



XL125R (suite)

LUBRIFICATION	TYPE CAPACITE D'HUILE Après démontage Après vidange HUILE PRECONISEE CAPACITE DU REDUCTEUR FINAL	Sous pression carter humide 1.1 l (épurateur centrifuge) 0.9 l HONDA 4T ou équivalente 10W40 API SE - SF - SG																															
ELECTRICITE	ALLUMAGE AVANCE INITIALE (Repère F) AVANCE MAXIMUM RESISTANCE Primaire bobine Secondaire bobine Bobine d'excitation Capteur d'allumage BOUGIE N.G.K - N.D - STD ECARTEMENT DES ELECTRODES SYSTEME DE DEMARRAGE ALTERNATEUR Puissance / Type BATTERIE REGULATEUR ALTERNATIF REGULATEUR REDRESSEUR TENSION DE REGULATION RESISTANCE DE LA BOBINE DE CHARGE RESISTANCE DE LA BOBINE D'ECLAIRAGE FUSIBLE / FUSIBLE PRINCIPAL	AC - CDI 10° à 1900 Tr/mn Centrifuge 34° à 3200 Tr/mn C: 0.2 - 0.8 Ω / FH 0.1 - 0.3 Ω C: 8 - 15 Ω / FH 3.7 - 4.5 Ω Noir/rouge & masse 200 - 300 Ω Bleu/jaune & vert 20 à 60 Ω DR8ESL - X24ESR-U 0.6 - 0.7 mm Kick 185 W - 5000 Tr/mn monophasé 12V 3Ah 12 - 13 V à 5000 Tr/mn Transistorisé non réglable 14.5 à 15 V à 5000 Tr/mn Jaune et rose 1.3 à 1.6 Ω Blanc/Jaune & masse 0.5 à 0.7 Ω 10 A																															
FEUX	PHARE / VEILLEUSE FEUX ARRIERE / STOP CLIGNOTANT	12V 36/36 W - 4 W 12V5/21 W 12V 10W - 12V 3.4W x 4 - 1.7 x 1																															
MOTEUR	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;"></th> <th style="width: 15%;">DIAMETRE</th> <th style="width: 15%;">QTE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>ECROU DE CULASSE</td><td style="text-align: center;">8</td><td style="text-align: center;">4</td></tr> <tr><td>ECROU DE PIGNON PRIMAIRE</td><td style="text-align: center;">16</td><td style="text-align: center;">1</td></tr> <tr><td>ECROU DE VOLANT</td><td style="text-align: center;">10</td><td style="text-align: center;">1</td></tr> <tr><td>ECROU D'EMBRAYAGE</td><td style="text-align: center;">16</td><td style="text-align: center;">1</td></tr> <tr><td>VIS DE PIGNON PRIMAIRE</td><td style="text-align: center;">16</td><td style="text-align: center;">1</td></tr> <tr><td>BOUCHON DE CREPINE D'HUILE</td><td style="text-align: center;">36</td><td style="text-align: center;">1</td></tr> </tbody> </table>		DIAMETRE	QTE	ECROU DE CULASSE	8	4	ECROU DE PIGNON PRIMAIRE	16	1	ECROU DE VOLANT	10	1	ECROU D'EMBRAYAGE	16	1	VIS DE PIGNON PRIMAIRE	16	1	BOUCHON DE CREPINE D'HUILE	36	1	COUPLE DE SERRAGE EN Kg.m <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr><td style="width: 70%;">2.8 - 3.0</td></tr> <tr><td>4.0 - 5.0</td></tr> <tr><td>4.5 - 5.5</td></tr> <tr><td>4.0 - 5.0</td></tr> <tr><td>4.5 à 6.0</td></tr> <tr><td>1.0 - 2.0</td></tr> </tbody> </table>	2.8 - 3.0	4.0 - 5.0	4.5 - 5.5	4.0 - 5.0	4.5 à 6.0	1.0 - 2.0				
	DIAMETRE	QTE																															
ECROU DE CULASSE	8	4																															
ECROU DE PIGNON PRIMAIRE	16	1																															
ECROU DE VOLANT	10	1																															
ECROU D'EMBRAYAGE	16	1																															
VIS DE PIGNON PRIMAIRE	16	1																															
BOUCHON DE CREPINE D'HUILE	36	1																															
2.8 - 3.0																																	
4.0 - 5.0																																	
4.5 - 5.5																																	
4.0 - 5.0																																	
4.5 à 6.0																																	
1.0 - 2.0																																	
CADRE	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;"></th> <th style="width: 15%;">DIAMETRE</th> <th style="width: 15%;">QTE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>ECROU DE COLONNE DE DIRECTION</td><td style="text-align: center;">24</td><td style="text-align: center;">1</td></tr> <tr><td>PIVOT DE BRAS OSCILLANT G - D</td><td style="text-align: center;">14</td><td style="text-align: center;">1</td></tr> <tr><td>BOULON DE FIXATION MOTEUR</td><td style="text-align: center;">8</td><td style="text-align: center;">4</td></tr> <tr><td></td><td style="text-align: center;">10</td><td style="text-align: center;">2</td></tr> <tr><td>ECROU DE COURONNE</td><td style="text-align: center;">5</td><td style="text-align: center;">10</td></tr> <tr><td>AXE DE ROUE AVANT</td><td style="text-align: center;">12</td><td style="text-align: center;">1</td></tr> <tr><td>ECROU DE ROUE ARRIERE</td><td style="text-align: center;">16</td><td style="text-align: center;">1</td></tr> </tbody> </table>		DIAMETRE	QTE	ECROU DE COLONNE DE DIRECTION	24	1	PIVOT DE BRAS OSCILLANT G - D	14	1	BOULON DE FIXATION MOTEUR	8	4		10	2	ECROU DE COURONNE	5	10	AXE DE ROUE AVANT	12	1	ECROU DE ROUE ARRIERE	16	1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr><td style="width: 70%;">8.0 - 10.0</td></tr> <tr><td>7.0 - 10.0</td></tr> <tr><td>3.1 - 3.7</td></tr> <tr><td>5.5 à 6.5</td></tr> <tr><td>2.8 - 3.4</td></tr> <tr><td>5.0 - 8.0</td></tr> <tr><td>8.0 - 11.0</td></tr> </tbody> </table>	8.0 - 10.0	7.0 - 10.0	3.1 - 3.7	5.5 à 6.5	2.8 - 3.4	5.0 - 8.0	8.0 - 11.0
	DIAMETRE	QTE																															
ECROU DE COLONNE DE DIRECTION	24	1																															
PIVOT DE BRAS OSCILLANT G - D	14	1																															
BOULON DE FIXATION MOTEUR	8	4																															
	10	2																															
ECROU DE COURONNE	5	10																															
AXE DE ROUE AVANT	12	1																															
ECROU DE ROUE ARRIERE	16	1																															
8.0 - 10.0																																	
7.0 - 10.0																																	
3.1 - 3.7																																	
5.5 à 6.5																																	
2.8 - 3.4																																	
5.0 - 8.0																																	
8.0 - 11.0																																	

