

Auteur ou collectivité : Terrot (Etablissements)

Auteur : Etablissements Terrot

Titre : Cycles et motocyclettes : saison 1912

Adresse : Dijon : Impr. Jobard, 1912

Collation : 1 vol. (71 p.) : ill. ; 19 cm

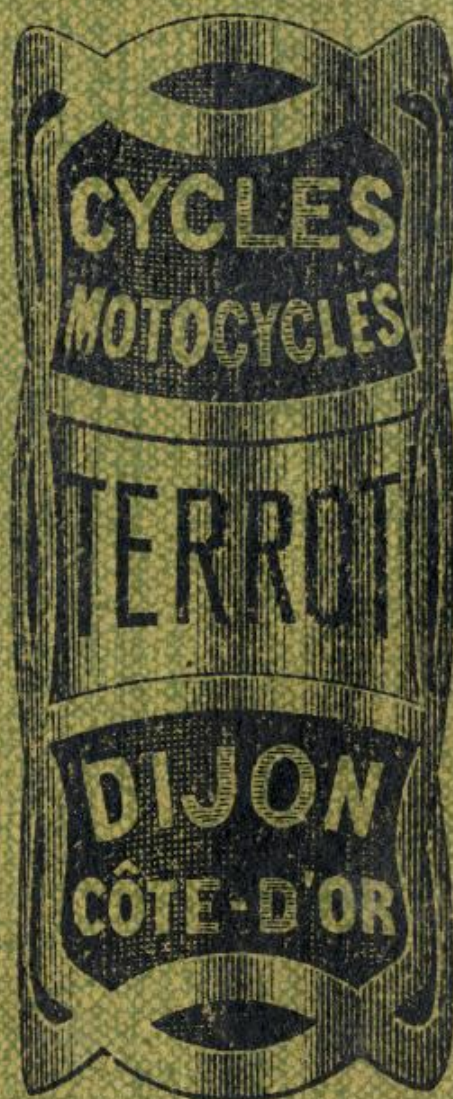
Cote : CNAM-MUSEE TR0.5-TER

Sujet(s) : Motocyclettes -- France ; Etablissements Terrot ; Cycles

URL permanente : <http://cnum.cnam.fr/redir?M2407>

TERROT & C^{ie}
CYCLES & MOTOCYCLETES
DIJON

MARQUE



DÉPOSÉE

2^{me} Edition

1912

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

TR. 5-TER

✧ SAISON 1912 ✧

TERROT & C^{ie}

TÉLÉPHONE
N° 135

Bureaux et Usines

2, Rue André-Colomban, 2

Adresse télégraphique :
TERROT-DIJON

DIJON

(COTE-D'OR)

MAGASINS DE DÉTAIL

PARIS

30, Avenue de la Grande-Armée

ARLES

15, rue du Pont

AVIGNON

21, rue Thiers

BELFORT

27 et 29, faubourg de France

BORDEAUX

243, rue Judaïque

BOURG

place de la Comédie

GENÈVE

place du Cirque

GRENOBLE

12, boulevard Gambetta

LILLE

63, rue Nationale

LYON

172, avenue de Saxe

MONTPELLIER

5, rue Maguelone

MARSEILLE

161, rue de Rome

NANTES

3, quai Penthèvre

NANCY

19, rue du Pont-Mouja

NICE

12, rue Gioffredo

SAINT-QUENTIN

4, place Crommelin

REIMS

43, place Drouet-d'Erlon

SAINT-ÉTIENNE

5, rue de la Préfecture

TOULOUSE

2, boulevard Carnot

VOIRON

promenade du Mail

AGENCES GÉNÉRALES

Pour la Belgique :

DINANT, quai des Tanneries, 11

Pour la Russie :

MOSCOU, Rud. Winkou Stalacchnikoff Paraulak Hane no A. Varsouvin

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

Service
russe
Inventaire
No 2407

Nous ne présentons à nos Clients que des Machines sérieusement étudiées, soigneusement construites, pourvues de *tous les perfectionnements* que chaque année d'expérience apporte.

Expéditions Toutes les expéditions destinées à des clients n'ayant pas de compte à la Maison sont faites contre remboursement. — Sauf indication contraire, toutes les machines sont expédiées en grande vitesse.

Réparations Toute pièce envoyée en réparation doit être munie d'une étiquette avec le nom de l'expéditeur et accompagnée d'une lettre explicative, autrement elle reste en souffrance. — Il est nécessaire d'indiquer *le numéro de la bicyclette*. **Nous ne réparons que les machines de notre marque.**

Garanties Nos Machines sont garanties contre tout vice de construction résultant d'un défaut de matière ou de fabrication. *Cette garantie ne peut entraîner pour nous que la réparation ou le remplacement gratuits des pièces reconnues défectueuses, qui devront nous parvenir franco.* Elles sont retournées en port dû.

Nos pneumatiques sont garantis pour une saison.

Nous ne garantissons pas les machines, dont le numéro marqué sur le raccord porte-selle serait effacé ou martelé, car cette suppression ne pourrait que dissimuler une fraude.



Ce Catalogue annule les précédents

Nos Bicyclettes

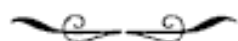
Nos cadres sont établis pour quatre tailles différentes, avec des hauteurs de 52, 57, 62 et 67 centimètres, comptés du centre de l'axe du pédalier à l'orifice du tube qui reçoit la tige de selle. Tous nos cadres sont renforcés.

Les **jantes** en forme W, émaillées noir, nickelées ou demi-nickelées. Nous livrons aussi la jante bois Kuntz, la meilleure des jantes en bois. (*Suppléments, voir page 71*). Les **roulements** de tous nos modèles sont bien clos et à l'abri de la poussière. Les **guidons** peuvent être choisis à volonté d'après notre tableau page 37. Le serrage du guidon est intérieur. La **chaîne** est à petits rouleaux avec pignons de 54, 50 ou 46×16 , 18, 20, 22 et 24 dents, suivant le modèle.

Nos Pneumatiques

Tous à tringles, sont de première qualité comme gomme, toile et facture. Ils sont munis de bonnes chambres à air.

Les modèles de route sont montés avec pneus dits de 38^{m/m}, mais nous les livrons aussi avec les gros-seurs dites 35, 42 et 45^{m/m}. — Les modèles de course ne peuvent recevoir que des pneus dits de 28, 32 et 35^{m/m}.



Moyennant un supplément de 10 francs par bicyclette pour 28^{m/m} à 38^{m/m}, et 15 francs pour 42^{m/m} à 45^{m/m}, nous livrons les chambres à air en épaisseur et fabrication voiture.

