



**BP-ZOOM** mélange 2 temps spécial, mis au point par la  
"SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PÉTROLES BP"  
est le carburant autolubrifiant que nous préconisons exclusivement.  
(22.000 points de vente en France).



**MOTOBECANE  
MOTOCONFORT**

**VÉLOMOTEUR**

**125**

**FONCTIONNEMENT**

**GRAISSAGE**

**ENTRETIEN**

# Avant-propos

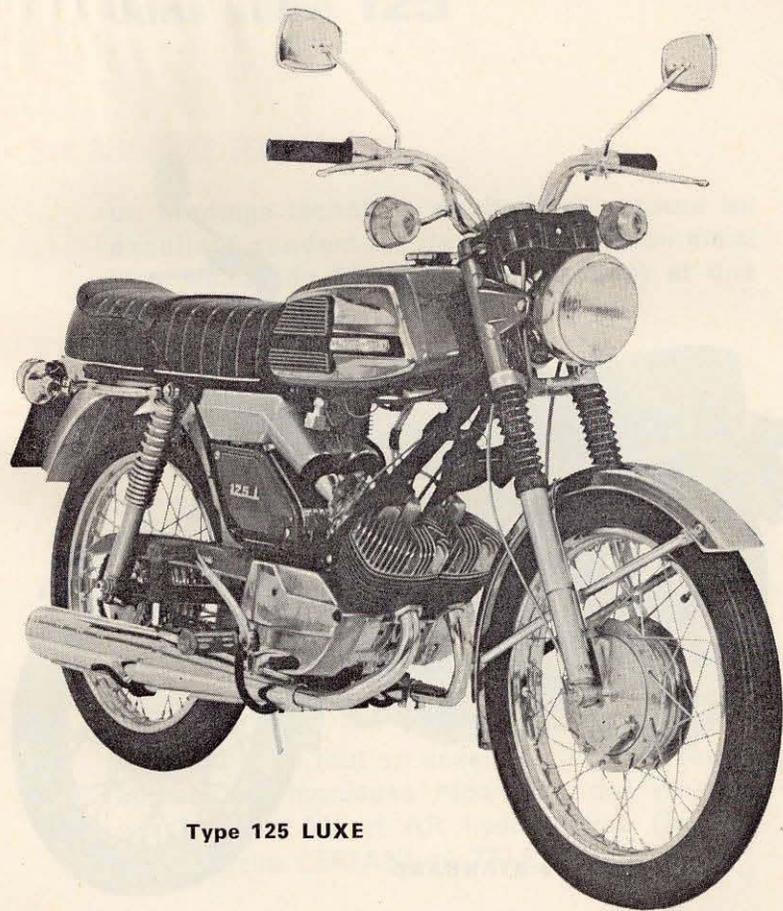


*Nous avons édité cette notice pour vous permettre d'assurer l'entretien de votre machine dans les conditions optima et d'en tirer ainsi la meilleure performance. Nous vous conseillons de lire attentivement ce petit guide et de suivre rigoureusement tous les conseils qu'il contient.*

*De même, et toujours dans votre intérêt, nous vous recommandons d'être en règle avec votre assurance et de vous conformer strictement aux dispositions du Code de la Route.*

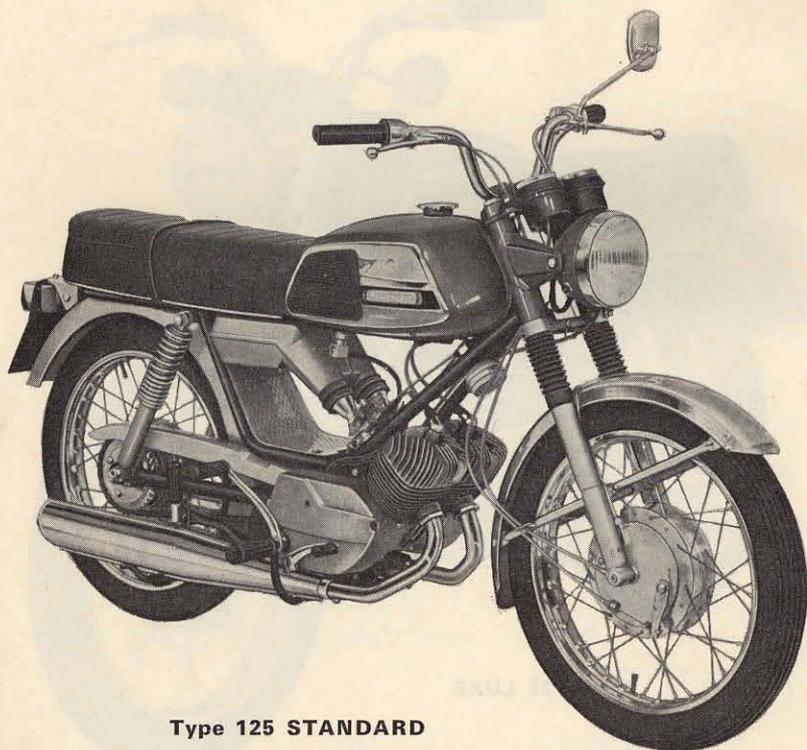
**Le " VÉLOMOTEUR 125 " est garanti pendant six mois suivant les conditions stipulées à la fin de cette notice.**

*Le " VÉLOMOTEUR 125 " fait notamment l'objet des brevets français :*  
**1.336.253 - 1.369.469 - 1.551.875 - 70.21062 et 70.27710.**



Type 125 LUXE

Le « VéloMOTEUR 125 » peut être conduit par toute personne de plus de seize ans possédant le permis A1 (permis spécial véloMOTEUR délivré à la suite d'un examen portant sur le Code de la Route) ainsi que par **tout possesseur d'un permis** de quelque catégorie que ce soit (automobile, motocyclette, etc).



Type 125 STANDARD

## Ce que vous apprécierez dans votre 125

### - Son ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE

un avantage technique **exclusif** qui assure un excellent rendement du moteur (notamment insensibilité de l'allumage à l'humidité) et une mise en marche très aisée.

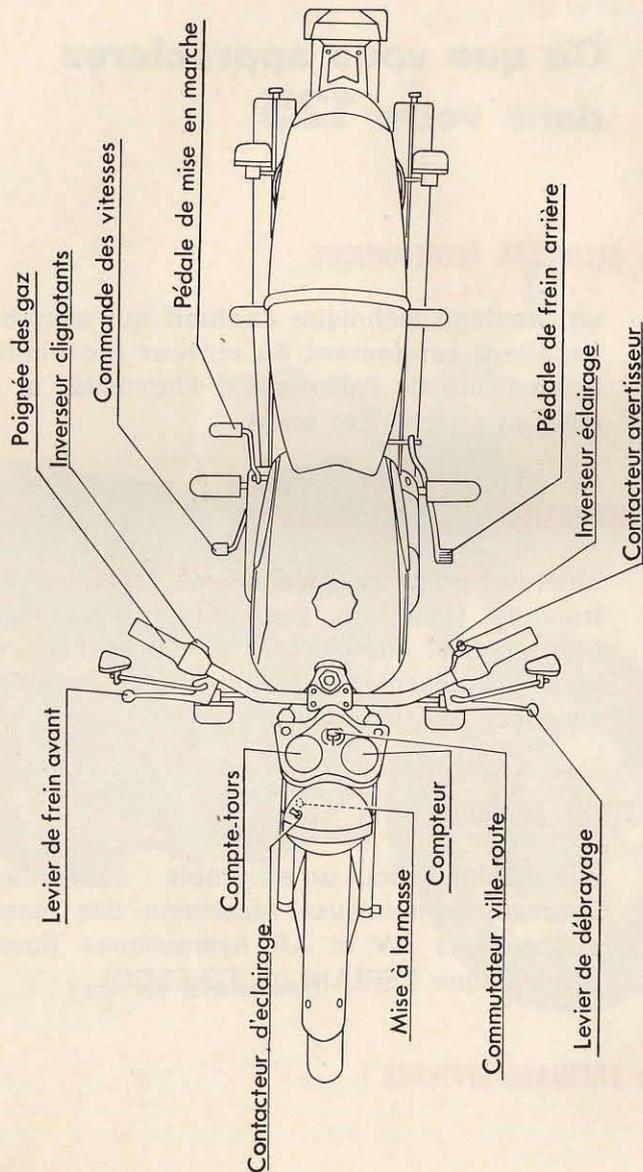
### - Sa NERVOSITÉ, ses PERFORMANCES

obtenues grâce aux qualités de l'allumage électronique (précision des points d'allumage - constance et énergie très élevée de l'étincelle) et à l'étagement des 5 rapports de la boîte de vitesses.

### - Sa TENUE DE ROUTE

elle résulte de tout un ensemble : cadre double berceau, harmonieuse répartition des masses, suspensions AV et AR hydrauliques (fourche télescopique CERIANI ou TELESCO).

### - Son FREINAGE EFFICACE



## LE VÉLOMOTEUR 125

Le vélomoteur type « 125 » est équipé d'un moteur de 125 cm<sup>3</sup>, à deux temps, bicylindre, qui assure une remarquable régularité du couple moteur et une grande nervosité.

Le bloc-moteur à cinq vitesses comporte deux cylindres inclinés face à la route et dont les conditions de refroidissement sont identiques. Les cylindres et culasses ont des ailettes « panoramiques » qui permettent le meilleur refroidissement. L'alimentation est assurée par deux carburateurs, avec silencieux d'admission à filtre démontable et l'échappement par deux silencieux de grand volume.

Le vilebrequin comporte trois paliers. L'embrayage est dans l'huile, à disques multiples. L'allumage est du type « Electronic ». Il existe un allumage indépendant par cylindre.

Les suspensions avant et arrière sont hydrauliques.

Le tableau de bord comporte un compteur de vitesse et un compte-tours. La machine est munie d'un antivol de direction

### PLAQUES ET INSCRIPTIONS

En dehors de la plaque arrière d'immatriculation, la machine comporte les plaques et inscriptions suivantes :

#### PLAQUE « CONSTRUCTEUR »

Cette plaque est située sous la selle. Elle comporte notamment l'indication de la cylindrée et le numéro de série.

