

MOTOS



**M A N U E L
D'ENTRETIEN**



**MOTOS 175 cc. - 200 cc.
2 Temps - 4 Vitesses**

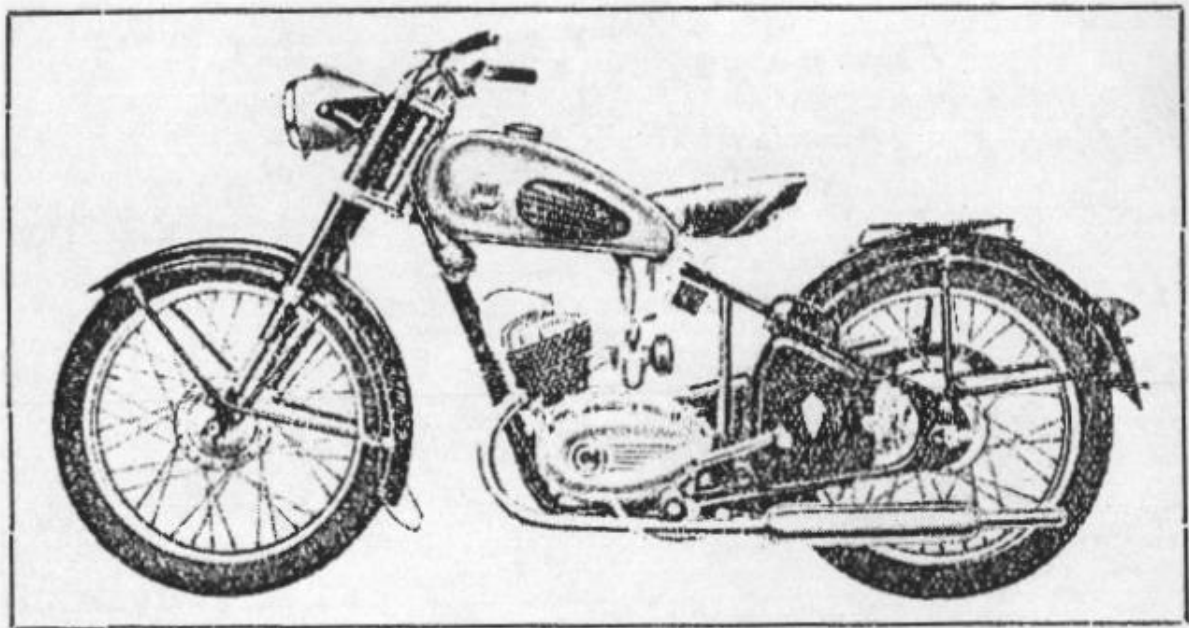


Fig. 1. — La 175 cc. type " SIMPLE ..

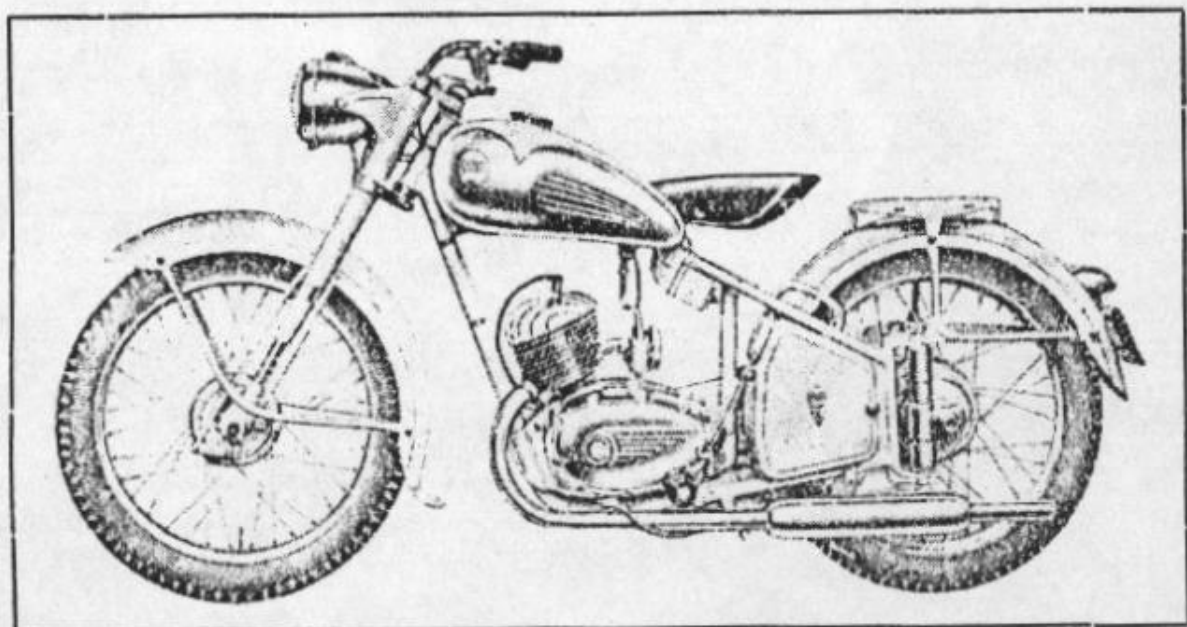


Fig. 2. — La 175 cc. type " SUPERCONFORT ..

