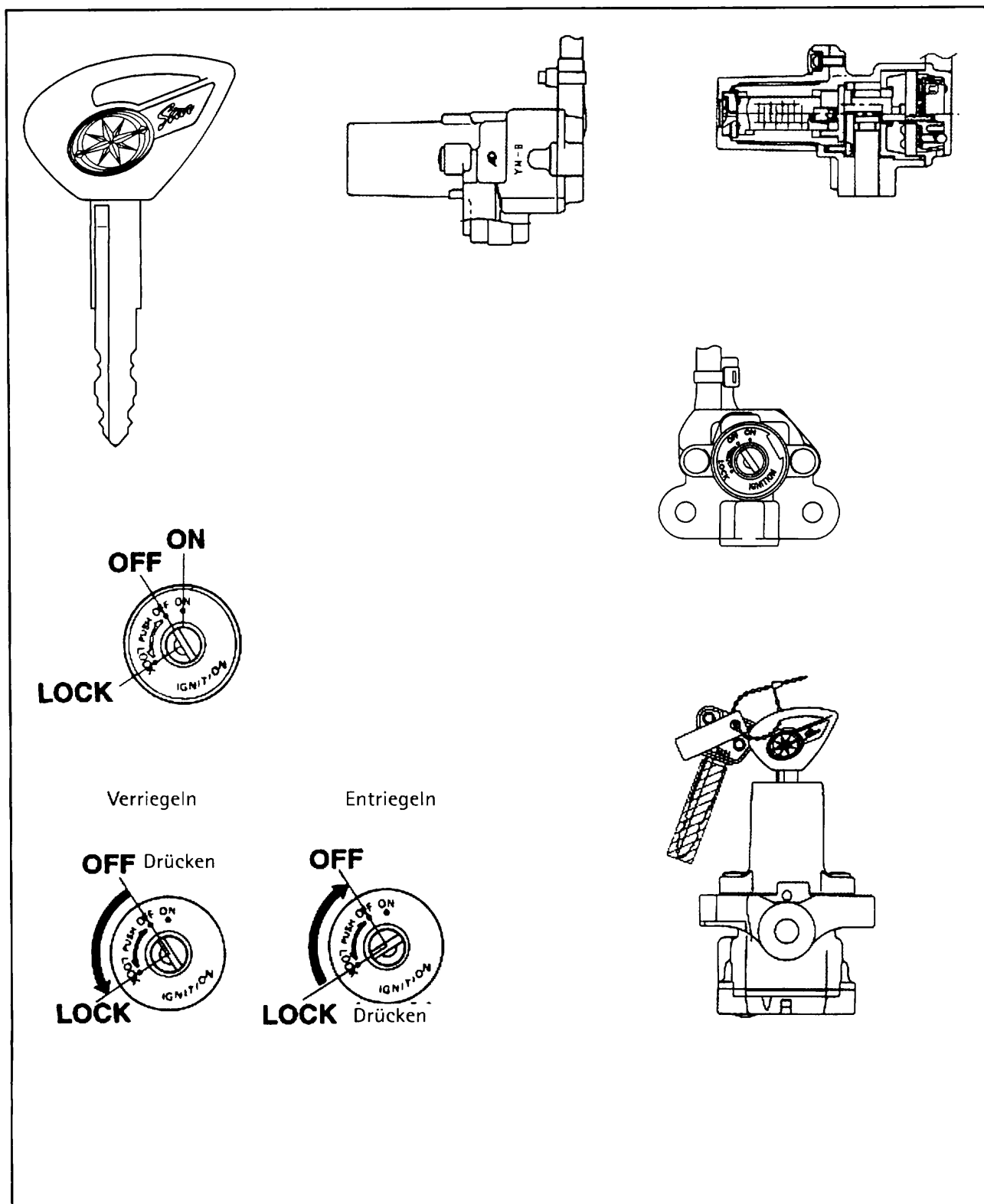


Motor-Warnleuchte

Reserve-Warnleuchte:
Schaltet sich bei 3 L Restmenge ein

Zündschloss

- Das Zündschloss entspricht in Aufbau und Funktion dem der YZF-R1
- Der Zündschlüssel ist in einem speziellen Custom-Design gestaltet



Ölpassagen

- Lösen Sie die Ölleitung erst dann, wenn das Motorgehäuse demontiert ist. Denn am Ende der Ölleitung sitzt ein O-Ring, der in das Kurbelgehäuse fallen kann und dann nicht mehr erreichbar ist
- Montage: Zuerst das Motorgehäuse zusammenbauen. Danach den O-Ring auf die Ölleitung aufsetzen und die Leitung montieren. Andernfalls gestaltet sich die Montage äußerst schwierig