#### FRAPPE DU NUMÉRO DE SÉRIE

Le numéro de série est frappé sur le cadre même, sous la selle, à côté de la plaque « constructeur ».

#### PLAQUE MOTEUR

La plaque portant le numéro du moteur est fixée à droite de la machine, sur l'ailette supérieure droite de la culasse.

Poinçon du constructeur sur les silencieux d'échappement.

Ce poinçon est apposé sur chaque silencieux, à mi-longueur environ sur la patte soudée au corps du silencieux et qui sert à la fixation de celui-ci sur le cadre.

# AVANT UTILISATION

## ANTIVOL

L'antivol de blocage de direction est situé à la partie inférieure droite de la douille de direction.

Sur la « 125 Luxe », équipée d'une batterie, d'indicateurs de changement de direction et d'un feu Stop, il existe en outre un contact par clé situé sur la partie droite du phare. Cette clé branche la batterie sur les appareils d'éclairage et de signalisation.

## CARBURANT

Nous préconisons le mélange autolubrifiant BP ZOOM. Il est toutefois possible d'utiliser un mélange d'essence ordinaire et d'huile BP ENERGOL 2 temps type HV dans la proportion de 4 à 5 %. La garantie de notre matériel est subordonnée au respect de ces prescriptions.

Les machines LT 2 sont équipées d'un dispositif de graissage séparé, c'est-à-dire que l'huile de graissage du moteur est contenue dans un réservoir distinct qui se trouve sous la selle et dont la contenance est de 2,3 litres. **L'huile à utiliser est la BP Super 2 T.** Le carburant à employer est de l'essence et non du mélange 2 temps.

Tous les 500 km, vérifier le niveau d'huile (voyant situé sur la partie droite du réservoir. Le minimum est indiqué par une ligne horizontale rouge), et ajouter de l'huile s'il y a lieu. Si le niveau est descendu en-dessous du "Minimum", ne pas oublier de vérifier que la pompe est réamorcée. Pour purger, dévisser la vis de purge située sur le bossage de carter où est fixée la pompe, attendre que l'huile coule, et rebloquer la vis de purge.

## ROBINET D'ESSENCE (Fig. 3)

A trois positions, situé à la partie inférieure du réservoir :

Ouvert : levier vers le bas.

Réserve : levier horizontal à gauche.

Fermé : levier horizontal à droite.

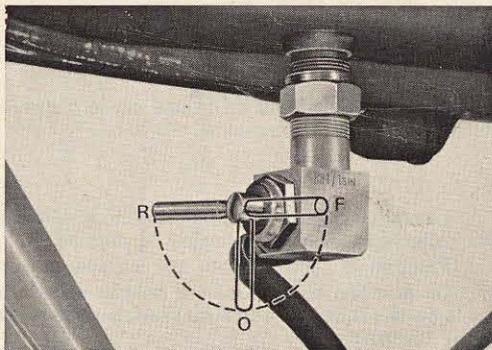


Fig. 3

## BOITE DE VITESSES (Fig. 4)

Remplir la boîte avec de l'huile BP Super viscostatic SAE 20 W 50 jusqu'à la hauteur du bouchon de remplissage (0,650 l).

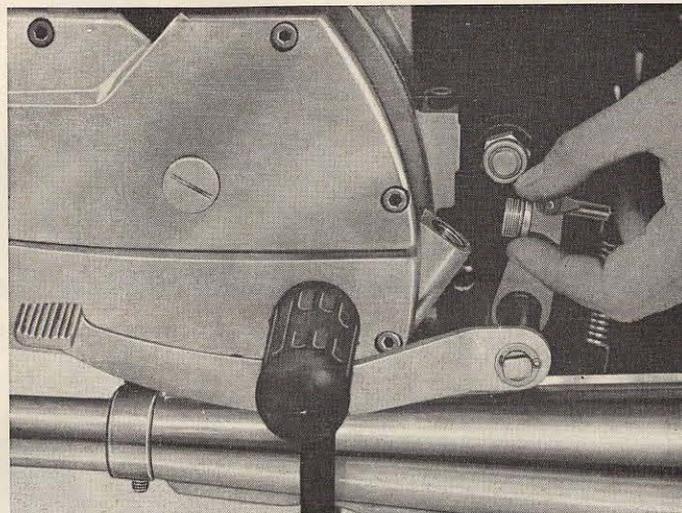


Fig. 4

## PRESSION DES PNEUS

	SOLO	DUO
Avant .....	1,2 kg	1,2 kg
Arrière .....	1,6 kg	2 kg

## RÉGLAGE DE SUSPENSION ARRIERE

Les amortisseurs de suspension arrière sont réglables. Bien vérifier que les amortisseurs gauche et droit soient à la même position de réglage. Positions 1 et 2 pour pilote en solo, 3 et 4 pour duo, 5 pour charge très élevée.

## RÉGLAGE DU GUIDON (Fig. 5)

Le guidon est réglable en orientation. Il suffit pour cela de desserrer les quatre vis de blocage à six pans intérieurs (clé dans l'outillage) situées sur le pontet de fixation de guidon. Bien resserrer les vis au remontage.

## RÉGLAGE DU PHARE (Fig. 6)

Il s'effectue par les deux vis de fixation latérales. Le feu de croisement doit être rabattu de manière à éclairer la route sur une cinquantaine de mètres, véhicule en charge.

Commutateur d'éclairage avec position Ville-Route sur le tableau de bord et inverseur au guidon à main gauche.

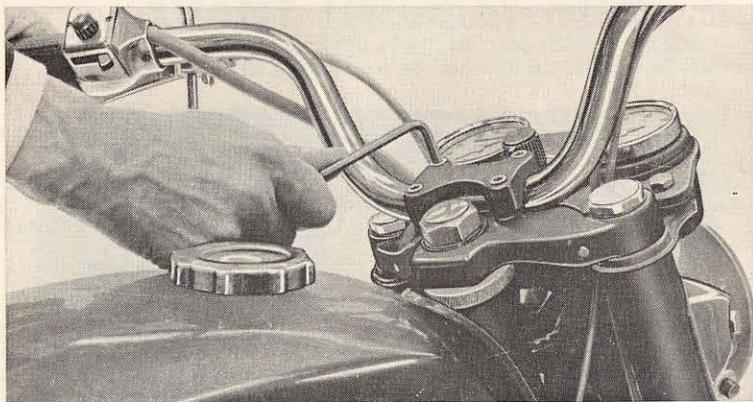


Fig 5

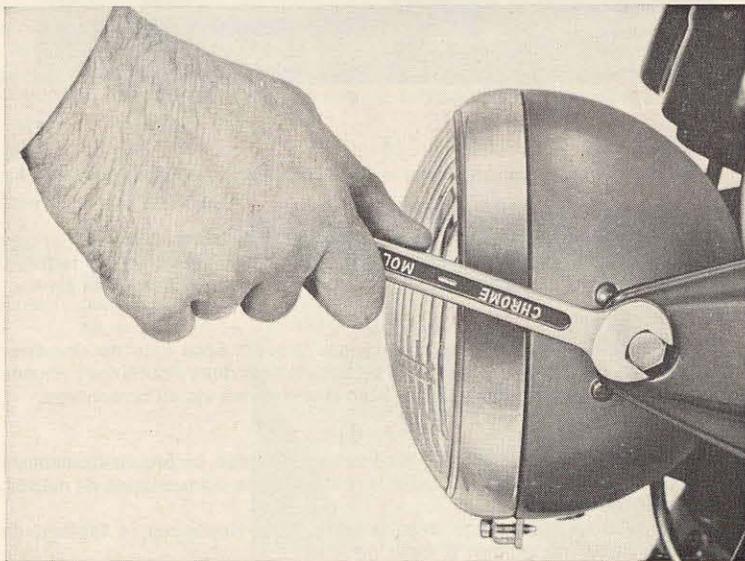


Fig. 6

## RÉGLAGE DU RÉTROVISEUR

Ne pas oublier d'effectuer ce réglage avant le départ.

## AVERTISSEUR SONORE

Commandé à main gauche au guidon.

## INDICATEURS DE CHANGEMENT DE DIRECTION (Modèle Luxe)

Commandés par commutateur à droite au guidon.

## BOITE A OUTILS

La boîte à outils est située sous le filtre à air (Fig. 7).

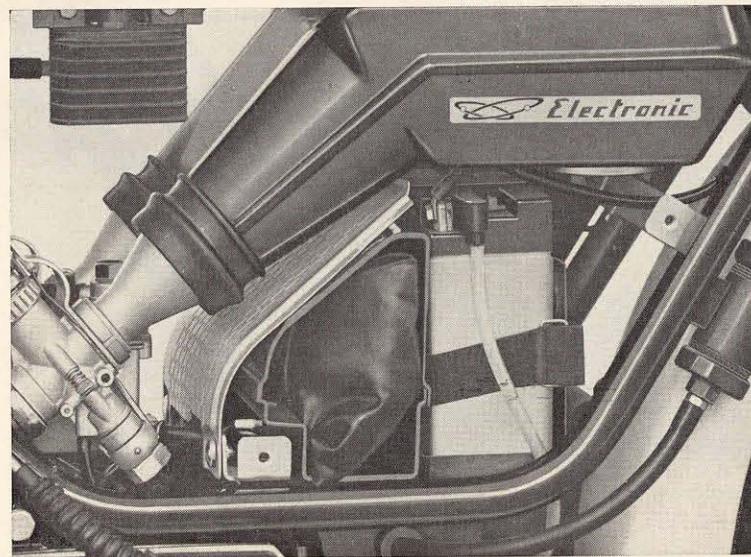


Fig. 7

# UTILISATION

## MISE EN ROUTE

Mettre la machine sur ses roues et non sur béquille.