AVIS IMPORTANT

La nouvelle GILLET 2 Temps, 175 ou 200 cc, constitue une des meilleures réalisations de la machine de moyenne cylindrée à haute performance.

Sa grande maniabilité, son confort, sa souplesse dans les reprises, sa constante aptitude à répondre aux efforts demandés par le pilote, tant en duo qu'en solo, en font un modèle de classe supérieure.

Mais il appartient à l'usager de ne pas compromettre ou détruire cet ensemble de qualités. C'est pourquoi nous avons édité cette brochure qui permettra au propriétaire de ce nouveau modèle de bien connaître sa machine.

D'autre part, nous mettons nos clients en garde contre l'emploi, pour les réparations, de pièces détachées fabriquées par des contrefacteurs, ou usagées ou provenant de récupérations.

Seules les pièces neuves d'origine, parfaites de matières et d'usinage, peuvent donner satisfaction. Nous rappelons que notre garantie cesse pour toute moto réparée avec des pièces ne sortant pas de nos usines.

Nos concessionnaires s'engagent à n'utiliser que des pièces «GILLET» d'origine. Il y a donc tout intérêt à s'adresser à ces spécialistes qui engagent leur responsabilité dans la fourniture des pièces et qui doivent mentionner :

«PIÈCES D'ORIGINE GILLET»

sur leurs factures.

Afin d'éviter les erreurs, indiquez toujours le n° de votre moto lorsque vous commandez des pièces de rechange.

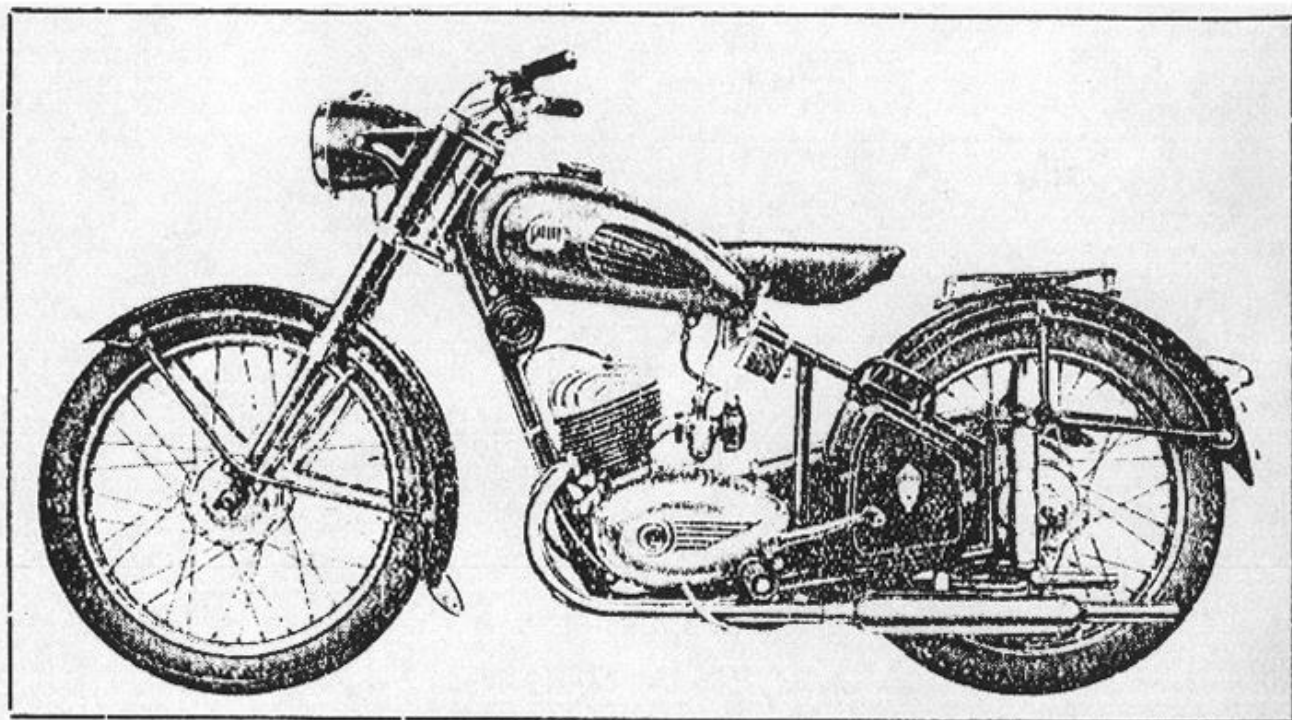


Fig. 3. — La 200 cc. type " SUPERCONFORT ..