ELLEGAARD

CHAMPION DU MONDE (VITESSE)



Sur Bicyclette "TERROT"



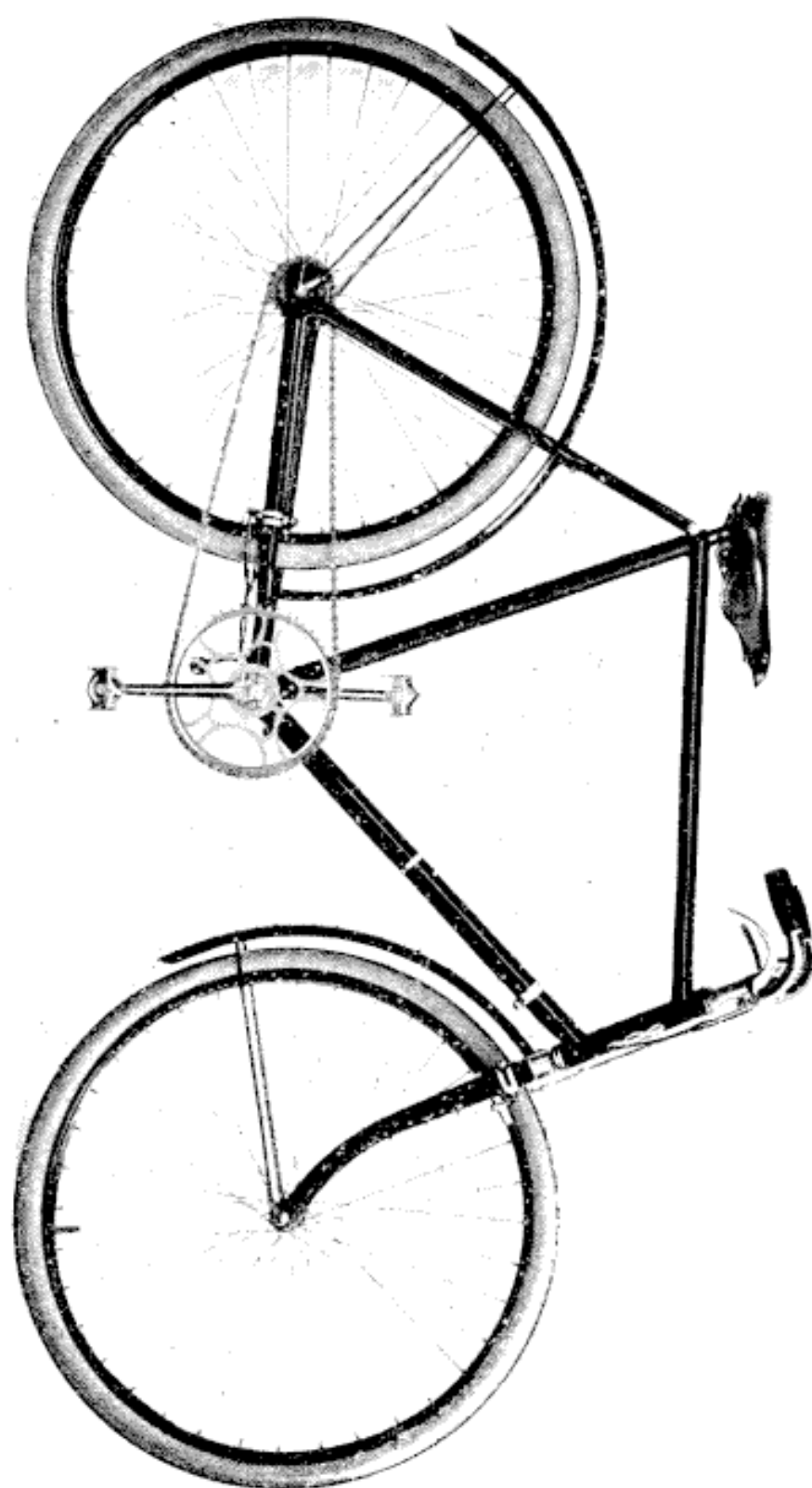
*Parmi les nombreuses victoires d'ELLEGAARD
en 1911, sur Bicyclette " TERROT ",
nous ne citons que :*

1 ^{er} Mai.	AGEN.	<i>Grand Prix d'Agen.</i>
10 Mai.	PARIS.	<i>Prix Bordeaux-Paris.</i>
28 Mai.	ANGERS.	<i>Grand Prix d'Angers.</i>
18 Juin.	ROME.	CHAMPIONNAT DU MONDE.
21 Juin.	BOLOGNE.	<i>Match Friol-Ellegaard-Moretti.</i>
25 Juin.	TROYES.	<i>Grand Prix de Troyes.</i>
29 Juin.	BUFFALO.	<i>Match Hourlier-Ellegaard.</i>
6 Juillet.	VINCENNES.	<i>Grand Prix des Etrangers.</i>
9 Juillet.	PARIS.	GRAND PRIX DE PARIS.
27 Juillet.	ARRAS.	<i>Grand Prix d'Arras.</i>
30 Juillet.	PARIS.	<i>Prix Zimmermann.</i>
30 Juillet.	PARIS.	<i>Course de tandem.</i>
13 Août.	COPENHAGUE.	<i>Course de tandem.</i>
20 Août.	COPENHAGUE.	<i>Grand Prix de Copenhague.</i>
10 Sept.	VARSOVIE.	<i>Grand Prix de Varsovie.</i>
10 Sept.	VARSOVIE.	<i>Match Ellegaard-Bader-Tchacky.</i>
15 Oct.	PARIS.	<i>Grand Prix de Neuilly.</i>
15 Oct.	PARIS.	<i>Coupe Ariel.</i>
22 Oct.	ROUBAIX.	<i>Grand Prix de Clôture.</i>
22 Oct.	ROUBAIX.	<i>Prix Frank-Kramer.</i>

Et bien d'autres.



"Terrot" modèle A 1



“ TERROT ” Modèle A¹

DE ROUTE

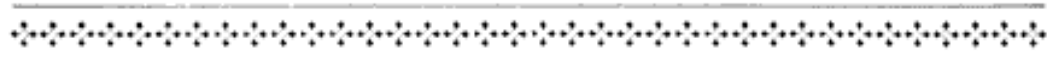


Ce modèle n'est livré que complet, avec roue libre,
deux freins et garde-boue, pédales à scies
jantes émaillées noir), au prix net de . . . 290 fr.

Le même, avec moyeu TERROT
deux vitesses, manette au guidon (page 38). 340 fr.

Le même, avec changement de
vitesse n° 1 (voir page 21) 340 fr.

Le même, avec moyeu trois vi-
tesses (voir page 39) 350 fr.