1° Ouvrir le robinet de carburant, situé sous le réservoir (Fig. 3).

2° Noyer légèrement le carburateur en appuyant sur le titillateur à la cuve. Ouvrir la poignée des gaz de la quantité convenable (plus ouverte si le moteur est chaud). Si le temps est froid, agir sur le starter situé aux carburateurs en tirant le palonnier à droite (Fig. 8). Ne le garder que quelques instants en fonctionnement.

3° Vérifier qu'aucune vitesse n'est enclenchée (le point mort est situé entre la 1<sup>re</sup> et la 2<sup>e</sup> vitesse).

4° Lancer le moteur à l'aide du kick-starter. Relâcher le starter si on l'a actionné. Laisser tourner le moteur au ralenti quelques instants afin de le mettre en température.

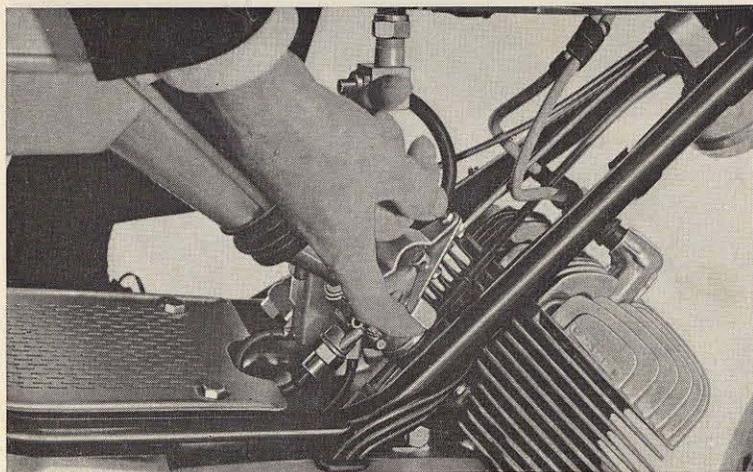


Fig. 8

## DÉPART

1° Pour partir, débrayer totalement, engager la 1<sup>re</sup> vitesse en appuyant la pédale de sélecteur à fond vers le bas, et relâcher lentement le levier de débrayage tout en ouvrant les gaz.

Pour passer en 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> vitesse, débrayer, fermer les gaz, remonter la pédale de sélecteur, relâcher le levier de débrayage et donner des gaz.

Se rappeler que, pour « monter » les vitesses, il faut, au moment où l'on redonne les gaz, mettre moins de gaz que quand on « descend » les vitesses.

2° Pour ralentir, il suffit généralement de couper les gaz, afin d'utiliser le frein moteur. Si cette manœuvre est insuffisante, utiliser les freins. Ne jamais freiner sans avoir coupé les gaz

3° Dans une descente, ne pas débrayer ni mettre au point mort, car le moteur constitue le meilleur des freins.

Ne jamais rouler avec la main sur la poignée de débrayage.

Les machines sont équipées d'un moteur développant 16 ch à 8 000 - 8 500 tr/mn qu'il importe de ne pas laisser tourner à un régime trop faible. En particulier, ne jamais descendre à un régime inférieur à 4 500 tr/mn.

## ARRÊT

Pour arrêter le moteur, fermer complètement la poignée des gaz, passer au point mort, couper le contact (bouton de contact à la partie inférieure droite du phare, et fermer le robinet de carburant).

Sur la 125 Luxe, retirer en outre la clé de contact située sur le phare à droite et qui permet l'alimentation des appareils d'éclairage et de signalisation.

## RODAGE

En période de rodage, ne pas dépasser les régimes de 5 500 tr/mn (70 - 75 km/h en 5<sup>e</sup> vitesse) pendant les 500 premiers kilomètres, 6 500 tr/mn (85 km/h en 5<sup>e</sup> vitesse) pour les 1000 km suivants, et 7 500 tr/mn (100 km/h en 5<sup>e</sup> vitesse) pour les 1 000 km suivants, sauf lors de pointes de vitesse très passagères.

# ENTRETIEN

## GRAISSAGE

A noter, pour l'utilisation du compte-tours, que les indications fournies par celui-ci sont destinées à permettre la meilleure utilisation du moteur dans la plage 6.000 t/mn / 9.000 t/mn, qui encadre les régimes correspondant au couple maximal et à la puissance maximale. A bas régime, les indications du compte-tours ne seraient pas utiles pour la conduite de la machine. Sa graduation commence à 3.000 t/mn.

## BOITE DE VITESSES

Remplir la boîte de vitesses (Fig. 4) avec de l'huile BP SUPERVIS-COSTATIC SAE 20, W 50 jusqu'à la hauteur du bouchon de remplissage (0,650 l).

A 500 km, première vidange (par vis-bouchon située sous le carter). Ensuite surveiller le niveau tous les 2.000 km et vidanger tous les 4.000 km.

### FOURCHE TÉLESCOPIQUE

La fourche hydraulique fonctionne à l'huile BP Hydraulic LHM (fourche Ceriani) ou à l'huile moteur SAE 20 (fourche Telesco). Un bouchon de vidange est prévu à la base de la fourche, vers l'arrière de la machine. Le remplissage (135 cm<sup>3</sup> d'huile par élément pour la fourche Ceriani - 160 cm<sup>3</sup> par élément pour la fourche Telesco) s'effectue en démontant les écrous supérieurs de blocage. Faire effectuer cette opération par un agent de notre marque. En aucun cas, ne vidanger simultanément les deux montants.

### RENOI DE COMPTEUR

Tous les 3.000 km graisser le renvoi de compteur avec la graisse BP ENERGREASE C 3 G.

### CHAÎNE

Tous les 2.000 km, la chaîne devra être graissée avec de l'huile BP ENERGOL MOTOR OIL SAE 50, en utilisant de préférence un pinceau et en déposant l'huile à l'intérieur de la chaîne. Faire tourner la roue pour graisser toute la longueur de la chaîne.

Nous recommandons en tout cas de ne jamais immerger la chaîne dans un bain anti-graisse (trichloréthylène par exemple) qui assècherait les rouleaux.

### MOYEURS

Les moyeux avant et arrière doivent être garnis sans excès de graisse BP ENERGREASE L 2 MULTIPURPOSE tous les 6.000 km. Faire effectuer cette opération par un agent de notre marque.

### DIVERS

Graisser de temps à autre les articulations des diverses commandes et les entrées de câbles avec de l'huile BP ENERGOL Huile Domestique au moyen d'un pinceau.

Graisser de temps à autre les plombs de départ des câbles de freins et d'embrayage avec de la graisse BP ENERGREASE C 3 G.

### DÉCALAMINAGE

Le mélange BP ZOOM préconisé ne provoque que des dépôts de calamine peu abondants et faciles à enlever.

Tous les 6.000 km, on fera procéder par un agent de la marque au décalaminage de l'échappement, et tous les 12.000 km, à un décalaminage plus complet (dessus de piston, culasse et lumière d'échappement).

Les chiffres de 6.000 et 12.000 km ne doivent pas être pris d'une façon absolue et il y a lieu de décalaminer dès que les symptômes suivants sont perceptibles :

- Manque de puissance au moteur.
- Mauvais départs.
- Retours au carburateur.
- Bougie encrassée.
- Echauffement exagéré.
- Marche saccadée, dite « en quatre temps ».

### BATTERIE (125 LUXE)

1° Si la batterie ne donne pas sa puissance, il y a lieu de la recharger.

**Nota.** — L'état de charge se constate en principe en mesurant la densité de l'électrolyte. Si celle-ci est inférieure à 1,21, il faut compléter la charge de la batterie.

2° Vérifier souvent, plus particulièrement en été, le niveau de l'électrolyte et le rétablir, si nécessaire, en rajoutant de l'eau distillée jusqu'à 15 mm environ au-dessus de l'arête supérieure des plaques. Notamment, ne pas oublier cette opération en fin de charge.

3° Maintenir la batterie propre et sèche. Enduire les bornes d'une légère couche de graisse neutre et résistant aux acides.

## RÉGLAGES DIVERS

### CHAÎNE

La chaîne devra toujours être bien graissée. Elle ne doit pas être trop tendue, sinon son usure et celle des pignons seraient prématurées. A noter que la tension maximum étant atteinte à environ mi-course du bras oscillant, il y a lieu d'effectuer ce réglage de tension de chaîne, la machine étant montée par un conducteur. Pour effectuer ce réglage, agir sur les tendeurs qui repoussent l'axe de moyeu vers l'arrière.

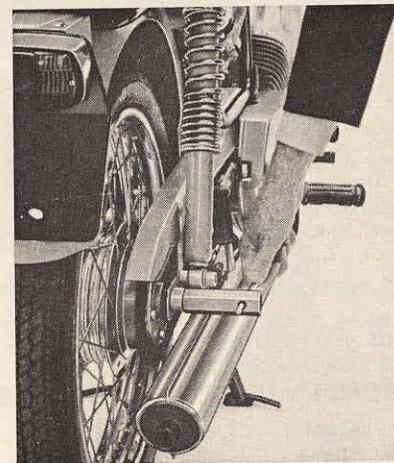


Fig. 9

## ROUE ARRIÈRE (Fig. 9)

Desserrer l'axe de moyeu arrière, le sortir, et faire reposer la chaîne sur le bras oscillant (Fig. 10). Après avoir décroché l'extrémité de la tige de commande de frein arrière (Fig. 11), sortir la roue. Au remontage, ne pas oublier d'engager la patte d'ancrage de point fixe sur le point situé sur le bras oscillant.

Veiller à ne pas endommager ni retirer le ruban adhésif garnissant le fond de jante.

Le fond de jante est muni d'un ruban adhésif. Il est essentiel lors du changement d'un rayon par exemple, de changer ce ruban adhésif et de le remplacer par un neuf.