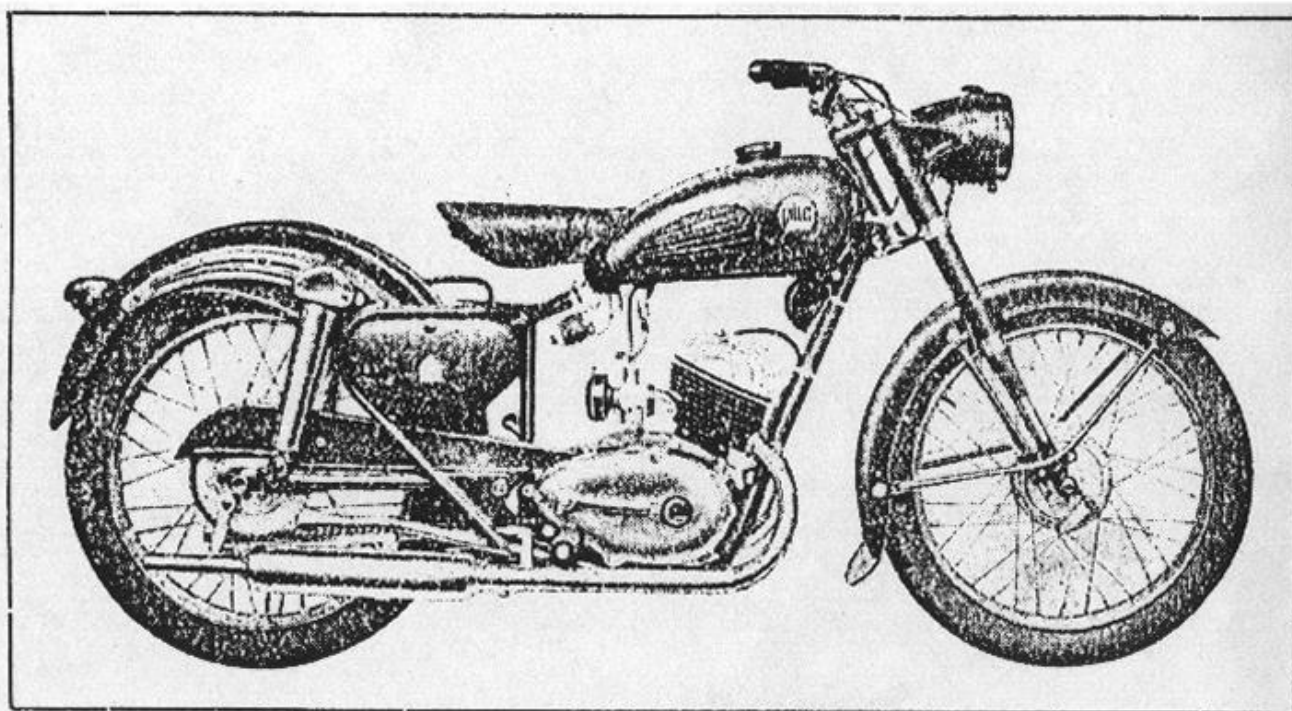


Fig. 4. — La 200 cc. type " BELGICA ..

DESCRIPTION

A. Commandes et Instruments de bord.

En examinant la moto, on voit :

Au guidon (fig. 5)

A droite : la poignée tournante des gaz,
le levier de commande du frein avant,
le bouton coupe-circuit.

A gauche : le levier d'embrayage,
le bouton de klaxon,
le commutateur d'éclairage route-code.

Sur le moteur (fig. 1 à 4)

A droite : la pédale du sélecteur munie d'un index
indiquant la vitesse engagée.

A gauche : la pédale de kick.

Sur le phare : (fig. 5)

le compteur de vitesses,
le commutateur d'éclairage.

Sur le côté gauche de la moto (fig. 1 à 3)

la pédale de commande du frein arrière,
la tige de manœuvre du pied central.

