



TL125. D / J (suite)

LUBRIFICATION	<p>TYPE</p> <p>CAPACITE D'HUILE Après démontage Après vidange</p> <p>HUILE PRECONISEE</p>	<p>Sous pression carter humide</p> <p>1.1 l (épuration centrifuge)</p> <p>0.9 l</p> <p>HONDA 4T 10W40 - SE - SF - SG</p>																												
ELECTRICITE	<p>ALLUMAGE</p> <p>AVANCE INITIALE (Repère F)</p> <p>AVANCE MAXIMUM mm HG</p> <p>RESISTANCE</p> <p> Primaire bobine</p> <p> Secondaire bobine</p> <p> Bobine d'excitation</p> <p> Capteur d'allumage (ohm X 1)</p> <p>BOUGIE N.G.K - N.D - STD -5°C</p> <p> Conduite à grande vitesse</p> <p>ECARTEMENT DES ELECTRODES</p> <p>SYSTEME DE DEMARRAGE</p> <p>ALTERNATEUR Puissance / Type</p> <p>BATTERIE</p> <p>REGULATEUR ALTERNATIF</p> <p>REGULATEUR REDRESSEUR</p> <p>TENSION DE REGULATION</p> <p>RESISTANCE DE LA BOBINE DE CHARGE</p> <p>RESISTANCE DE LA BOBINE D'ECLAIRAGE</p> <p>FUSIBLE / FUSIBLE PRINCIPAL</p>	<p>AC CDI</p> <p>13° à 1300 Tr/mn</p> <p>28° à 2700 Tr/mn</p> <p>0.15 - 0.2 Ω</p> <p>+ anti. 7.3 à 9.9 kΩ</p> <p>J-N/Rouge 134-200 / D- 220 - 269</p> <p>Bleu/Jaune 420-570 / 390-479</p> <p>DR8ES-L - X24ESR-U</p> <p>DR7ES-L - X22ESR-U</p> <p>DR8ES - X27ERR-U</p> <p>0.6 - 0.7 mm</p> <p>Kick</p> <p>Monophasé J-185W/D-105W à 5000 Tr/mn</p> <p>J-12V 3Ah MF/D-6V 2Ah</p> <p>J-14.5 à 5000 Tr/mn/D-sans régul. AC</p> <p>Transistorisé non réglable</p> <p>J-14V à 5000 Tr/mn/9V à 8000 Tr/mn</p> <p>J-Rose-Jaune 1.30 - 1.60/D-0.6 - 0.8</p> <p>J-Blanc/J & masse 0.5 - 0.7/D-0.6 -0.</p> <p>J - 10A / D - 7A</p>																												
FEUX	<p>PHARE</p> <p>FEUX ARRIERE / STOP</p> <p>CLIGNOTANT / TEMOINS</p>	<p>J-12V 36/36 W/ D-6V 36/36 W</p> <p>12V 5/21 W / D 6V 21/5 W</p> <p>12 V 21 W</p>																												
MOTEUR	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>DIAMETRE</th> <th>QTE</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>VIS DE CYLINDRE</td> <td>6</td> <td>1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ECROU DE CULASSE</td> <td>8</td> <td>4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ECROU DE VOLANT MOTEUR</td> <td>10</td> <td>1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>VIS DE PIGNON PRIMAIRE</td> <td>16</td> <td>1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ECROU D'EMBRAYAGE</td> <td>16</td> <td>1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>FILTRE D'HUILE</td> <td>36</td> <td>1</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		DIAMETRE	QTE		VIS DE CYLINDRE	6	1		ECROU DE CULASSE	8	4		ECROU DE VOLANT MOTEUR	10	1		VIS DE PIGNON PRIMAIRE	16	1		ECROU D'EMBRAYAGE	16	1		FILTRE D'HUILE	36	1		<p>COUPLE DE SERRAGE EN Kg.m</p> <p>0.8 - 1.2</p> <p>2.8 - 3.0</p> <p>4.5 - 5.5</p> <p>4.0 - 5.0</p> <p>4.0 - 5.0</p> <p>1.0 - 2.0</p>
	DIAMETRE	QTE																												
VIS DE CYLINDRE	6	1																												
ECROU DE CULASSE	8	4																												
ECROU DE VOLANT MOTEUR	10	1																												
VIS DE PIGNON PRIMAIRE	16	1																												
ECROU D'EMBRAYAGE	16	1																												
FILTRE D'HUILE	36	1																												
CADRE	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>ECROU DE COLONNE DE DIRECTION</td> <td>22</td> <td>1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>PIVOT DE BRAS OSCILLANT</td> <td>14</td> <td>1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>BOULON DE FIXATION MOTEUR</td> <td>8</td> <td>7</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>10</td> <td>2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ECROU DE COURONNE MENEES FINALE</td> <td>10</td> <td>4</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	ECROU DE COLONNE DE DIRECTION	22	1		PIVOT DE BRAS OSCILLANT	14	1		BOULON DE FIXATION MOTEUR	8	7			10	2		ECROU DE COURONNE MENEES FINALE	10	4		<p>8.0 - 12.0</p> <p>6.0 - 8.0</p> <p>3.1 - 3.7</p> <p>4.5 - 6.0</p> <p>5.5 - 6.5</p>								
ECROU DE COLONNE DE DIRECTION	22	1																												
PIVOT DE BRAS OSCILLANT	14	1																												
BOULON DE FIXATION MOTEUR	8	7																												
	10	2																												
ECROU DE COURONNE MENEES FINALE	10	4																												