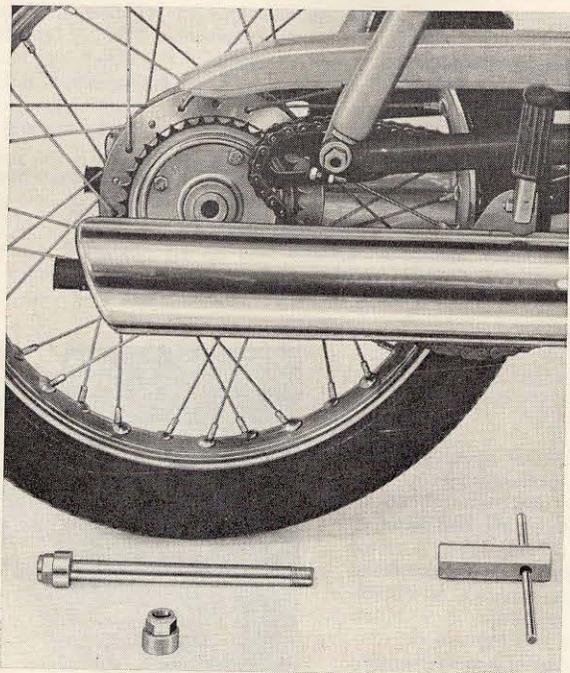


Fig. 10

## GONFLAGE DES PNEUMATIQUES

	SOLO	DUO
Avant .....	1,2 kg	1,2 kg
Arrière .....	1,6 kg	2 kg

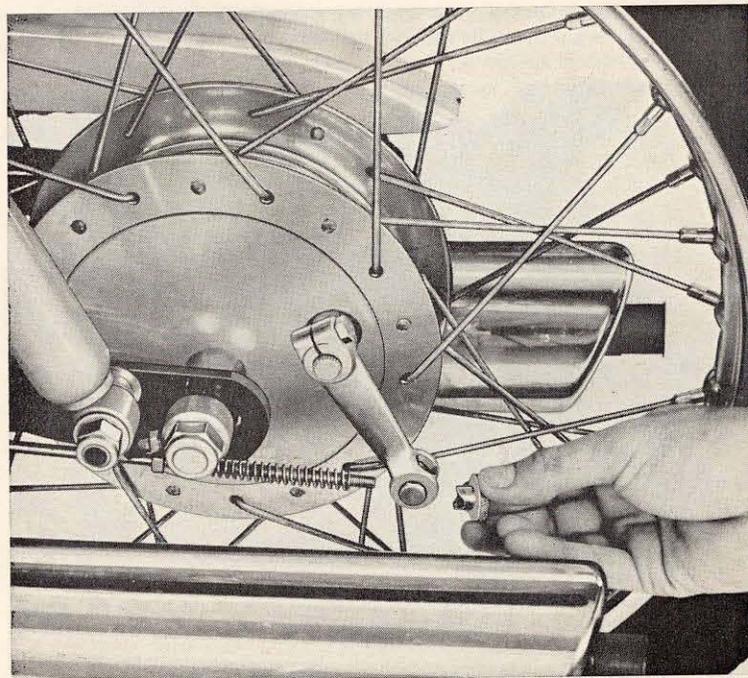


Fig. 11

## CARBURATEURS

Les deux carburateurs, bien réglés, assurent en toute circonstance un fonctionnement correct. Ils sont munis chacun d'un filtre silencieux d'admission et l'ensemble des deux carburateurs est muni d'un starter à commande commune par palonnier (Fig. 8) qui permet un départ satisfaisant à toutes les températures.

Filtre de carburateur. Accessibilité en démontant le raccord banjo à la partie supérieure de la cuve.

Ne changer en aucun cas le réglage des carburateurs aussi bien en période de rodage qu'après rodage. Le gicleur principal est un gicleur de 76. En aucun cas ne monter un gicleur d'une autre valeur. De même, ne pas modifier le gicleur de ralenti.

La commande des gaz se règle au chapeau de chaque carburateur (écrou de 8, contre-écrou de 8) (Fig. 12).

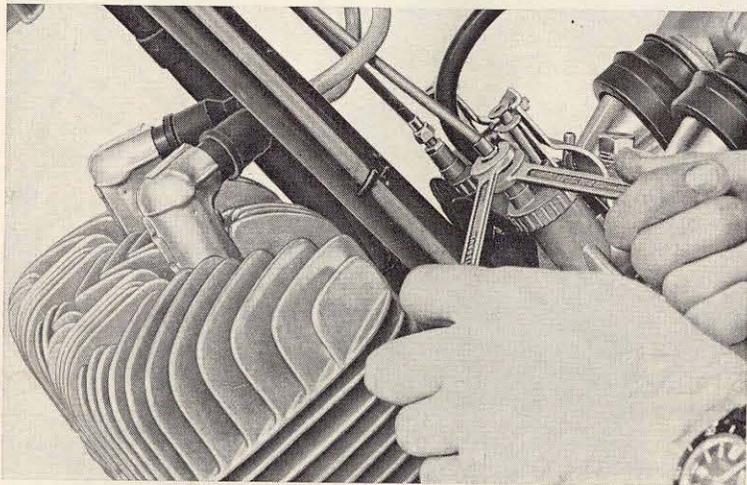


Fig. 12

A la base de chaque carburateur se trouve une vis de butée de ralenti : en serrant cette vis, on accélère le ralenti. (Fig. 13).

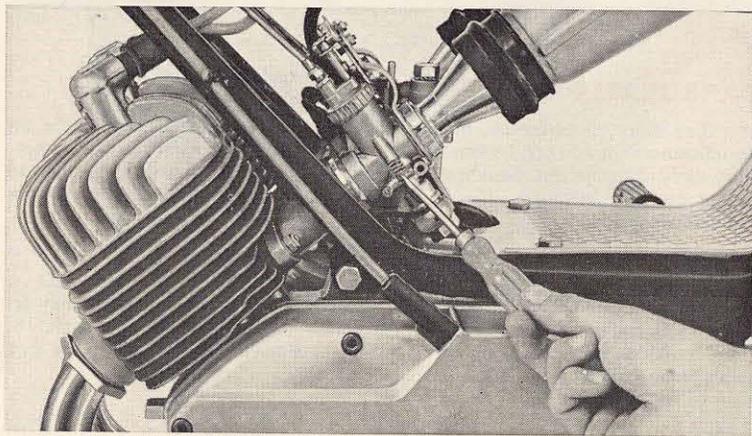


Fig. 13

Démontage des gicleurs principaux : ce démontage s'effectue par les deux écrous situés à la base de chaque carburateur (Fig. 14).

Démontage des gicleurs de ralenti. Démontez les raccords et la cuve pour accéder aux gicleurs de ralenti.

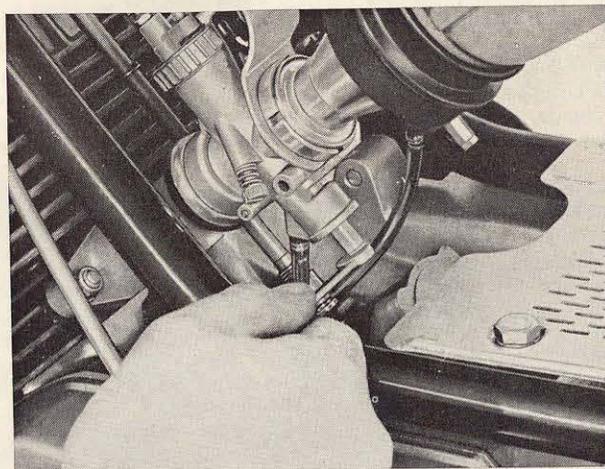


Fig. 11

## REGLAGE DU FREIN AVANT

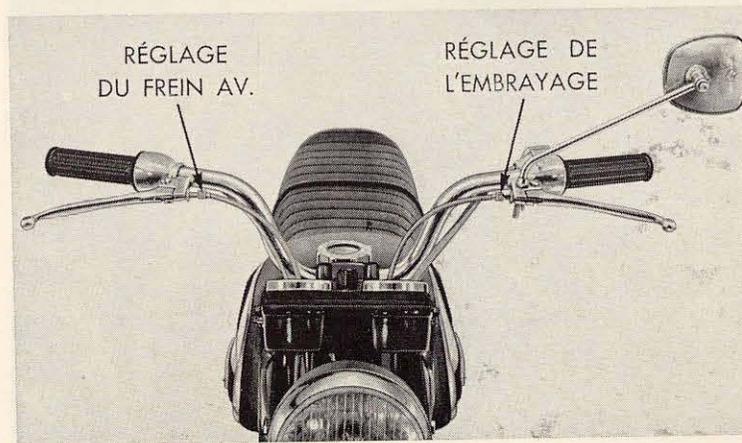


Fig. 15

## FREINS

Frein avant : le réglage s'effectue au guidon ; écrou et contre-écrou moletés (Fig. 15).

A noter que, lorsque la machine a été immobilisée sous la pluie avec la direction en position "Antivol", il peut s'être introduit de l'eau dans le tambour de frein avant, et il est bon, au départ, à très basse allure, de faire fonctionner deux ou trois fois le frein pour éliminer l'eau.

Frein arrière : visser l'écrou sur la tige de frein arrière en laissant environ 20 mm de course libre à l'extrémité de la pédale ; sinon, lorsque la machine sera en charge, le débattement de la suspension, en occasionnant une traction sur la tringle, risquerait d'agir sur le frein d'une façon intempestive.

## EMBRAYAGE

Le réglage de la commande s'effectue au guidon : écrou et contre-écrou moletés (Fig. 15). Laisser au câble une garde d'environ 1,5 - 2 mm.

Le réglage de l'embrayage s'effectue ainsi :

Après avoir détendu la commande de débrayage, dévisser le bouton de réglage situé sur le carter gauche.

Desserrer le doigt de réglage de butée et son contre-écrou (Fig. 16). Amener au contact, en vissant, le doigt de réglage et revenir en arrière d'un quart de tour. Bloquer ensuite le contre-écrou. Ne pas oublier de refaire la garde de 1,5 - 2 mm à la commande de débrayage.