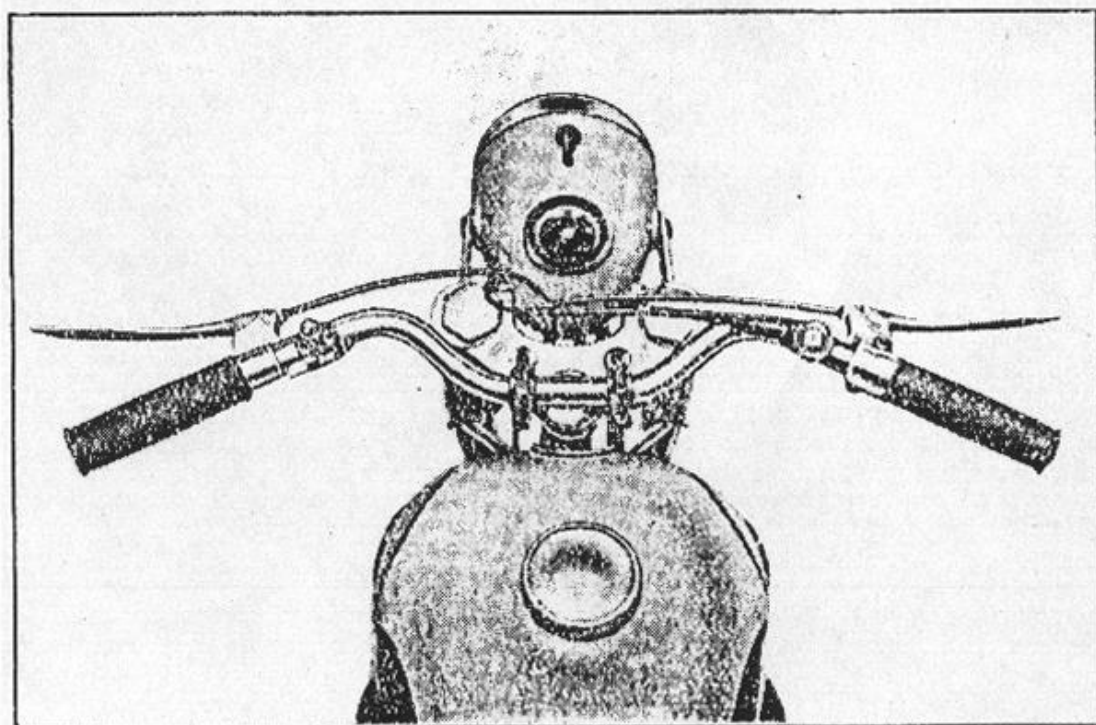


Fig. 5 — Vue du guidon.

B. Description technique.

Moteur :

2 Temps monocylindrique.

Pour la 175 cc. : alésage : 57 m/m. ; course : 68 m/m. ; cylindrée : 173 cc.

Pour la 200 cc. : alésage : 61 m/m. ; course : 68 m/m. ; cylindrée : 199 cc.

Culasse démontable en aluminium. Piston plat et double balayage. Carburateur avec filtre et clapet. Echappement simple sur la 175 cc., double sur la 200 cc.

Embrayage :

A disques multiples dont une série est garnie de pastilles. Il fonctionne dans l'huile.

Boîte de vitesses :

4 vitesses. Les pignons à griffes sont toujours en prise. Les vitesses sont commandées par un sélecteur attaquant un tambour qui déplace directement les fourchettes.

Les différentes démultiplications sont :

	175 cc.	200 cc
En 1 ^{re} vitesse :	15,40 à 1	16,13 à 1
En 2 ^{me} vitesse :	9,87 à 1	10,34 à 1
En 3 ^{me} vitesse :	7,60 à 1	7,97 à 1
En 4 ^{me} vitesse :	6,40 à 1	6,69 à 1

pour des pignons de chaîne de 16 et 46 dents en 175 cc. ou 16 et 48 dents en 200 cc.

La chaîne de transmission, au pas de 1/2" et 1/4" de largeur, comporte 114 maillons sur la 175 cc., 116 maillons sur la 200 cc. Superconfort et 124 sur la 200 cc. Belgica.

Le moteur commande la boîte de vitesses par une chaîne au pas de 3/8" et 1/4" de largeur, comportant 50 maillons.

Équipement électrique :

L'allumage et l'éclairage sont assurés par un volant magnétique BOSCH 45 watts prévu pour être monté avec un redresseur de courant, mais pouvant être monté également sans ce redresseur.

Le phare comprend une ampoule route-code 6 volts 25/25 watts. Lorsque la moto est équipée d'un redresseur de courant, le phare comprend encore une ampoule de stationnement 6 volts 1,5 watt. Le code est commandé au guidon.

La lanterne arrière est équipée d'une ampoule 6 volts 2,4 watts ; l'ampoule du " Stop " éventuel est une 6 volts, 3 watts.

La batterie montée sur les motos pourvues d'un redresseur de courant a une capacité de 6V/ 4A.H.

Le klaxon, placé sous le réservoir, est commandé au guidon.

La bougie est à culot de 14 mm.

Cadre :

En tubes d'acier, entièrement soudé.

Fourche élastique :

Du type télescopique à ressorts.

Suspension arrière :

a) 175 et 200 cc. *Superconfort* : la suspension arrière est du type télescopique à ressorts.

b) 200 cc. *Belgica* : la suspension est du type à fourche oscillante. Elle comporte un système élastique muni de ressorts et d'amortisseurs à huile.

Réservoir :

Capacité 12 litres. Tuyauterie souple vers le carburateur.

Freins :

Diamètre 125 ou 150 mm. Largeur des bandes de friction 25 mm. Épaisseur 5 mm.

Le frein avant est prévu pour recevoir la commande du compteur.

UTILISATION

Rodage :

Pour donner pleine satisfaction, tout véhicule à moteur doit être bien rodé, c'est-à-dire qu'il doit être amené à son maximum de vitesse progressivement sur un nombre de kilomètres donné. Plus ce nombre sera grand, meilleur sera le rodage. D'autre part, il est bon de rappeler que tout moteur doit être conduit généralement à 20% en-dessous de son maximum pour donner le meilleur service.

Nous recommandons d'effectuer le rodage comme suit :

1000 premiers kms : 45 à 50 kms/heure au début pour terminer à 55 kms/heure environ.

1000 à 2000 kms : Monter progressivement de 55 à 75 kms/heure si cette vitesse est estimée nécessaire.

2000 à 5000 kms : Le rodage étant normalement terminé, des pointes de vitesse jusqu'au maximum peuvent être réalisées mais non maintenues.

Au-delà de 5000 à 6000 kms : on peut maintenir la vitesse maximum pendant de longs parcours.

La moto étant munie d'une boîte à 4 vitesses, il est souvent avantageux d'utiliser la 3^{me} en côte, même si celle-ci peut être montée en prise. Il en résultera une meilleure performance et, d'autre part, le moteur tournera plus à l'aise. Cette remarque s'applique aussi dans les agglomérations encombrées où il est toujours utile de se servir de la 3^{me}.