“ TERROT ” Modèle A

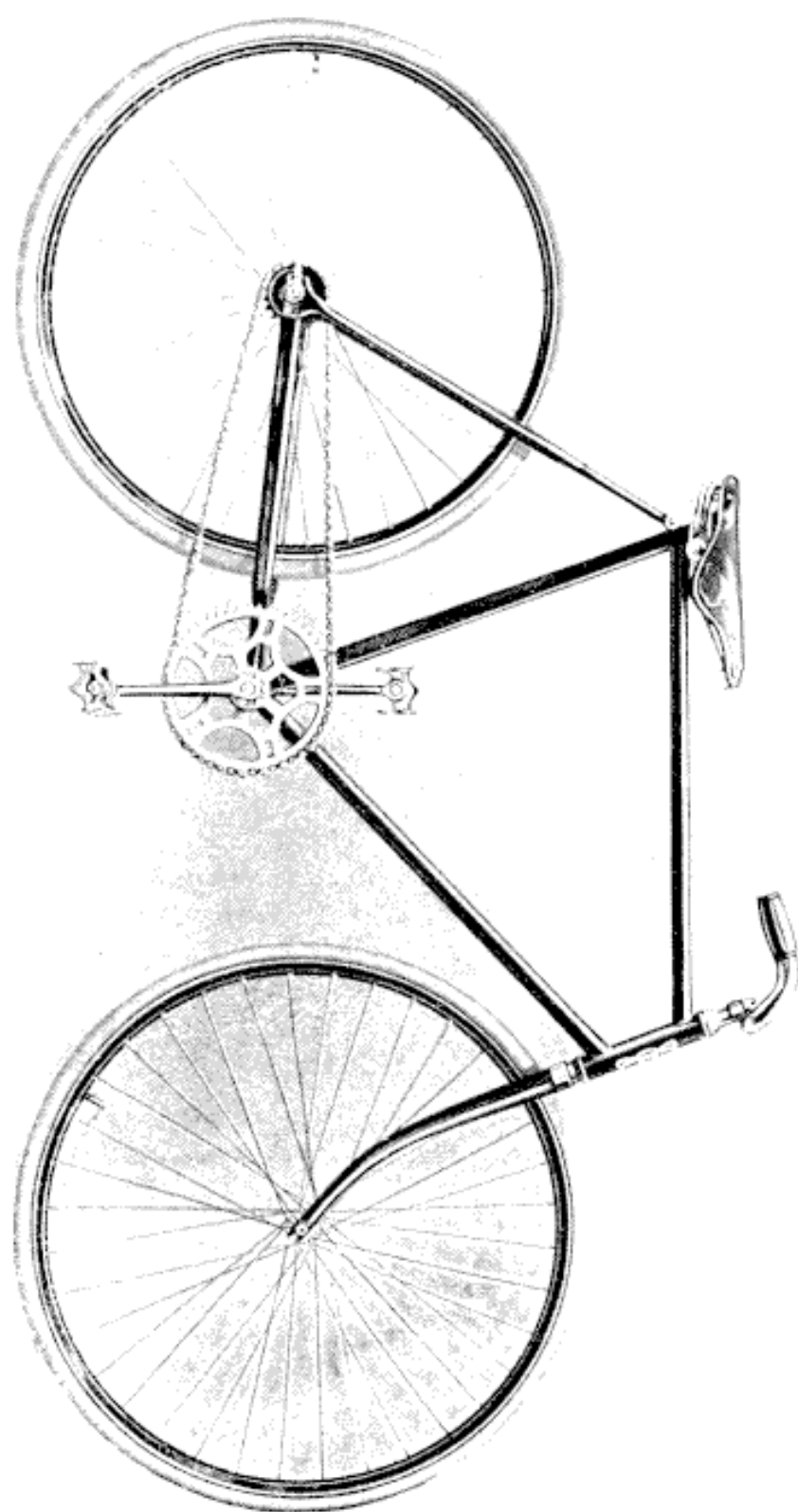
DE ROUTE



La même Bicyclette que ci-haut, mais
sans frein ni garde-boue, avec roue serve et
pédales à scie, net 250 fr.



Pour les suppléments, voir page 71.



“Terrot” Modèle AL, légère de Route

“ TERROT ” Modèle A L

== LÉGÈRE DE ROUTE ==



Ce modèle très léger avec arrière raccourci, donne toutes les garanties de solidité pour la route.

Il est livré avec pignon de 50 dents au pédalier, 16, 18, 20 et 22 dents au moyeu.

L'étroitesse du pédalier ne permet pas l'emploi des pneumatiques plus gros que 35 m/m. Ce modèle peut recevoir des garde-boue.

∞ PRIX ~~~~~

Avec jantes noires, pédales à scie, net . . . 250 fr.

Avec roue libre, frein n° 2 ou frein à contre-pédale 275 fr.

Avec changement de vitesse n° 1 (voir page 21)
ou avec moyeu 2 vitesses TERROT. Supplément. 50 fr.



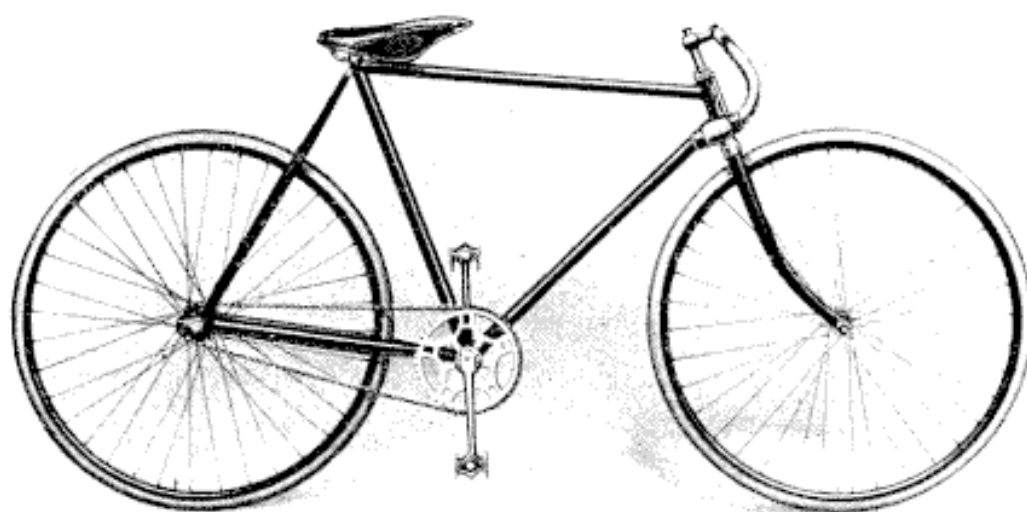
Pour les autres suppléments, voir page 71.



Moyennant un supplément de 20 francs, nous fournissons ce modèle avec pneus Double-Tube-Wolber démontable, 32 ou 35 m/m, montés sur jantes bois.

“ TERROT ” Modèle AC

DE COURSE



Le modèle **AC** ne diffère du **AL** que par le tube supérieur qui est plongeant. Il est livré avec pignon de 50 dents et 16, 18 et 20 dents, et avec des pneumatiques de 28, 32 et 35 m/m, mais il ne peut pas recevoir de garde-boue.

POIDS complet comme les clichés des deux modèles :

<i>Avec pneumatiques 35 m/m, jantes acier . . .</i>	11 kil. 1/2
<i>Avec pneumatiques 28 à 32 m/m, jantes en bois</i>	10 kil. 1/2
<i>Avec tubes</i>	9 kil. 1/2

PRIX des deux Modèles :

Avec jantes noires, pédales scie, net.	250 fr.
Avec roue libre et frein n° 2 ou frein à contre-pédale	275 fr.
Avec changement de vitesse n° 1 (voir page 21), supplément	50 fr.
Avec moyeu 2 vitesses TERROT, supplément	50 fr.