Il est recommandé de faire exécuter ce réglage par un agent de notre marque.

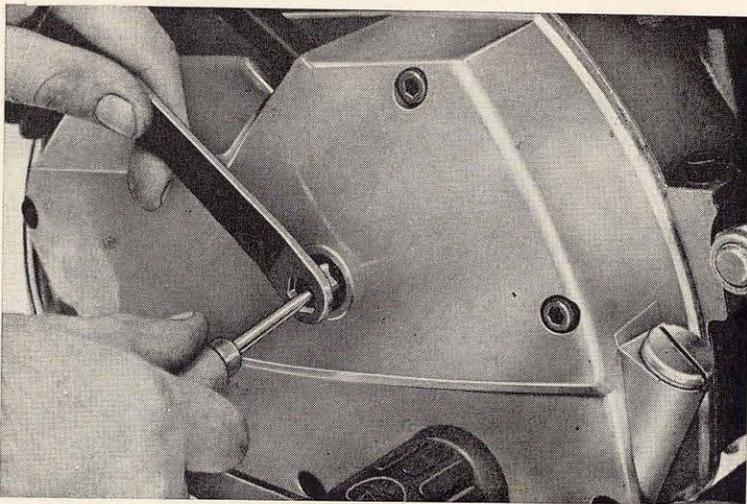


Fig. 16

## CHANGEMENT DU CABLE DE DEBRAYAGE

Détendre complètement au guidon la commande de débrayage (écrou et contre-écrou moletés). Retirer l'embout de gaine de son logement puis retirer également de son logement le plomb de départ du câble.

Du côté carter, enlever le capuchon de protection et le repousser vers l'avant ; dévisser le guide de la commande et dévisser le carré de 4 d'embout de câble (Fig. 17).

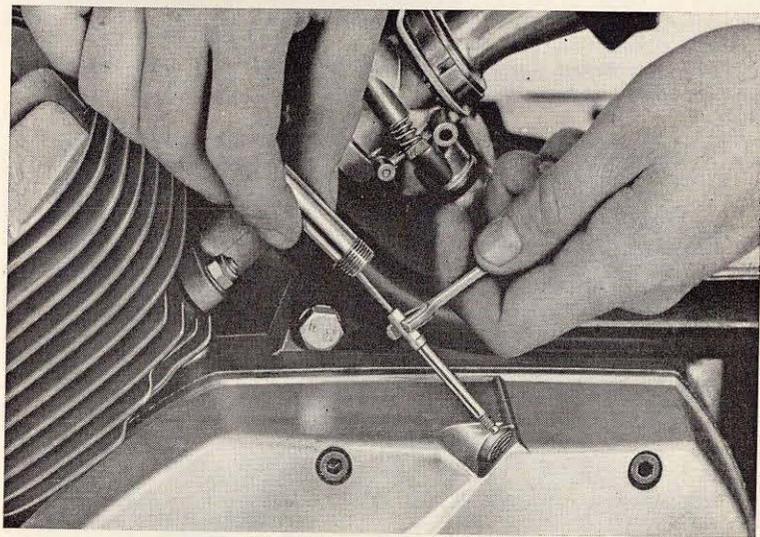


Fig. 17

Au remontage, engager l'embout de câble dans la chape du levier intérieur de commande de débrayage, chape située dans le carter, en utilisant le téton de guidage de l'embout de câble. Visser l'embout de câble et le guide de la gaine. Remettre en place le capuchon de protection.

Au remontage, ne pas oublier de refaire la garde du câble qui doit être d'environ 1,5 à 2 mm.

Il est recommandé de faire effectuer cette opération par un agent de notre marque.

## VOLANT MAGNÉTIQUE - ALLUMAGE

L'allumage électronique du Véломoteur 125 comporte un dispositif autonome par cylindre. Cet allumage est du type à décharge de condensateur. La décharge de la capacité est provoquée par un thyristor commandé par un capteur électromagnétique. Les ergots de commande des pick-up situés à la périphérie du volant permettent un réglage de l'avance (1,5 mm) particulièrement précis. Le jeu radial entre les picots et les pôles du capteur doit être de 1/10 à 2/10 de mm (Fig. 18). On règle ce jeu par déplacement du capteur en agissant sur les vis de fixation. Nous recommandons à nos agents, lors du réglage du volant magnétique, après dépose du carter et du kick, d'éviter, en cet état, de mettre le moteur en route par un procédé quelconque, les picots situés à la périphérie du rotor pouvant occasionner des blessures sérieuses si on approche la main du rotor en mouvement. Il convient de remettre le carter du volant magnétique en place avant de faire tourner le moteur.

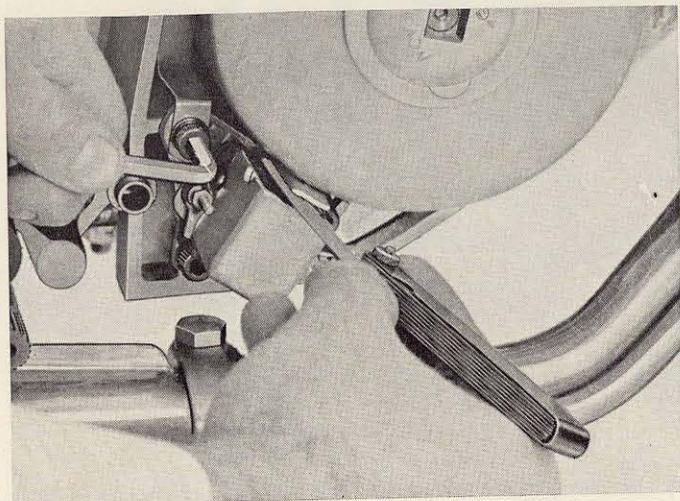


Fig. 18

## BOUGIES

Les bougies à utiliser sont exclusivement les suivantes : Bosch W 260 T 2.

En cas de ratés d'allumage, démonter les bougies pour les nettoyer et vérifier l'écartement des électrodes qui doit être de 4/10 de mm.

## ÉCLAIRAGE

Ampoules à utiliser :

Avant 6 V - 25/25.

Feu de position : (Navette 6 V - 15 W).

Lampe d'éclairage du combiné : 6 V - 2,7 W.

Arrière : ballon 6 V - 4 W.

Indicateurs de changement de direction et feu Stop (Modèle Luxe).

Indicateur de changement de direction : lampe 6 V/15 W.

Feu Stop : lampe bifilament 6 V 18/4 W.

## AVERTISSEUR

Son réglage s'effectue sur la 125 Standard par serrage ou desserrage de la vis centrale (Fig. 19). Il n'y a pas de réglage à effectuer sur le modèle Luxe.



Fig. 19

# INCIDENTS DE ROUTE

Les pannes sérieuses sont extrêmement rares; toutefois, il peut s'en produire de très légères et il est bon de savoir y remédier immédiatement :

## I. - LE MOTEUR NE PART PAS

Deux causes : Allumage ou arrivée d'essence.

### a) ALLUMAGE

— Vérifier si les bougies ne sont pas encrassées. Les nettoyer à l'essence et gratter les pointes à la toile émeri. Après cette opération éliminer les résidus d'abrasif. Ne jamais endommager la porcelaine, exclure l'emploi d'une brosse métallique. Vérifier l'écartement des électrodes qui doit être de 4/10 de millimètre.

— Voir si les fils de bougie ne sont pas coupés.

— Vérifier si les fils d'arrivée à la bobine ne sont pas à la masse.

— Si l'allumage ne fonctionne toujours pas, c'est que le volant ou les anti-parasites sont défectueux. S'adresser à un Agent de la marque.

### b) ARRIVÉE D'ESSENCE

— S'assurer que le carburant arrive bien au carburateur en dévissant le filtre situé sur la cuve du carburateur. Sinon nettoyer ce filtre, et éventuellement le filtre du robinet.

— Si le gicleur est bouché, utiliser la pompe à pneu en prenant soin de ne pas introduire de poussière.

Un gicleur qui vient d'être nettoyé peut s'obstruer plusieurs fois de suite, si le carburateur contient de l'eau ou des corps étrangers.

Si le carburateur est noyé, c'est qu'une impureté quelconque empêche le pointeau de reposer sur son siège; il suffit de nettoyer le tout et de le remettre en place ensuite. Si le pointeau est usé, il convient de le remplacer.

## II. - LE MOTEUR TIRE MAL

### a) ALLUMAGE

— Vérifier les bougies.

— Faire vérifier le volant par un Agent de notre Marque.

### b) CARBURATEUR

— Une arrivée d'essence insuffisante (un filtre partiellement obstrué) peut être la cause d'une baisse de puissance à haut régime. Nettoyer les filtres.

— Une marche saccadée, dite marche en quatre temps, indique soit un excès de carburant, soit un excès de calamine à l'échappement. S'adresser à un Agent de notre Marque.

## c) DANS LE CAS D'UN MAUVAIS RENDEMENT DE LA MACHINE

Nous rappelons qu'une chaîne trop tendue, des pneus insuffisamment gonflés, une commande de débrayage sans garde, réduisent sensiblement les performances de la machine.

# CARACTÉRISTIQUES

## I. - MOTEUR

Bloc-moteur deux cylindres, à deux temps, face à la route, inclinés de 40° vers l'avant.

Cylindres en aluminium chromé dur.

Cylindres et culasses à ailettes panoramiques.

Alésage 43 mm - course 43 mm - cylindrée 124,889 cm<sup>3</sup>.

Rapport de compression : 10.

Vilebrequin à 3 paliers.

Deux carburateurs à aiguille, à passage de 19 mm, avec cuve centrale.

Type Gurtner 2 SP 19.

Commande des gaz à répartiteur.

Commande groupée du starter par palonnier.

Silencieux d'admission fixé sur le cadre, à cartouche démontable.

Deux silencieux d'échappement.

Embrayage à trois disques dans l'huile.

Boîte de vitesses à cinq rapports, commandés par sélecteur au pied droit 1<sup>re</sup> vitesse en actionnant à fond le sélecteur vers le bas.

