



MTX125R2. H (suite)

| LUBRIFICATION | TYPE CAPACITE D'HUILE (2T) HUILE PRECONISEE CAPACITE BOITE DE VITESSE | Injection 1.2 l HONDA 2T ou équivalente 0.8 l - H 4T 10W 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|--|--|-----|--|-------------------------------|----|---|--|------------------|----|---------------------------|-----------------|----|-----------------------------|--------------------------|----|-------------------------------|-------------------|----|---|----------------|----|---|--|
| REFROIDISSEMENT | CAPACITE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT CIRCUIT PRESSURISE THERMOSTAT Début ouverture Pleine ouverture CAPTEUR DE TEMPERATURE °C Ohm | 1.0 l 0.75 - 1.05 Kg/cm ³ 69.5° à 72.5° C 80° C avec levée 3.5 mm 154/52/27/16 50/80/100/120 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ELECTRICITE | ALLUMAGE AVANCE INITIALE (Repère F) AVANCE MAXIMUM mm HG RESISTANCE Primaire bobine Secondaire bobine Bobine d'excitation Capteur d'allumage / Entre fer BOUGIE N.G.K - N.D - STD -5°C Conduite à grande vitesse ECARTEMENT DES ELECTRODES SYSTEME DE DEMARRAGE ALTERNATEUR Puissance / Type BATTERIE REGULATEUR REDRESSEUR TENSION DE REGULATION RESISTANCE DE LA BOBINE DE CHAMP FUSIBLE / FUSIBLE PRINCIPAL | CDI 21° à 1300 Tr/mn 6° à 10 000 Tr/mn 0.16 - 0.19 Ω 3.6 - 4.5 kΩ 125 - 300 Ω 0.1 - 0.5 Ω - 0.9 mm BR8ES - W24ESR - U BR7ES - W22ESR - U BR9ES - W27ESR - U 0.7 - 0.8 mm Kick 217 W à 5000 Tr/mn (monophasé) 12V 5Ah Transistorisé 14.5V 0.1 - 0.2 Ω 15 A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FEUX | PHARE/VEILLEUSE FEUX ARRIERE / STOP CLIGNOTANT / TEMOINS | 12V 40/45 W - 12V 5W x1 12V 10W - 12V 3.4W x 6 - 1.7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MOTEUR | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;"></th> <th style="width: 10%;">DIAMETRE</th> <th style="width: 10%;">QTE</th> <th style="width: 10%;"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ECROU DE CYLINDRE</td> <td>12</td> <td>4</td> <td rowspan="6" style="vertical-align: top; padding-left: 20px;"> COUPLE DE SERRAGE EN Kg.m 2.0 - 2.5 2.0 - 2.5 6.0 - 7.0 6.0 - 7.0 6.0 - 7.0 2.0 - 2.5 </td> </tr> <tr> <td>ECROU DE CULASSE</td> <td>12</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>ECROU DE VOLANT</td> <td>17</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>ECROU DE PIGNON PRIMAIRE</td> <td>20</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>ECROU D'EMBRAYAGE</td> <td>20</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>VIS DE VIDANGE</td> <td>14</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> | | DIAMETRE | QTE | | ECROU DE CYLINDRE | 12 | 4 | COUPLE DE SERRAGE EN Kg.m 2.0 - 2.5 2.0 - 2.5 6.0 - 7.0 6.0 - 7.0 6.0 - 7.0 2.0 - 2.5 | ECROU DE CULASSE | 12 | 5 | ECROU DE VOLANT | 17 | 1 | ECROU DE PIGNON PRIMAIRE | 20 | 1 | ECROU D'EMBRAYAGE | 20 | 1 | VIS DE VIDANGE | 14 | 1 | |
| | DIAMETRE | QTE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ECROU DE CYLINDRE | 12 | 4 | COUPLE DE SERRAGE EN Kg.m 2.0 - 2.5 2.0 - 2.5 6.0 - 7.0 6.0 - 7.0 6.0 - 7.0 2.0 - 2.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ECROU DE CULASSE | 12 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ECROU DE VOLANT | 17 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ECROU DE PIGNON PRIMAIRE | 20 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ECROU D'EMBRAYAGE | 20 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VIS DE VIDANGE | 14 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CADRE | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td style="width: 70%;">ECROU DE COLONNE DE DIRECTION</td> <td style="width: 10%;">24</td> <td style="width: 10%;">1</td> <td rowspan="6" style="vertical-align: top; padding-left: 20px;"> 8.0 - 12.0 0.1 - 0.2 8.0 - 10.0 5.5 - 6.5 6.0 - 8.0 5.5 - 6.5 </td> </tr> <tr> <td>ECROU DE REGLAGE DE DIRECTION</td> <td>26</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>PIVOT DE BRAS OSCILLANT</td> <td>14</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>BOULON DE FIXATION MOTEUR</td> <td>10</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>AXE DE ROUE AVANT - ARRIERE</td> <td>14</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>ECROU DE COURONNE MENEE FINAL</td> <td>10</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> | ECROU DE COLONNE DE DIRECTION | 24 | 1 | 8.0 - 12.0 0.1 - 0.2 8.0 - 10.0 5.5 - 6.5 6.0 - 8.0 5.5 - 6.5 | ECROU DE REGLAGE DE DIRECTION | 26 | 1 | PIVOT DE BRAS OSCILLANT | 14 | 1 | BOULON DE FIXATION MOTEUR | 10 | 3 | AXE DE ROUE AVANT - ARRIERE | 14 | 1 | ECROU DE COURONNE MENEE FINAL | 10 | 4 | | | | | |
| ECROU DE COLONNE DE DIRECTION | 24 | 1 | 8.0 - 12.0 0.1 - 0.2 8.0 - 10.0 5.5 - 6.5 6.0 - 8.0 5.5 - 6.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ECROU DE REGLAGE DE DIRECTION | 26 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PIVOT DE BRAS OSCILLANT | 14 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| BOULON DE FIXATION MOTEUR | 10 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AXE DE ROUE AVANT - ARRIERE | 14 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ECROU DE COURONNE MENEE FINAL | 10 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