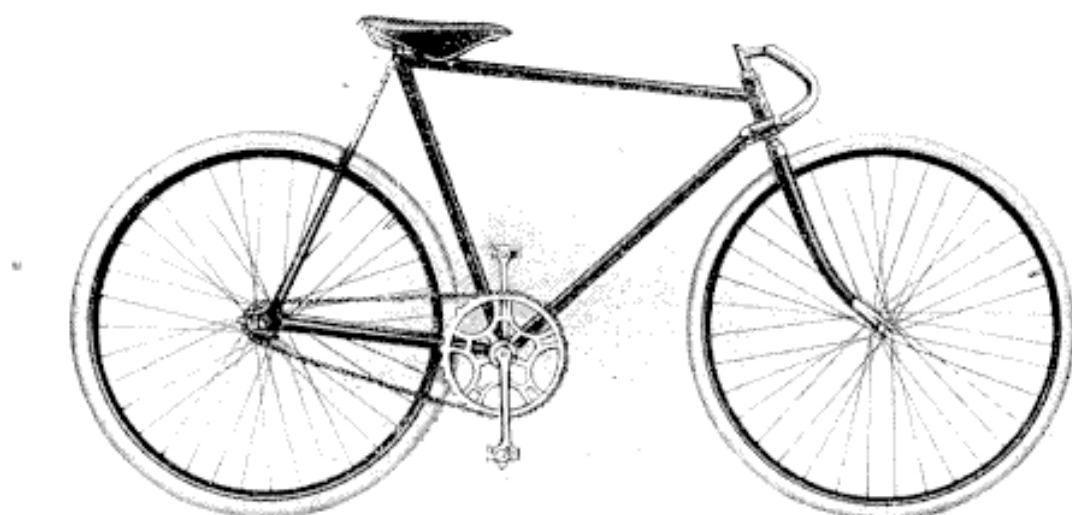
~~~~~  
*Pour suppléments, voir page 71.*  
 ~~~~~

Moyennant un supplément de 20 fr., nous fournissons ces modèles avec pneus Double-Tube-Wolber démontable, 32 ou 35 m/m, montés sur jantes en bois.

“ TERROT ” Modèle C

== SPÉCIALE DE COURSE ==

A TUBE PLONGEANT



Ce modèle est spécialement construit pour la course.
L'arrière du cadre est très raccourci et sa forme diffère des autres modèles.
Elle est émaillée en vert ou en noir.

POIDS :

<i>Avec boyaux collés de course.</i>	9 kil.
<i>Avec petits pneus démontables</i>	10 k. 500

➤ PRIX ~~~~~

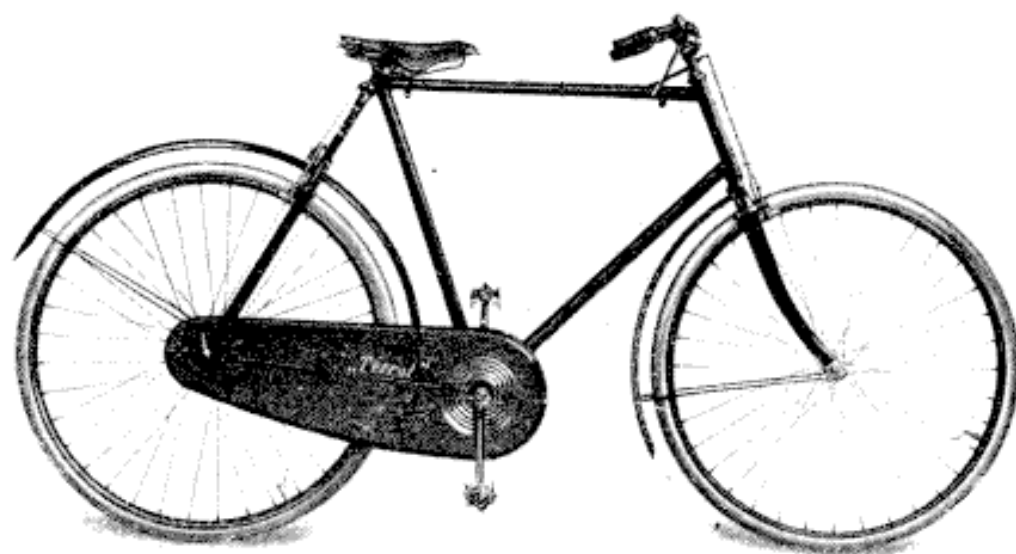
<i>Avec jantes en bois et petits pneus de 28 à 32 m/m, pédalier à clavettes, net</i>	275 fr.
--	----------------

MODÈLE “ ELLEGAARD ” E

<i>Bicyclette de course avec pédalier spécial, sans clavettes, telle qu'elle a été construite pour M. ELLEGAARD, avec jantes en bois et pneus de 28 à 32 m/m</i>	325 fr.
--	----------------

Moyennant un supplément de 12 fr., nous livrons ce modèle avec pneus Double-Tube-Wolber démontable de 28 et 32 m/m.

La Touriste “ TERROT ”



La meilleure machine pour les médecins, les hommes d'affaires, etc., qui pourront, grâce à sa chaîne enfermée dans une boîte spéciale et légère, affronter les plus mauvais chemins par les plus mauvais temps.

Développements : 6^m 90, 6^m 13, 5^m 50, 5^m, 4^m 60.

➤ PRIX ~~~~~

La machine complète avec roue libre, deux freins sur jantes et garde-boue (jantes émaillées noir), net. 315 fr.

La même, avec moyeu TERROT, deux vitesses (voir page 38), net 370 fr.

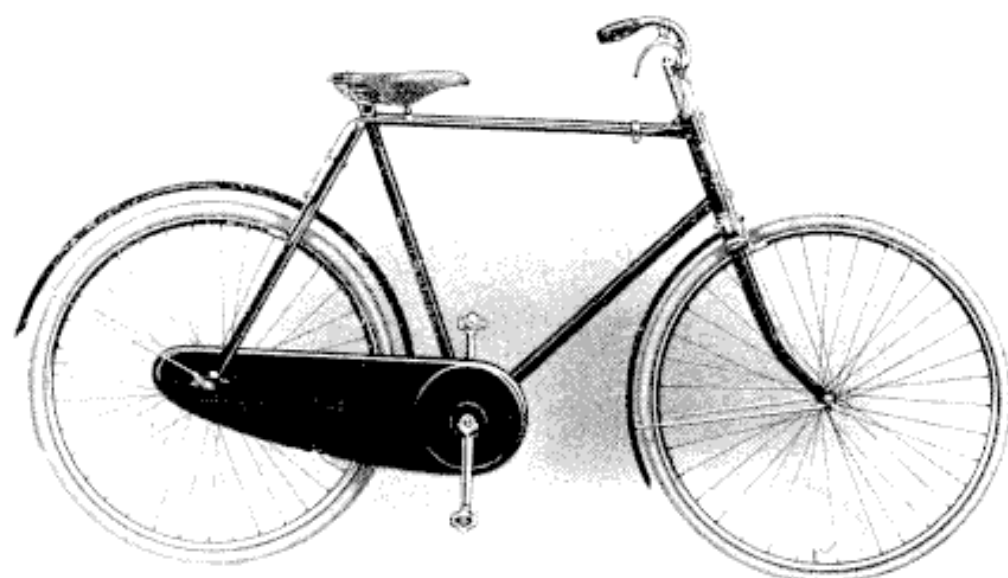
La même, avec moyeu trois vitesses (voir page 39), net 380 fr.