Vers le haut : point mort, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> vitesses.

## — DEMULTIPLICATIONS

	PRIMAIRE	BOITE	SECONDAIRE	TOTALE	VITESSE en km/h pour 1.000 tr/mn
1 <sup>re</sup>		40/10		24,89	4,22
2 <sup>e</sup>		35/15		14,52	7,23
3 <sup>e</sup>	72/27	31/19	35/15	10,15	10,34
4 <sup>e</sup>		29/21		8,59	12,22
5 <sup>e</sup>		28/22		7,92	13,25

Un allumage indépendant par cylindre. Chaque allumage est du type « Electronic » à décharge de condensateur commandée par pick-up électromagnétique et thyatron :

Avance à l'allumage 1,5 mm.

Ecartement des électrodes de bougie 4/10.

Carter d'huile 0,650 l huile BP. Super-viscostatic SAE 20 W 50.

## II. - PARTIE CYCLE

Cadre tubulaire à double berceau, de grande rigidité.  
Réservoir de 13 litres avec robinet à réserve.  
Suspension avant par fourche télescopique hydraulique.  
Suspension arrière par bras oscillant avec amortisseurs hydrauliques.  
Pneumatiques « MOTOCYCLETTE » AV 2,5 x 17 - AR 2,75 x 17.  
Pneu avant ligné.  
Roue arrière à démontage rapide.  
Moyeux frein avant et arrière.

### TYPE G

Moyeu avant diamètre 158 mm  
Surface des garnitures 82 cm<sup>2</sup>  
Moyeu arrière diamètre 136 mm  
Surface des garnitures 67 cm<sup>2</sup>

### TYPE M

Moyeu avant diamètre 160 mm  
Surface des garnitures 64 cm<sup>2</sup>  
Moyeu arrière diamètre 160 mm  
Surface des garnitures 64 cm<sup>2</sup>

Carter de protection de chaîne.  
Guidon avec leviers à boules de protection.  
Selle biplace de grandes dimensions (60 cm x 24 cm) et repose-pieds passager fixés sur la partie suspendue de la machine. La selle forme couvercle de boîte à outils de grande dimension (27 cm).

## COTES GÉNÉRALES

Longueur : 1,80 m.  
Largeur : 0,70 m.  
Hauteur : 1,02 m.  
Empattement : 1,19 m.  
Garde au sol : 0,10 m.  
Poids à vide : 91 kg.

## DIVERS

Commutateur d'éclairage avec position ville-route sur le combiné (tableau de bord) et inverseur au guidon à main gauche.  
Bouton d'arrêt au phare par mise à la masse.  
Tableau de bord éclairé avec compteur de vitesse (prise de mouvement incorporée au moyeu avant), et compte-tours à entraînement mécanique.  
Avertisseur électrique.  
Antivol de direction.  
Sur la « 125 Luxe » les appareils d'éclairage et de signalisation (projecteur, feu rouge, indicateurs de changement de direction et feu stop sont alimentés par batterie. Celle-ci est mise en service par un contact à clé situé au phare, à droite.

## PRÉSENTATION

Email rouge et noir. Flancs de réservoir chromés et garde-boue avant chromé.



Nous préconisons exclusivement  
le mélange autolubrifiant

**BP-ZOOM**

La garantie de notre matériel est  
subordonnée à son seul emploi.  
Vous ne devez rien ajouter au mélange  
autolubrifiant

**BP-ZOOM**

qui est disponible pour l'utilisation immédiate.

**BP-ZOOM**

n'est pas un mélange classique.  
Il est constitué d'essence automobile  
sans plomb et d'huile 2 temps spéciale.

Étudié en étroite collaboration avec BP,  
essayé des milliers d'heures  
au banc et sur la route, constamment adapté  
aux exigences nouvelles, il est commercialisé  
en bidons capsulés de 2 litres,  
ou débité aux pompes de la marque

**BP-ZOOM**



## CONDITIONS DE GARANTIE

1° La garantie de nos machines est de 6 mois. Elle se limite strictement au remplacement ou à la remise en état, à notre convenance, des pièces reconnues par notre Service Technique comme défectueuses au point de vue fabrication ou défaut de matière. Cette garantie ne peut entraîner aucune responsabilité de notre part, en cas d'accidents de personnes ou de choses ayant pu résulter de tels défauts.

2° Les frais de main-d'œuvre relatifs aux démontage, remontage et essais, de même que ceux d'entretien et de port aller et retour, restent à la charge du client. Nous ne participons en aucun cas, aux frais et conséquences résultant de l'immobilisation du véhicule.

3° Les échanges et les remises en état, faits au titre de la garantie, ne peuvent avoir pour effet de prolonger la durée de celle-ci.

4° Les machines transformées, modifiées ou réparées en dehors de nos Ateliers, ou par des tiers autres que nos Agents Officiels « ou encore avec emploi de **pièces détachées non d'origine** » perdront le bénéfice de la garantie. Il en sera de même si les instructions d'utilisation (graissage, rodage, entretien) mentionnées sur les notices remises avec chaque machine n'ont pas été suivies. La garantie est subordonnée à l'emploi exclusif de **BP-ZOOM**.

5° En ce qui concerne les organes et accessoires qui ne sont pas de notre fabrication (roulements, pneus, bougies, éventuellement batterie, etc.), la garantie se limite à celle du fournisseur intéressé.

6° Les ressorts, lampes, verres et commandes (câbles et gaines) ne sont ni garantis ni échangés.

7° Lors d'envoi de pièces ou d'organes à échanger ou à réparer sous garantie, il est nécessaire de nous indiquer :

- a) Les numéros cadre et moteur de la machine.
- b) La date de mise en circulation.
- c) Le kilométrage effectué.
- d) La marque et la qualité de l'huile employée.

## CONDITIONS ESSENTIELLES D'ÉCHANGE - RÉPARATION

1° Les organes à échanger doivent nous parvenir complets et réparables.

**Les plaques " moteur " devront être retirées et conservées par l'expéditeur pour être replacées sur le moteur échangé.**

2° S'il s'agit d'un moteur, il devra être complet c'est-à-dire muni du volant magnétique, du ou des carburateurs et des pattes de fixation.

3° Les moteurs étant fournis complets suivant le paragraphe ci-dessus toutes pièces manquantes sur les moteurs ou ensembles usagés à remplacer seront débitées en sus de l'échange-réparation.

Ces pièces ne seront ni reprises, ni créditées.

4° Les organes à échanger devront nous parvenir franco de port. Les frais de port et d'emballage pour le retour seront à la charge du client.

5° Nos échanges-réparations ne concernent que des appareils usés normalement, toutes pièces principales détériorées accidentellement (quelle qu'en soit la cause) telles que carter, cylindre (ailettes cassées ou filets d'échappement détruits, de même que les ensembles non réparables tels que vilebrequin, cylindre, etc.) seront également débités en sus suivant le tarif en cours des pièces détachées.

6° Les moteurs et organes comportant des pièces non d'origine ne pourront pas bénéficier des conditions d'échange-réparation.

Ils feront l'objet d'un devis de remise en état qui ne sera entreprise qu'après accord. En cas de non accord, les moteurs ou organes seront rendus non réparés contre débit des frais de démontage et d'établissement du devis, et s'il y a lieu, de remontage (à préciser).

**TRES IMPORTANT.** — Ce n'est donc qu'après examen des moteurs et organes parvenus en nos Ateliers, que suivant leur état, il sera décidé, soit des possibilités d'échange-réparation, soit de la remise en état sur devis, celle-ci obligatoirement plus onéreuse.

**NOTA.** — L'attention des revendeurs de pièces détachées **non d'origine** est attirée sur le fait que la fabrication et la mise en vente de pièces constituant l'un des éléments brevetés, sont illégales et susceptibles de motiver une action en contrefaçon.

## Évitez de faire du BRUIT...

L'échappement libre est interdit et vous ne devez ni supprimer, ni modifier les silencieux de votre moteur.

---

## Évitez de faire de la FUMÉE...

Il est parfaitement inutile et même nuisible d'utiliser un mélange contenant plus d'huile que ne l'indiquent les prescriptions de la notice. Vous encrasseriez vos bougies, votre échappement se calaminerait et votre moteur émettrait des fumées gênantes pour les autres usagers.

---

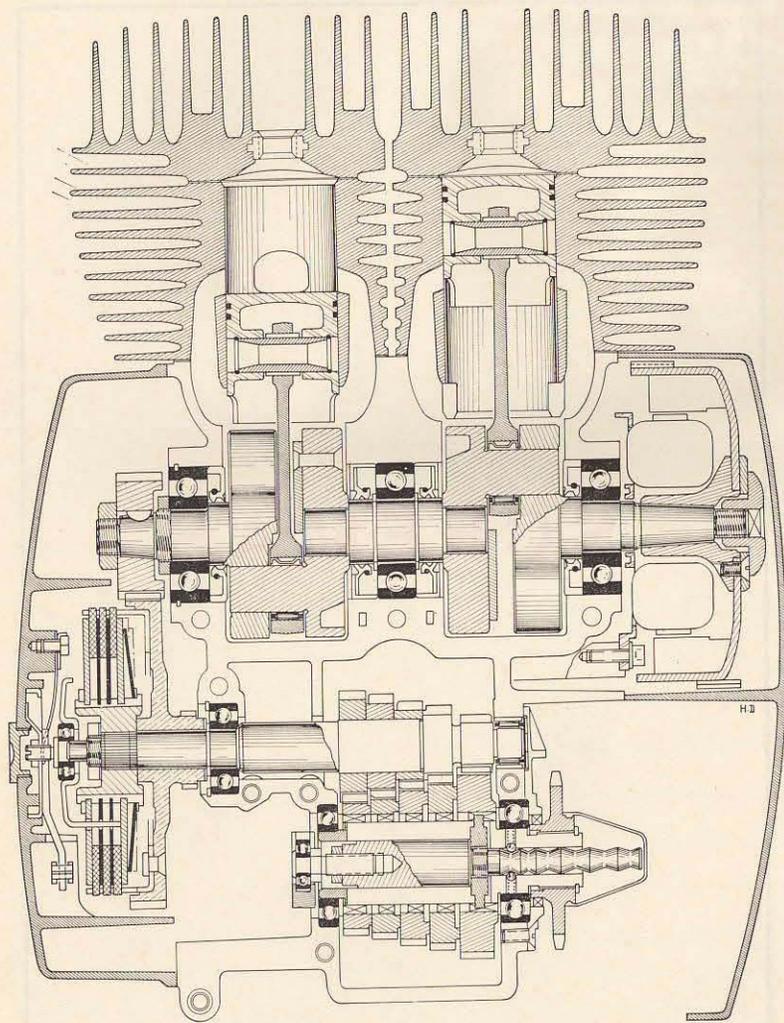
## Évitez de faire des PARASITES radio-électriques...