Mise en marche du moteur :

Celle-ci est très aisée et ne comporte qu'un minimum de manœuvres :

- vérifier si la boîte de vitesses est au point mort (index dans la position O),
- ouvrir le robinet à essence,
- gicler légèrement et, si le moteur est froid, fermer le clapet d'air,
- ouvrir de 1/3 la poignée des gaz,
- faire descendre 2 ou 3 fois la pédale de kick pour permettre au moteur d'aspirer des gaz d'essence,
- donner un coup de kick énergique en appuyant surtout dans la seconde demi-course.

Après une ou deux minutes de fonctionnement, ouvrir le clapet d'air s'il a été fermé.

Démarrage :

Le moteur étant en marche, pour démarrer, il faut :

- 1°) Tirer le levier de débrayage contre le guidon.
- 2°) Engager la 1^{re} vitesse : soulever une fois le levier du sélecteur et le laisser revenir à sa position (l'index est alors en position 1).
- 3°) Lâcher lentement le levier d'embrayage tout en ouvrant progressivement la manette des gaz.

Changement de vitesses :

Lorsque la machine est en marche et a atteint une vitesse suffisante, il y a lieu de passer en 2^{me} vitesse en procédant comme suit :

- 1°) Débrayer en tirant le levier à fond vers le guidon.
- 2°) En même temps, refermer presque complètement la poignée des gaz pour éviter que le moteur ne s'emballe.
- 3°) Engager la 2^{me} vitesse : pousser une fois et à fond le levier du sélecteur vers le bas et le laisser revenir (l'index est alors dans la position 2).
- 4°) Laisser revenir l'embrayage tout en donnant du gaz pour lancer la machine sur la 2^{me} vitesse.

Il y a ensuite lieu de passer en 3^{me} puis en 4^{me} vitesse en procédant de la même façon.

Pour descendre la gamme des vitesses, c'est-à-dire pour passer de 4^{me} en 3^{me}, puis en 2^{me}, en 1^{re}, il faut exécuter la manœuvre inverse :

- 1°) Débrayer en tirant le levier à fond vers le guidon.
- 2°) Donner un peu de gaz pour mettre le moteur au régime de la vitesse inférieure.
- 3°) Engager la vitesse inférieure : lever une fois et à fond le levier du sélecteur et le laisser revenir.
- 4°) Laisser revenir l'embrayage.

Pour ramener la boîte au point mort, il suffit, la première vitesse étant engagée, de donner un léger coup sec vers le bas sur le levier du sélecteur.

Remarque : Le maniement du sélecteur doit se faire délicatement. Pour le pousser vers le bas, appuyer de la pointe du pied sur la branche avant. Pour le lever, appuyer du talon sur la branche arrière ou lever, de la pointe du pied, la branche avant.

Arrêt :

Fermer les gaz et freiner jusqu'à immobilisation. Appuyer sur le bouton coupe-contact pour arrêter le moteur. Fermer le robinet d'essence.

ENTRETIEN ET GRAISSAGE

(voir aussi le tableau à la fin du manuel)

Graissage du moteur :

Il se fait par mélange d'huile à l'essence dans la proportion de 6% minimum, soit au moins 1 litre d'huile pour 17 litres d'essence. Utiliser de l'huile de bonne qualité de viscosité S. A. E. 50.

Graissage de la boîte de vitesses :

La boîte de vitesses et la transmission primaire sont graissées par barbotage. L'entretien se limite à maintenir le niveau d'huile. Le remplissage se fait par le bouchon 6 pans situé à l'arrière du carter, le niveau étant déterminé par le trait supérieur de la jauge graduée.

Capacité totale d'huile de la boîte : 1 litre.

Utiliser de l'huile spéciale pour boîte de viscosité S. A. E. 120 à 140.

Vidanger après les 1000 premiers kms., puis à 5000 kms., puis tous les 5000 kms., par le bouchon situé sous le moteur, à hauteur du levier d'embrayage.

Graissage de la fourche télescopique :

Tous les 2000 kms., introduire un peu de graisse épaisse rouge dans chaque graisseur (3 à 4 coups de pompe).

Tous les 5000 kms., démonter les fourreaux intérieurs en enlevant la roue, les bouchons supérieurs, l'écrou de réglage des ressorts, les porte-buselures, et en les retirant vers le bas. Au besoin, enlever les longs ressorts en dévissant vers la gauche. Enduire les fourreaux et les ressorts de graisse épaisse rouge.

Graissage de la suspension arrière :

a) *Sur les 175 et 200 cc. Superconfort* : Tous les 2000 kms., enlever la vis supérieure de chacun des boîtiers de suspension et imprégner la mèche d'huile S.A.E. 50 ou 60.

b) *Sur les 200 cc. Belgica* : Tous les 1000 kms., graisser l'axe d'articulation de la fourche oscillante par le graisseur placé au centre de cet axe.

Graissage des moyeux :

Tous les 2000 kms., démonter, nettoyer et garnir les roulements de graisse spéciale.