Cette boîte à chaîne ne s'ajuste pas sur les autres modèles.

La Touriste "TERROT"

DE LUXE



PRIX

Avec carter à bain d'huile SUNBEAM, faisant corps avec le cadre, émaillée en noir, complète 370 fr.

La même, avec moyeu TERROT, 2 vitesses (voir page 38). 425 fr.

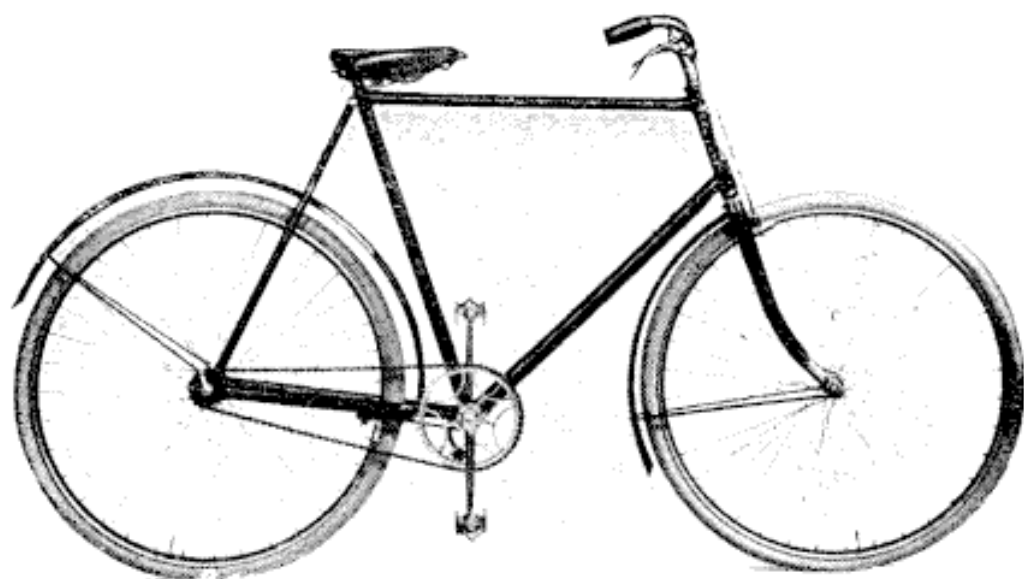
La même, avec moyeu 3 vitesses (voir page 39), net 435 fr.



“ TERROT ” Modèle B

— LÉGÈRE DE LUXE —

▽ ▽ ▽ ▽



Dans ce modèle — tout spécial — tout est réduit à la plus grande légèreté possible et les soins particuliers donnés à toutes ses parties en font une machine de luxe hors ligne.

∞ PRIX ~~~~~

Complète, émail noir, avec filets or, roue libre,
deux freins sur jante, garde-boue, jantes
nickelées et émaillées, selle Brooks B 16, net. **325 fr.**