Votre 125 est munie de dispositifs anti-parasites étudiés pour ne nuire en rien au bon fonctionnement du moteur, et il vous est interdit de les supprimer ou de les modifier.

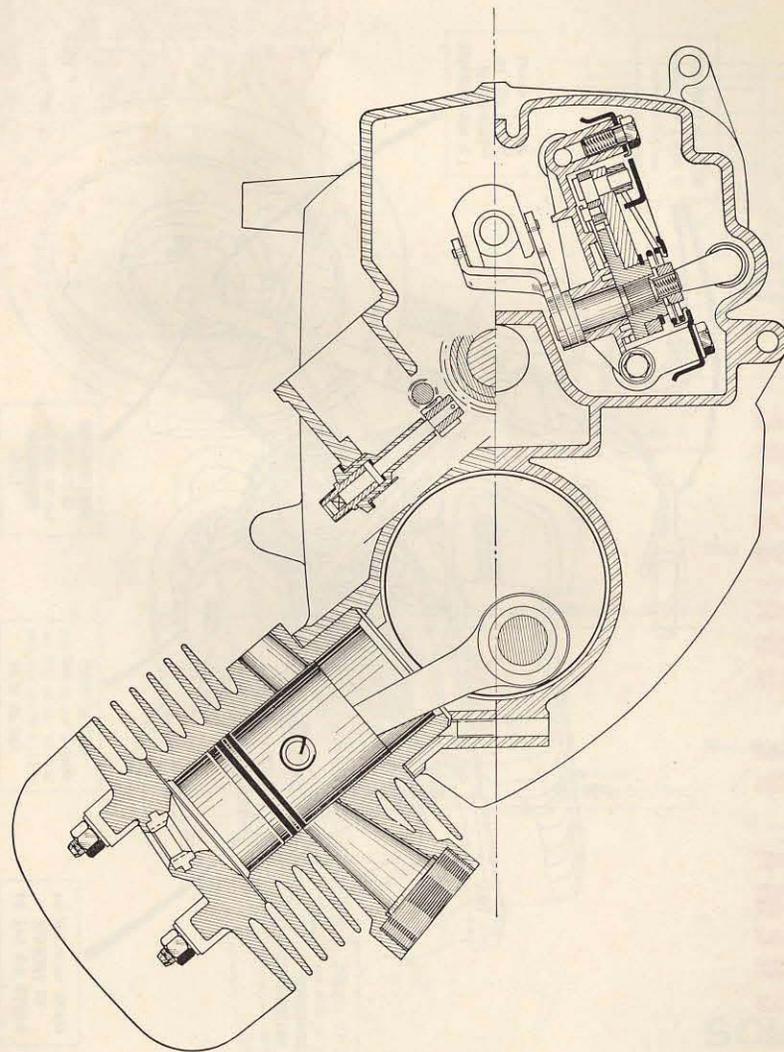
## TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Plaques et Inscription .....	3
Avant utilisation .....	4
Utilisation - Mise en route .....	8
Rodage .....	9
Entretien - Graissage .....	9
Décalaminage .....	10
Batterie .....	11
Réglages divers .....	11
Eclairage .....	19
Incidents de route .....	20
Caractéristiques - Moteur .....	21
Partie cycle .....	22
Conditions de garantie .....	24
Conditions Echange-Réparation .....	25
Schémas .....	29