Graissage de la chaîne :

Nous conseillons de démonter la chaîne tous les 3000 kms., de la rincer dans du pétrole et de la plonger dans un bain de graisse graphitée fondue. Ainsi entretenue, elle assurera le kilométrage maximum.

Graissage des commandes (câbles) :

Tous les 2000 kms., graisser les commandes des freins, de l'embrayage et, éventuellement, du carburateur (poignée tournante).

Les câbles de commande doivent être graissés en même temps que les articulations, spécialement le câble de commande de l'embrayage, le plus utilisé. A cet effet, détacher les câbles et gâines aux commandes du guidon et introduire de l'huile chaude à la partie supérieure entre la gaine et le câble, tout en donnant un mouvement de va et vient au câble dans sa gaine.

Equipement électrique :

Tous les 20.000 kms., faire vérifier le volant magnétique par un agent " Bosch „ qui le regarnira de graisse spéciale.

Tous les 5000 kms., vérifier l'écartement des vis platinées (0,3 à 0,4 mm).

En dehors du nettoyage à sec des vis platinées requis pour une bonne rupture, il suffit d'imbiber le feutre de graissage de la came d'un peu d'huile.

Batterie :

Tenir la batterie propre et sèche. Vérifier tous les mois le niveau du liquide dans les bacs ; celui-ci doit se trouver à environ 8 mm. au dessus des plaques. Si c'est nécessaire rétablir le niveau en ajoutant de l'eau distillée.

Bougie :

Nettoyer les électrodes et l'intérieur tous les 1000 kms. Vérifier l'écartement des électrodes qui doit être de 0,5 à 0,7 mm.

Carburateur :

Après 500 kms., puis après 1000 kms., nettoyer complètement. Vérifier soigneusement le gicleur ainsi que l'arrivée d'essence au raccord du pointeau. Rincer à l'essence et remonter avec soin sans exagérer les serrages.

Décalaminage :

Tous les 5000 kms., démonter la culasse pour enlever le dépôt de la combustion sur la paroi intérieure et sur le fond du piston. Vérifier la ou les lumières d'échappement en enlevant le ou les tubes. N'enlever le cylindre que si ces lumières sont en partie obstruées. Profiter de ce démontage pour vérifier les segments de piston qui doivent être libres dans les rainures.

Démonter également le ou les pots d'échappement pour nettoyer complètement les chicanes intérieures. Ceci est très important pour conserver au moteur son rendement maximum.

Pédale de frein :

De temps en temps, graisser l'axe de pivotement par le graisseur placé sur le tube support de l'axe.

REGLAGES

Moteur :

Le moteur 2 Temps n'exige aucun réglage en dehors de l'allumage.

Avance allumage : 4,5 à 5 mm. avant P.M.H.

Ecartement des vis platinées : 0,3 à 0,4 mm.

Bougie :

Culot de 14 mm. L'écartement des électrodes doit être de 0,5 à 0,7 mm. Pour le régler, il ne faut opérer que sur l'électrode extérieure.

Carburateur :

Gicleur principal : 85	Aiguille : 3 ^e cran
Porte-gicleur : 264	Gicleur de ralenti : 35

Vis de réglage ralenti : latéralement 1 1/2 tour.

Ce réglage correspond à une utilisation normale de la machine et donne une consommation de 2 3/4 litres aux 100 kms.

Embrayage :

L'embrayage peut patiner par suite d'un manque de jeu à la commande. Ce jeu doit toujours être perceptible au levier à main, de telle sorte que celui-ci se déplace de 1 à 2 cms. avant de rencontrer la résistance du débrayage. S'il n'est pas correct, le réglage se fait en enlevant le petit couvercle triangulaire maintenu par 3 vis sur le côté droit du carter. A l'aide de la clef à tube desserrer le contre écrou et, en passant le tourne-vis dans la clef à tube, régler la vis pour donner le jeu voulu. Rebloquer le contre-écrou et replacer le couvercle (voir figure 6).

Réglage de la tête à billes :

Desserrer les deux écrous de blocage des fourreaux de fourche puis les 3 écrous du raccord supérieur de direction. Dégager le raccord. Régler le jeu sur la cuvette réglable au moyen d'une clef à ergot.

Replacer le raccord supérieur, fixer les trois écrous et refermer les 2 écrous de blocage des fourreaux de fourche.

Réglage de la chaîne :

Déplacer la roue arrière dans les pattes au moyen des tire-chaîne, après avoir décalé les 2 écrous de roue et l'écrou de la broche.

Prévoir un débattement de 2 à 3 cms. libre lorsque la moto est sur la béquille. La moto étant en charge, le jeu de la chaîne redeviendra normal pour le fonctionnement de la suspension. Rebloquer les écrous de roue et de broche.

Pression des pneus :

Avant : 1,2 K° à 1,4 K° suivant le poids.

Arrière en solo : 1,7 K°.

Arrière avec passager : 2,2 K°.

Réglage de la suspension arrière :

La suspension arrière de la 200 cc. Belgica est réglable entre 3 positions. Ce réglage se fait à l'aide de la clef à ergots. Ne jamais conserver le réglage le plus souple lorsque l'on roule à deux.

