



## NSR50A. K (suite)

<b>LUBRIFICATION</b>	TYPE CAPACITE D'HUILE HUILE PRECONTISEE CAPACITE DU REDUCTEUR FINAL	Mélange par injection 1,2 l HONDA 2T ou équivalente 0,091 HONDA 4T 10W40																																						
<b>ELECTRICITE</b>	ALLUMAGE AVANCE INITIALE (Repère F) AVANCE MAXIMUM           mm HG RESISTANCE Primaire bobine Secondaire bobine Bobine d'excitation Capteur d'allumage (ohm X 1) BOUGIE N.G.K - N.D - STD - 5° C Conduite à grande vitesse ECARTEMENT DES ELECTRODES SYSTEME DE DEMARRAGE ALTERNATEUR Puissance / Type BATTERIE DEBUT DE CHARGE REGULATEUR REDRESSEUR TENSION DE REGULATION RESISTANCE DE LA BOBINE DE CHARGE RESISTANCE DE LA BOBINE D'ECLAIRAGE FUSIBLE / FUSIBLE PRINCIPAL	AC - CDI 16° 10° à 5500 Tr/mn  0,2 - 0,3 Ω 3,4 à 4,2 kΩ BI/R 200 - 400 Ω Bu/Y-R 30 - 100 Ω BR8ES BR9ES 0,6 - 0,7 mm Kick 84 W à 5000 Tr/mn 12V 3Ah Incorporé redresseur 13V Transistoré non réglable 13,5 - 15,5 V W - G - 0,2 à 1,5 Ω Y - G - 0,1 à 1,0 Ω 7A																																						
<b>FEUX</b>	PHARE FEUX ARRIERE / STOP CLIGNOTANT / TEMOINS	12V 15W 12V 5 / 21W 12V 21W																																						
<b>MOTEUR</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 10%;">DIAMETRE</th> <th style="width: 10%;">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 VOLANT</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td>ECROU DE VARIATEUR</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td>ECROU D'EMBRAYAGE CENTRIFUGE</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td>CONTRE ECROU D'AMBREYAGE CENTRIFUGE</td> <td style="text-align: center;">28</td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> </tbody> </table>		DIAMETRE	QTE	ECROU DE CULASSE	8	4	ECROU DE VOLANT	10	1	ECROU DE VARIATEUR	10	1	ECROU D'EMBRAYAGE CENTRIFUGE	10	1	CONTRE ECROU D'AMBREYAGE CENTRIFUGE	28	1	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 20%;">COUPLE DE SERRAGE EN Kg.m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">2,0</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">3,8</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">3,8</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">3,8</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">3,8</td> </tr> </tbody> </table>		COUPLE DE SERRAGE EN Kg.m		2,0		3,8		3,8		3,8		3,8								
	DIAMETRE	QTE																																						
ECROU DE CULASSE	8	4																																						
ECROU DE VOLANT	10	1																																						
ECROU DE VARIATEUR	10	1																																						
ECROU D'EMBRAYAGE CENTRIFUGE	10	1																																						
CONTRE ECROU D'AMBREYAGE CENTRIFUGE	28	1																																						
	COUPLE DE SERRAGE EN Kg.m																																							
	2,0																																							
	3,8																																							
	3,8																																							
	3,8																																							
	3,8																																							
<b>CADRE</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 10%;">DIAMETRE</th> <th style="width: 10%;">QTE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ECROU DE COLONNE DE DIRECTION</td> <td style="text-align: center;">22</td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td>PIVOT DE BRAS OSCILLANT</td> <td style="text-align: center;">12</td> <td style="text-align: center;">1</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>AXE DE ROUE ARRIERE</td> <td style="text-align: center;">12</td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td>ECROU DE COURONNE</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td>BOULONS DE FIXATION MOTEUR</td> <td style="text-align: center;">6</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">8</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> </tbody> </table>		DIAMETRE	QTE	ECROU DE COLONNE DE DIRECTION	22	1	PIVOT DE BRAS OSCILLANT	12	1	AXE DE ROUE AVANT	12	1	AXE DE ROUE ARRIERE	12	1	ECROU DE COURONNE	10	3	BOULONS DE FIXATION MOTEUR	6	2		8	3	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">7,5</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">6,5</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">6,3</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">6,3</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">4,5</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">1,2</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">4,5</td> </tr> </tbody> </table>		7,5		6,5		6,3		6,3		4,5		1,2		4,5
	DIAMETRE	QTE																																						
ECROU DE COLONNE DE DIRECTION	22	1																																						
PIVOT DE BRAS OSCILLANT	12	1																																						
AXE DE ROUE AVANT	12	1																																						
AXE DE ROUE ARRIERE	12	1																																						
ECROU DE COURONNE	10	3																																						
BOULONS DE FIXATION MOTEUR	6	2																																						
	8	3																																						
	7,5																																							
	6,5																																							
	6,3																																							
	6,3																																							
	4,5																																							
	1,2																																							
	4,5																																							