# SCHÉMAS

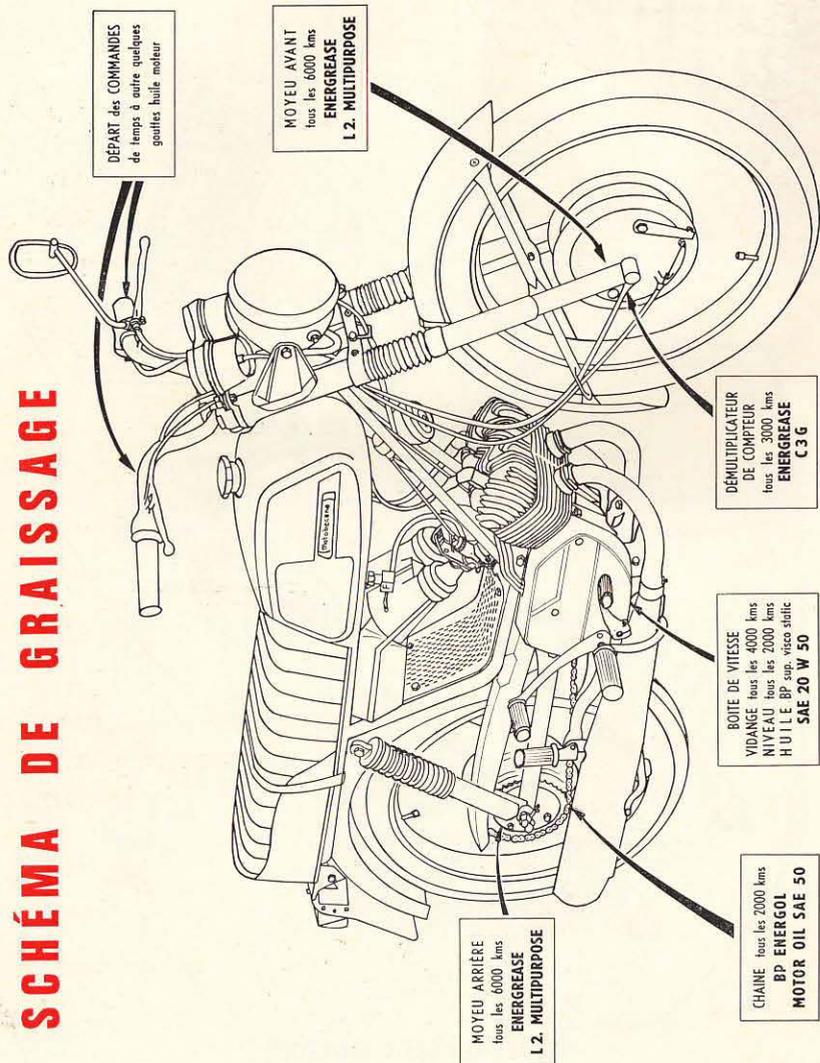


COUPES DU BLOC MOTEUR  
Vue de face

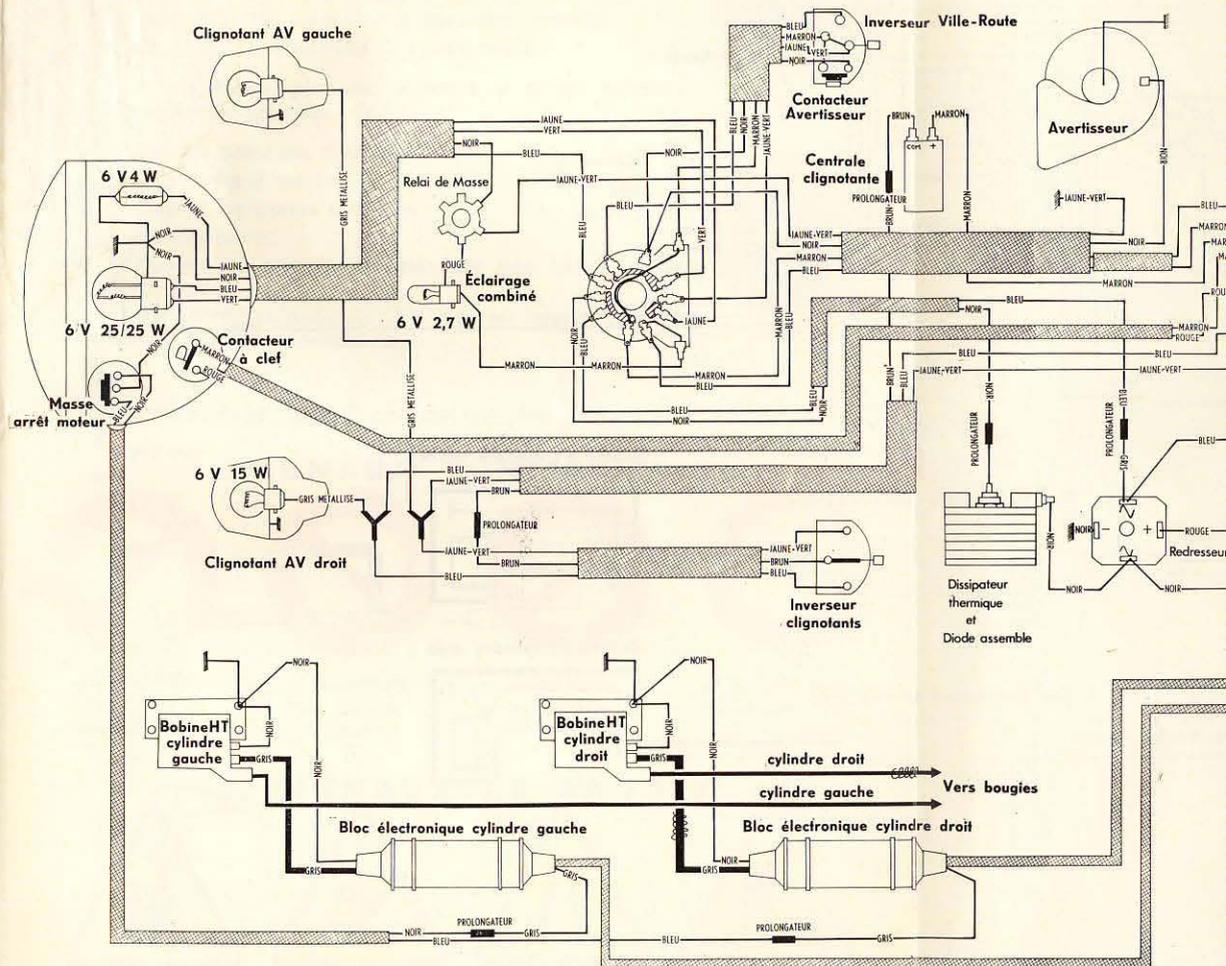


COUPE DU BLOC MOTEUR  
Vue de profil

# SCHEMA DE GRAISSAGE

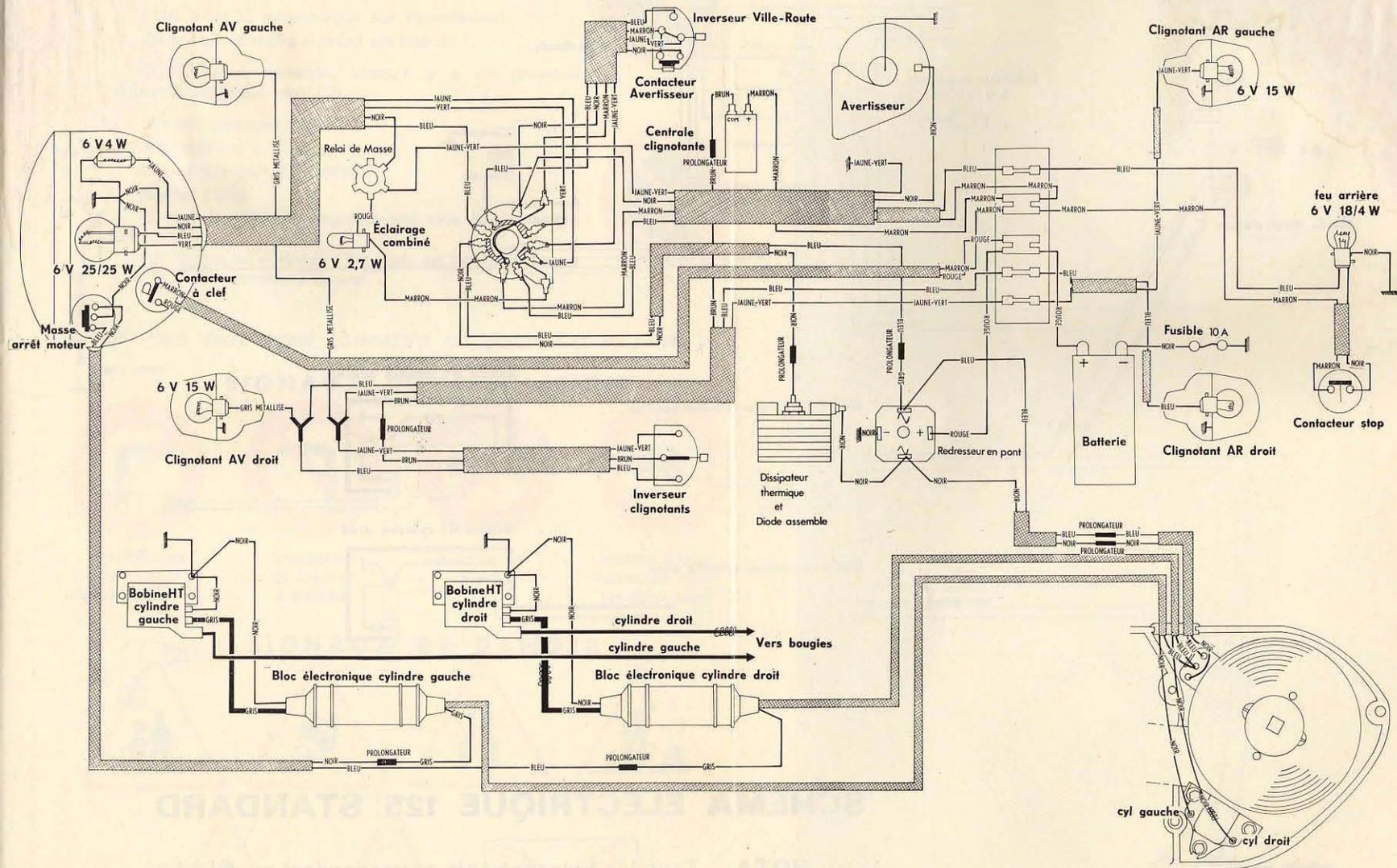


# SCHEMA ELECTRIQUE 125 LUXE

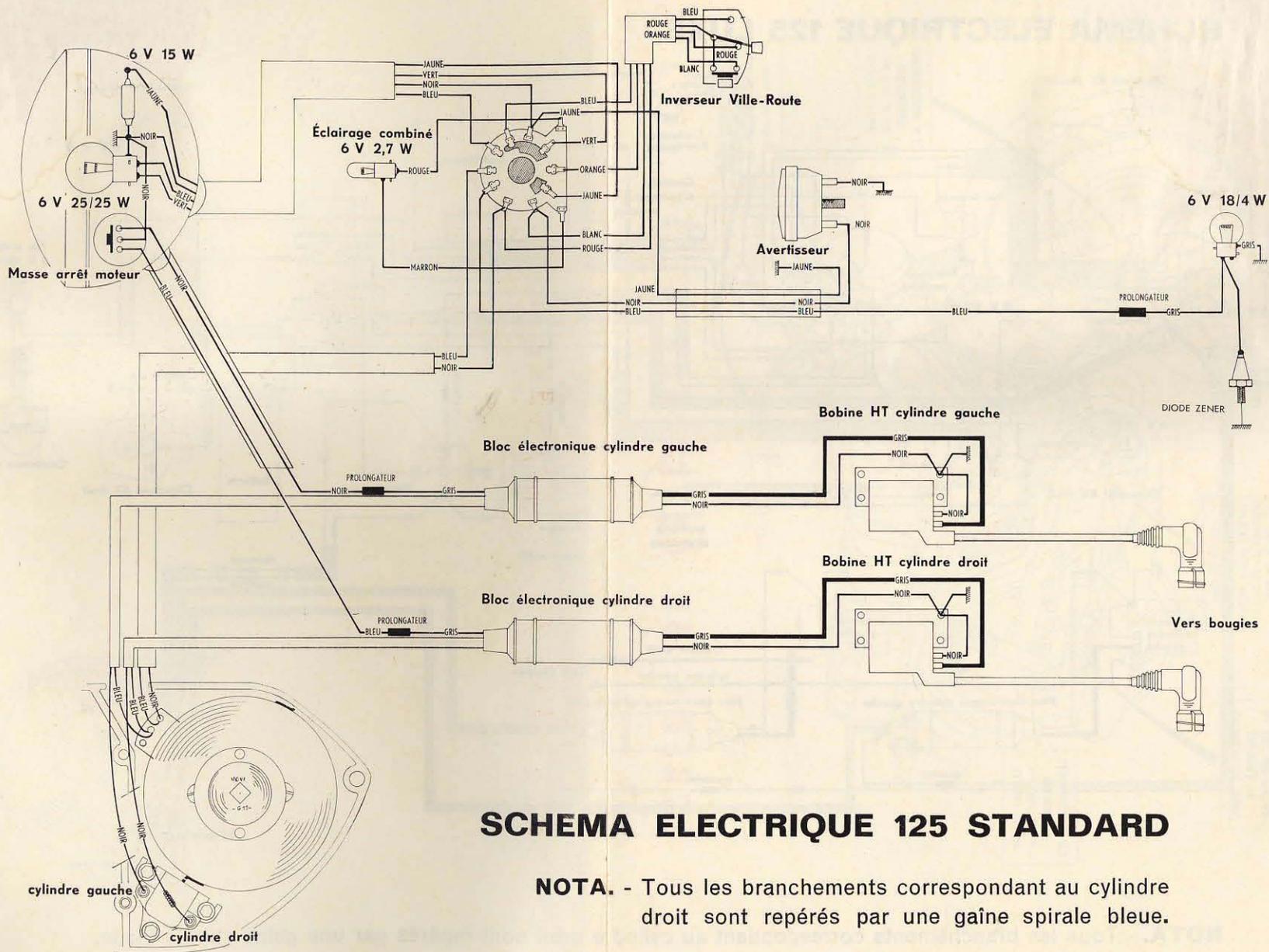


**NOTA.** - Tous les branchements correspondant au cylindre droit sont repérés par

# SCHEMA ELECTRIQUE 125 LUXE



**NOTA.** - Tous les branchements correspondant au cylindre droit sont repérés par une gaine spirale bleue.



## SCHEMA ELECTRIQUE 125 STANDARD

**NOTA.** - Tous les branchements correspondant au cylindre droit sont repérés par une gaine spirale bleue.



**MOTOBECANE**

Société Anonyme au Capital de 47.857.550 Francs

**16, Rue Lesault - 93502 PANTIN**

TÉLÉPHONE : 8 4 3 - 9 3 - 4 1

C. C. P. PARIS 1597-97 - R. C. Seine 54 B 7011

TELEX : 22 206 MOTOBKN - PANTN



**MOTOCONFORT**

Société Anonyme au Capital de 8.863.300 Francs

**16, Rue Lesault - 93502 PANTIN**

TÉLÉPHONE : 8 4 3 - 9 3 - 4 1

C. C. P. PARIS 1597-98 - R. C. Seine 54 B 7009

TELEX : 22 206 MOTOBKN - PANTN