La même, avec moyeu deux vitesses
TERROT (voir page 38), net. **375 fr.**

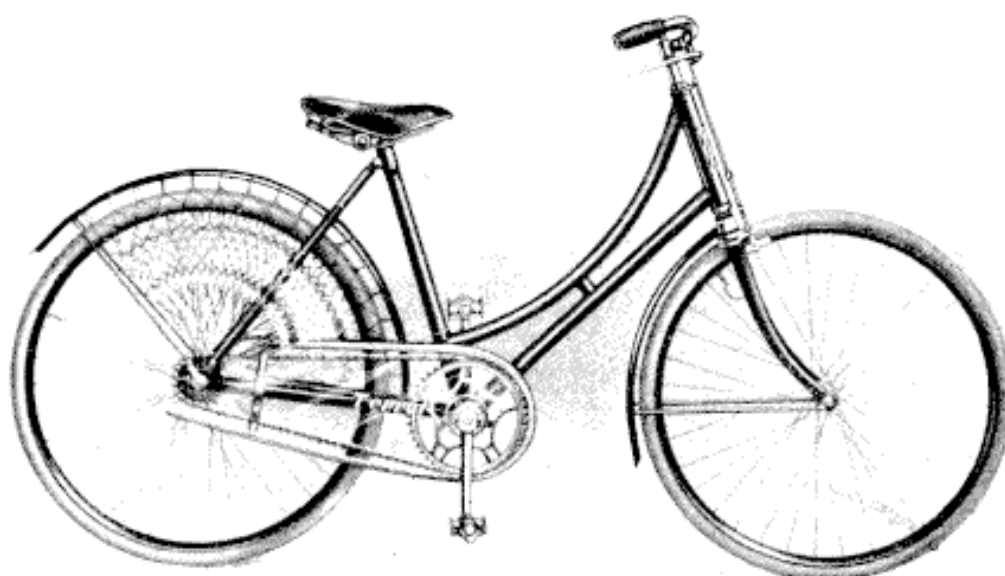
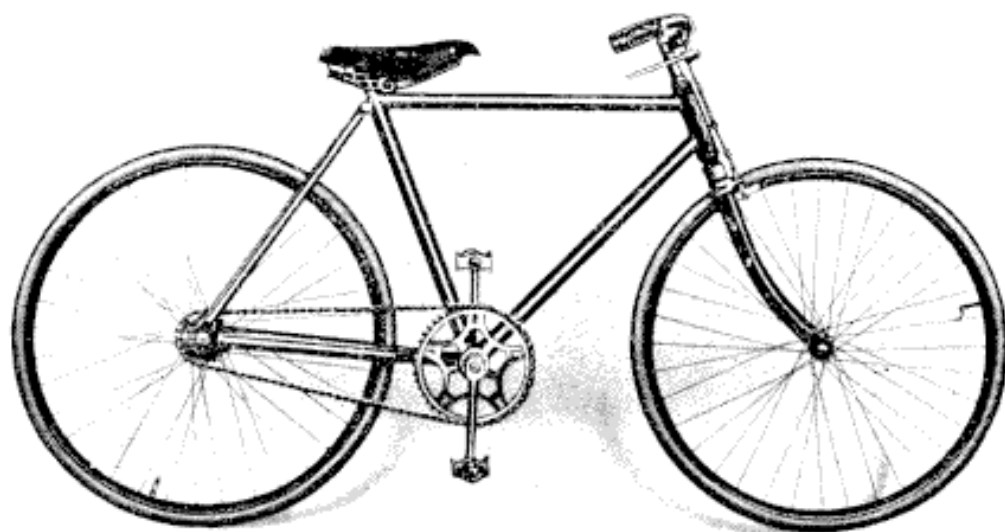
~~~~~

Ce modèle n'est monté qu'avec guidon n° 5 ou, sur demande, n° 6.

——— . 5 . ———

*Pour suppléments, voir page 71.*

# “ TERROT ” Modèles Garçonnet et Fillette



Ces modèles sont construits en trois tailles :

En cadre de 40 c/m avec roues de 55 c/m, multiplication d'environ 4<sup>m</sup>.

— 45 c/m — 60 c/m, — 4<sup>m</sup> 40.

— 50 c/m — 60 c/m, — 4<sup>m</sup> 80.

Chaîne à rouleaux. Pneumatiques à tringles. Frein sur jante avant.

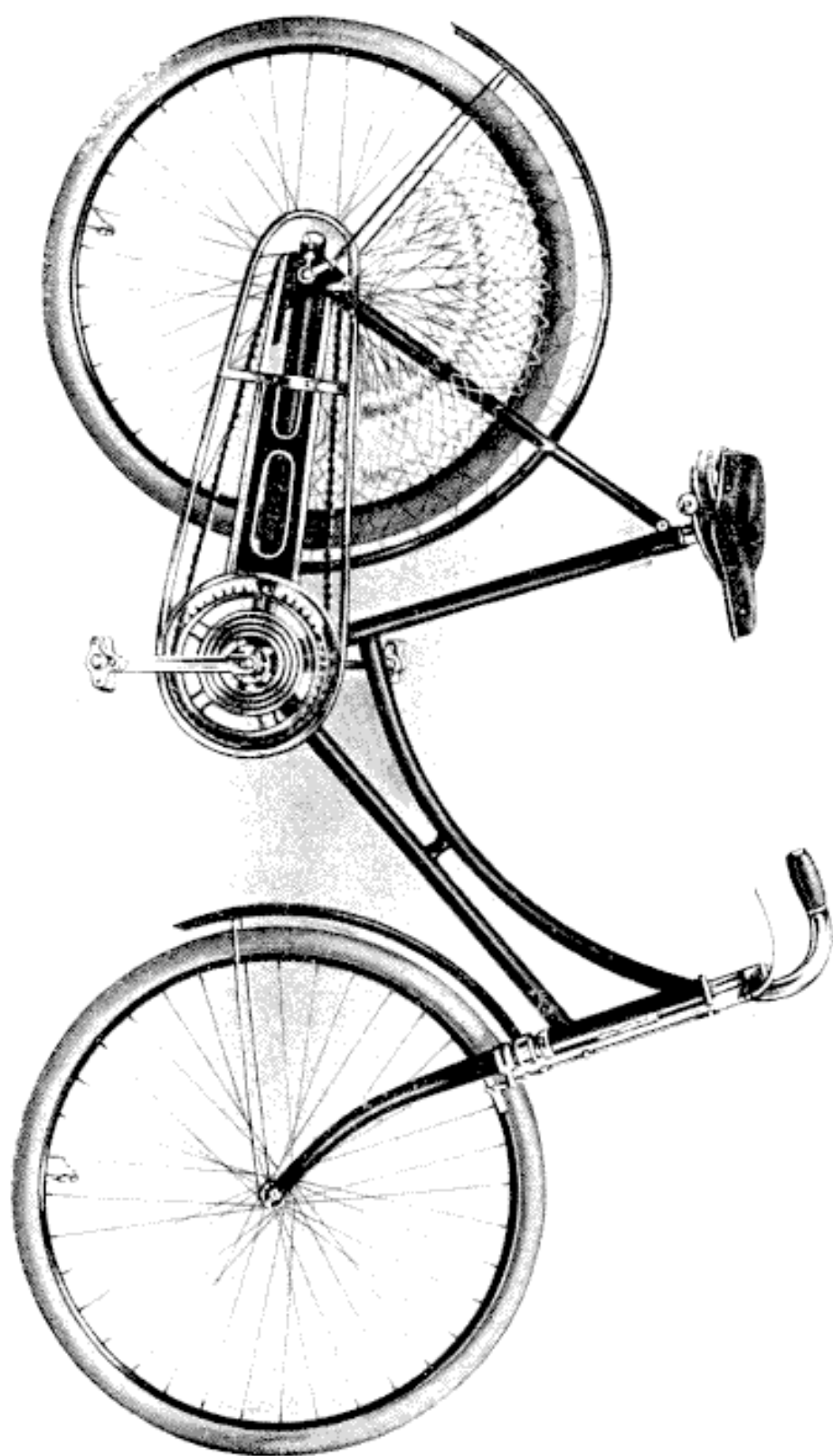
**PRIX** net, frein n° 2 compris . . . 190 fr.

— — avec frein n° 2 et roue libre. 200 fr.

**Fillette**, complète, avec garde-boue, garde-chaîne et garde-jupe, mais sans roue libre, 210 fr.

== 15 ==

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires



“ Terrot ” de Dame, modèle n° 1

# “ TERROT ” de Dame

## ===== MODÈLE N° 1 =====



Machine très soignée et d'une solidité à toute épreuve. Elle se fait en tailles de 0<sup>m</sup> 50 et 0<sup>m</sup> 55 avec roues de 0<sup>m</sup> 65. Développements courants 5<sup>m</sup> 85, 5<sup>m</sup> 20 et 4<sup>m</sup> 70. Nous l'établisons aussi pour ecclésiastiques en tailles de 0<sup>m</sup> 55 et 0<sup>m</sup> 60 et roues de 0<sup>m</sup> 70

### ∞° PRIX ~~~~~

|                                                                                              |         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Complète avec roue serve et frein n° 2. . . .                                                | 280 fr. |
| Complète avec roue libre, deux freins. . . .                                                 | 300 fr. |
| Complète avec moyeu TERROT, deux vitesses<br>(voir page 38) et les deux freins sur jantes. . | 355 fr. |
| Complète avec moyeu trois vitesses (voir p. 39)                                              | 365 fr. |