Réglage du frein :

Si le frein n'est pas suffisamment efficace, il suffit de tourner quelques tours à l'écrou papillon de la tige de frein près du moyeu arrière.

Alignements des roues :

Il convient de s'assurer, notamment après un démontage, que les deux roues sont bien dans le même alignement.

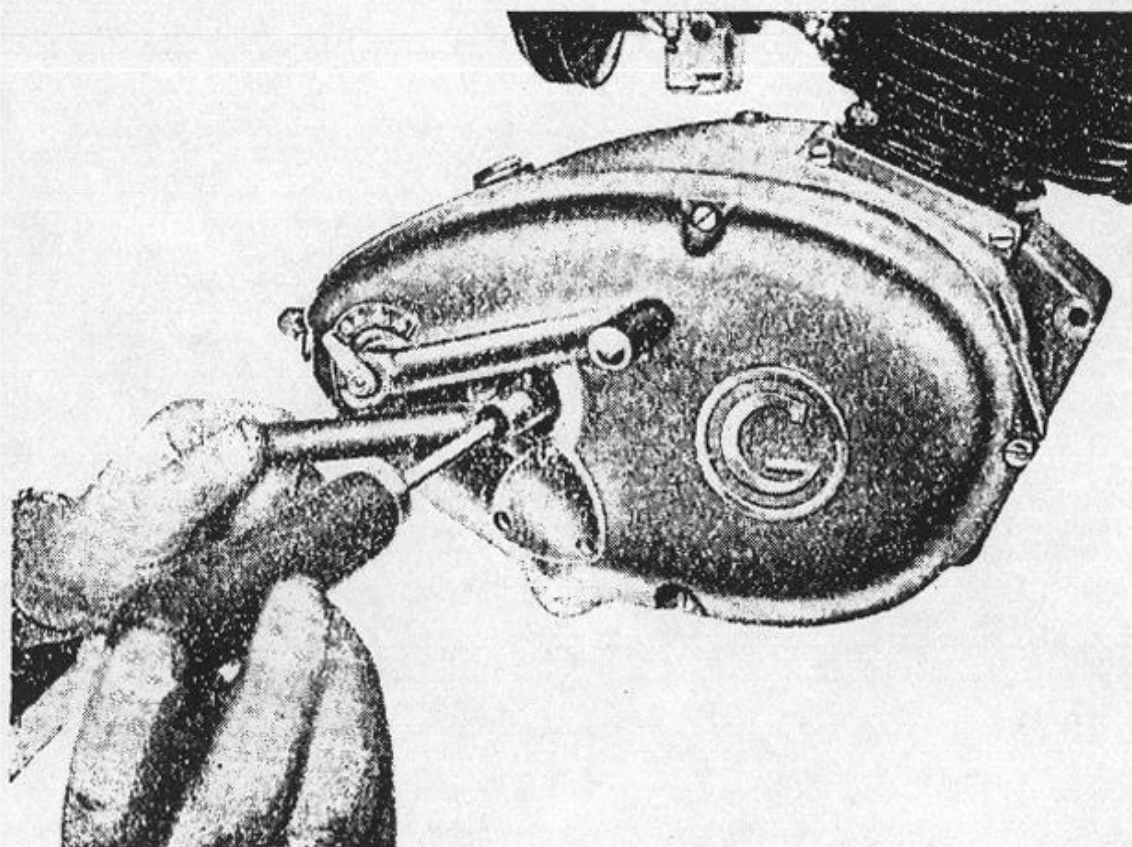


Fig. 6 — Réglage de l'embrayage.

PARTICULARITES

Mise en selle.

Réglage du guidon :

Chaque pilote peut donner à son guidon la position qui lui convient le mieux. Il suffit de desserrer les vis des attache-guidon et de les resserrer après avoir réglé le guidon dans la position désirée.

En cas de crevaison.

Roue avant :

a) *Démontage* : Déconnecter le câble de frein et la commande du compteur. Desserrer et enlever les 2 boulons inférieurs de fourche. Enlever les 2 écrous extérieurs à corps cylindriques. Laisser tomber la roue hors de la fourche.

b) *Remontage* : Remettre la roue dans la fourche, visser les écrous extérieurs et bloquer. Serrer les boulons inférieurs de fourche. Brancher la gaine de compteur et le câble de frein.

Roue arrière :

La roue arrière est équipée d'un moyeu à broche permettant le passage de la chambre à air sans enlèvement de la roue.

a) *Démontage* : Desserrer l'écrou extérieur gauche. Retirer la broche de la droite jusqu'à affleurer le moyeu du côté gauche. L'entretoise tombe et permet le passage de la chambre à air.

Si l'on désire enlever la roue, retirer la broche complètement. Le plateau de frein, ainsi que le pignon de chaîne, et la chaîne restent fixés au cadre, évitant ainsi l'enlèvement et le dérèglement de la chaîne. Retirer la roue.

b) *Remontage* : Replacer la roue. Engager la broche par la droite jusqu'à affleurement du côté gauche du moyeu. Replacer l'entretoise. Pousser la broche à fond à travers la patte gauche de suspension. Placer l'écrou extérieur et bloquer.