Ce modèle peut être livré avec la boîte à chaîne fermée de la *Touriste*, page 12, mais avec roues de 0<sup>m</sup> 70 seulement, moyennant supplément de . . . . 30 fr.

---

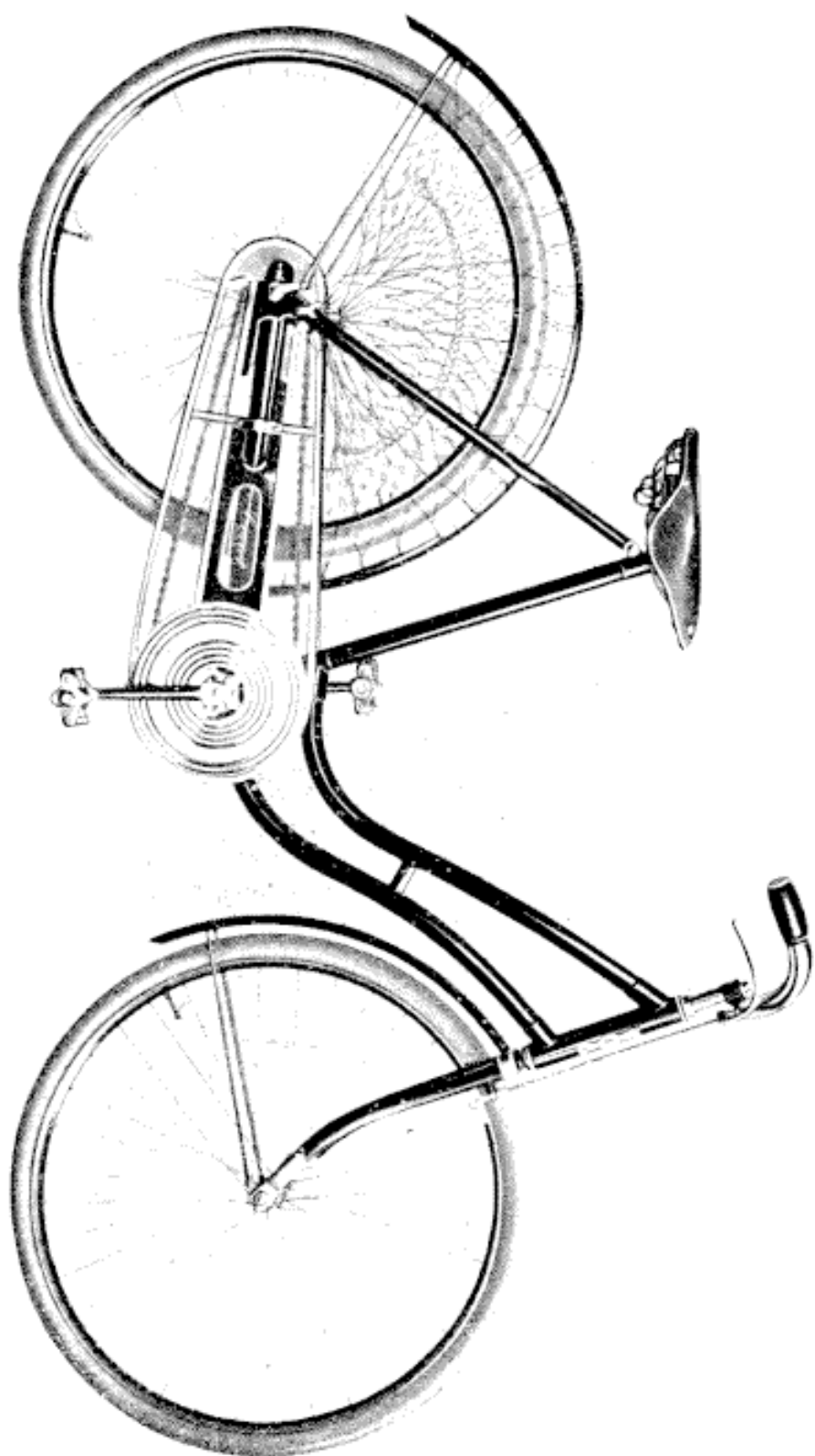
## Rétro-Directe pour Dames

(Voir page 30.)

---

*Pour suppléments, voir page 71.*





“ Terrot ” de Dame, modèle n° 2 de Luxe

# “ TERROT ” de Dame

===== MODÈLE N° 2 =====

DE LUXE



Ce modèle de luxe, de forme très élégante, est livré en tailles de 0<sup>m</sup> 50 et 0<sup>m</sup> 55, avec roues de 0<sup>m</sup> 65. Développements : 5<sup>m</sup> 85, 5<sup>m</sup> 20 ou 4<sup>m</sup> 70.

## ➤ PRIX ~~~~~

Complète avec roue serve, frein n° 2, jantes en bois ou demi-nickelées, garde-boue bois, net. 320 fr.

Complète avec roue libre, deux freins, jantes en bois ou demi-nickelées, garde-boue bois, net. 350 fr.

Complète, en plus : moyeu TERROT, deux vitesses (voir page 38), net. . . . . 400 fr.

Complète, en plus : moyeu trois vitesses (voir page 39), net . . . . . 415 fr.



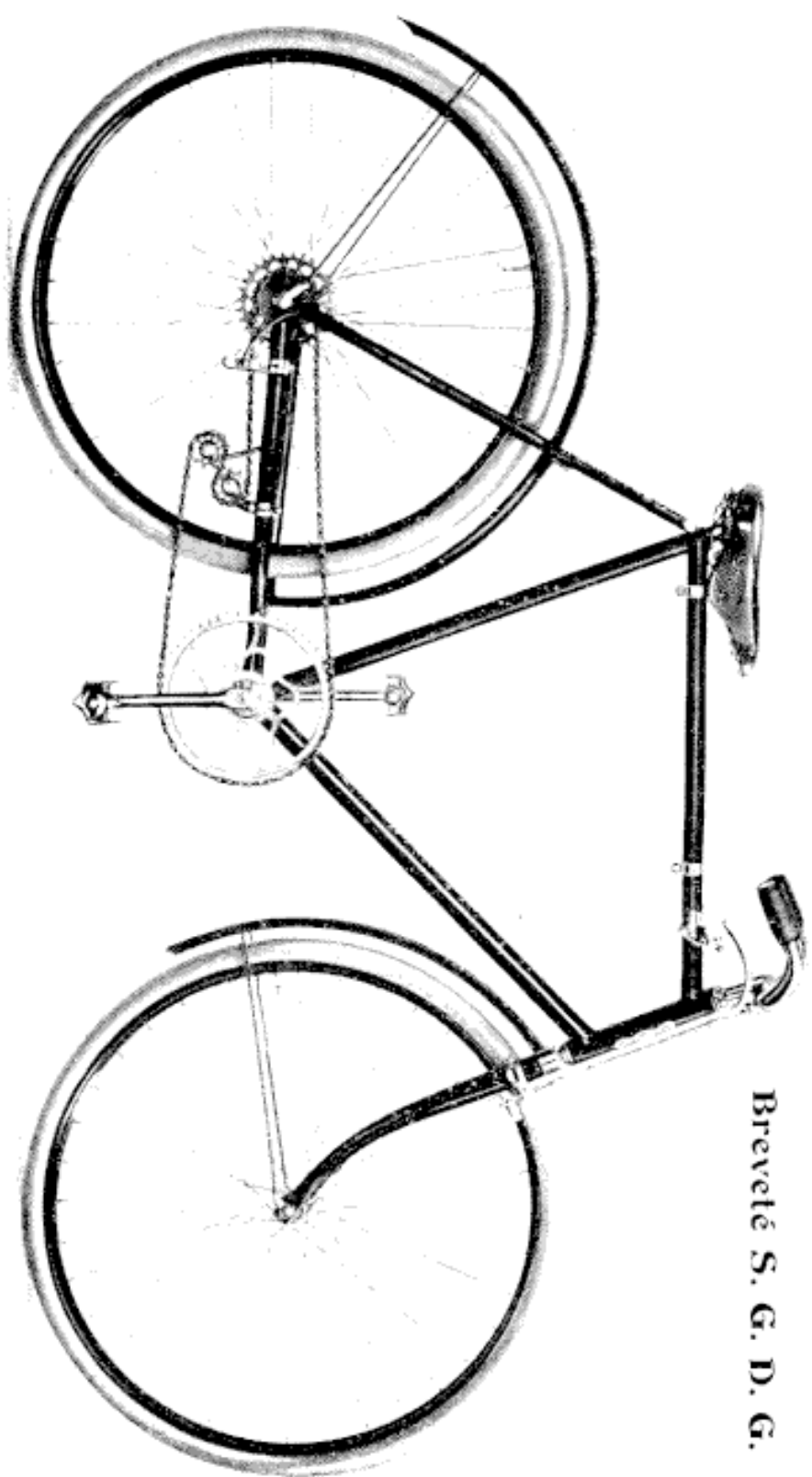
Ce modèle est également livré en Rétro-Directe deux vitesses, complet. . . . . 410 fr.



Ce modèle peut être livré avec la boîte à chaîne de la *Touriste*, page 12, mais avec roues de 0<sup>m</sup> 70 seulement, moyennant un supplément de . 30 fr.

## Changement de vitesse "TERRROT" N° 1

Breveté S. G. D. G.



# Changement de vitesse "TERROT" n° 1

✱ ✱ ✱

Breveté S. G. D. G.



✱ ✱ ✱

Ce changement de vitesse est de la plus grande simplicité.

Une disposition très simple dans la forme d'un des pignons du moyeu permet de déplacer la chaîne d'un pignon sur l'autre par un simple guide, tandis qu'un tendeur automatique règle la tension de la chaîne.

## Pour changer de vitesse.

Sur le tube horizontal du cadre est fixé un petit secteur à deux crans marquant les deux vitesses. Lorsque vous désirez la grande vitesse, vous placez la manette dans le cran avant, vers le guidon, et dans le cran arrière lorsque vous voulez la petite.