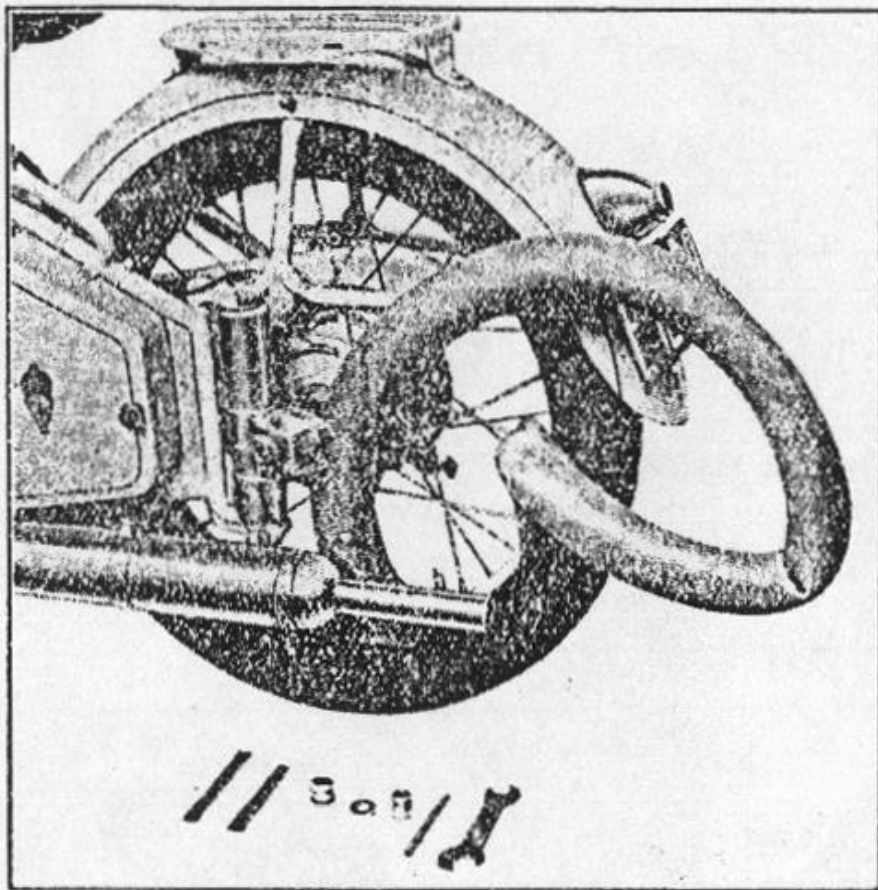


Fig. 7 — Enlèvement de la chambre à air de la roue arrière.

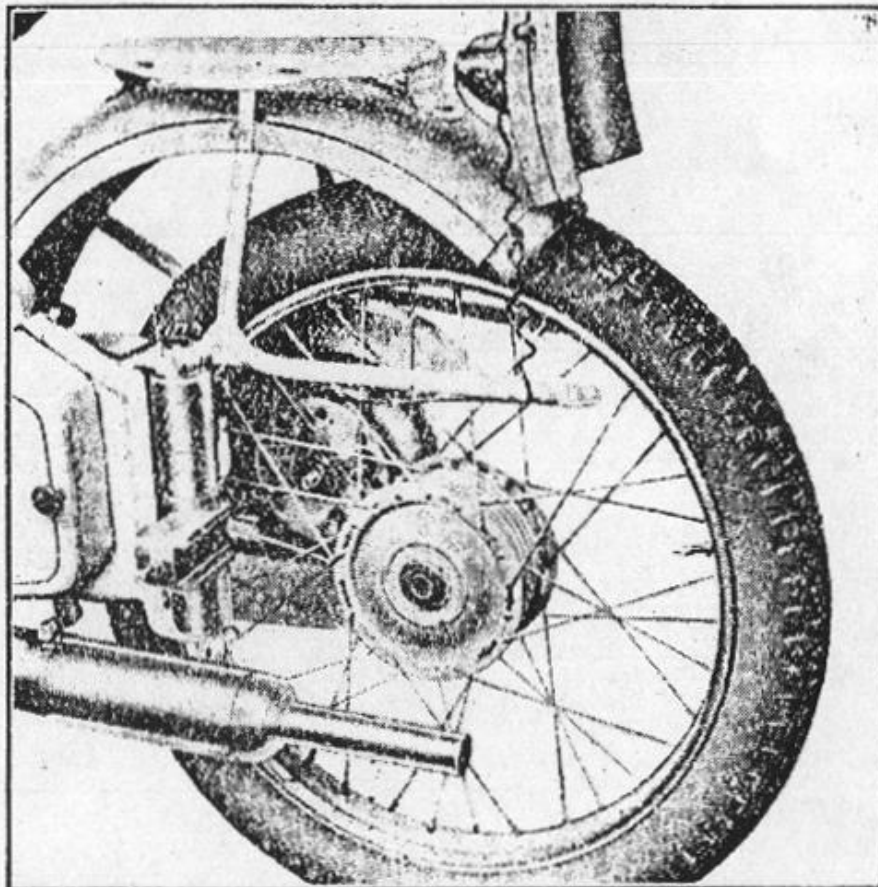


Fig. 8 — Enlèvement de la roue arrière.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