Mais dans ce dernier cas, vous devez pousser la manette jusqu'au bout, c'est-à-dire dépasser le cran de la petite vitesse, afin que le guide pousse la chaîne plus sûrement sur le grand pignon. Une fois qu'elle est dessus, vous avancez la manette dans son cran, car autrement la chaîne froterait sur le guide.

Ne forcez pas sur la pédale lorsque vous changez de vitesse, mais appuyez légèrement.



Le changement de vitesse n° 1 s'ajuste aux modèles A. Route, A. L. et A. C., mais il n'est pas livré séparément.

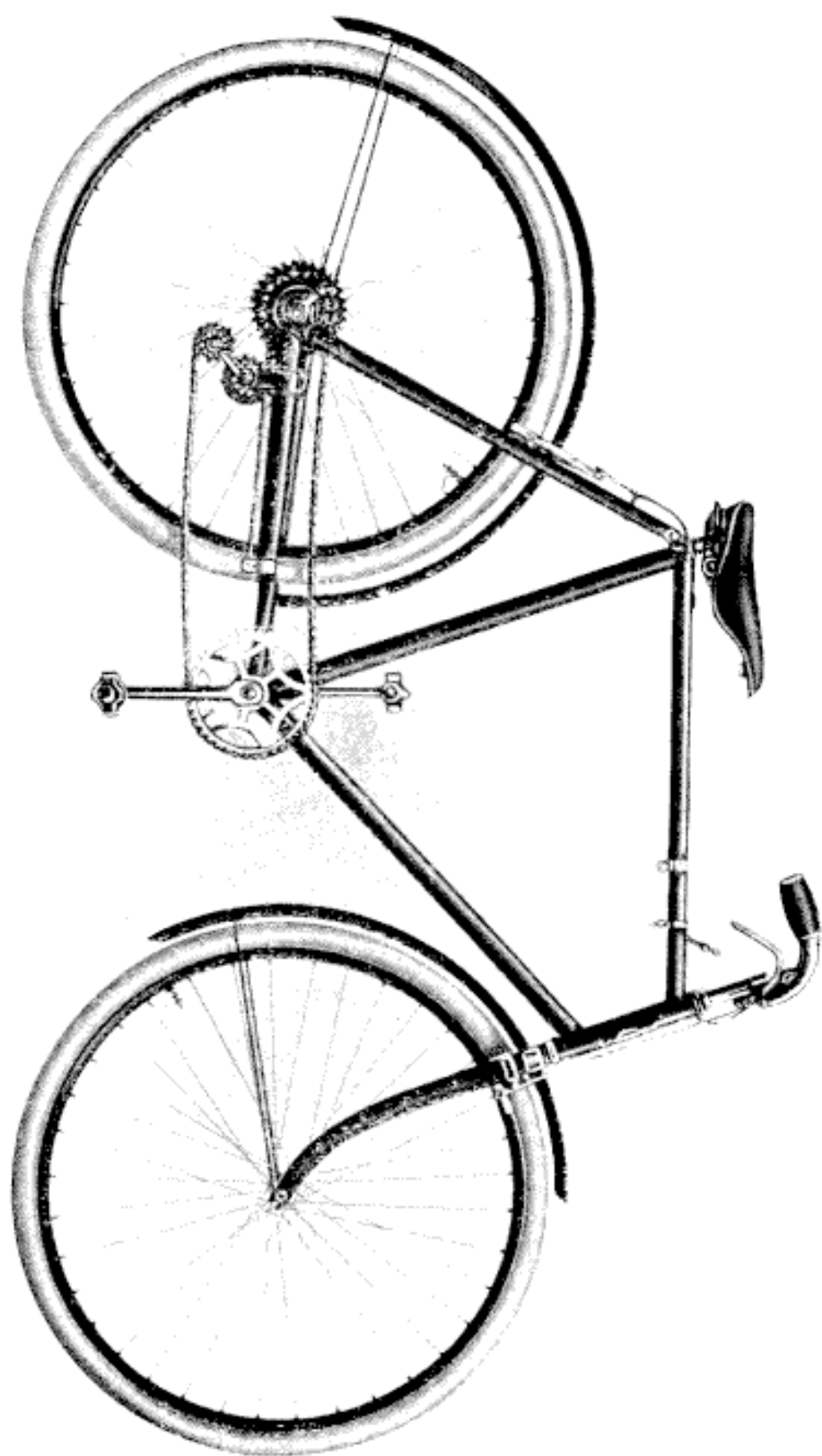
Supplément . . . . . net 50 fr.



Multiplications habituelles : Avec pignon 54 dents, 6<sup>m</sup> 24 et 3<sup>m</sup> 96

— — — 50 dents, 5<sup>m</sup> 78 et 3<sup>m</sup> 66





Model HT à 4 vitesses directes

# “ TERROT ” Modèle HT

## == 4 VITESSES DIRECTES ==

BREVETÉ S. G. D. G.

SANS INTERMÉDIAIRES



Ce nouveau modèle que nous présentons cette année à nos clients est d'une très grande simplicité.

Quatre pignons accouplés coulissent sur un manchon du moyeu arrière et se placent à volonté en ligne droite avec le pignon du pédalier. Par un dispositif spécial et breveté, la chaîne descend automatiquement du pignon déplacé pour se mettre sur le pignon en ligne. Ce déplacement est obtenu par un petit secteur à 4 crans placé sur le tube horizontal du cadre. Vous placez le secteur dans le cran de la vitesse que vous désirez et le changement se produit automatiquement.

Cependant, on ne doit passer que d'une vitesse à l'autre, c'est-à-dire de la première à la deuxième, de la deuxième à la troisième et *vice versa*, mais non de la première à la quatrième.

Ne forcez pas sur la pédale lorsque vous changez, mais appuyez légèrement.

Quand le câble est allongé et que les pignons ne se placent plus bien en ligne droite, réglez-le d'après les indications page 40, c'est jeu d'enfant.

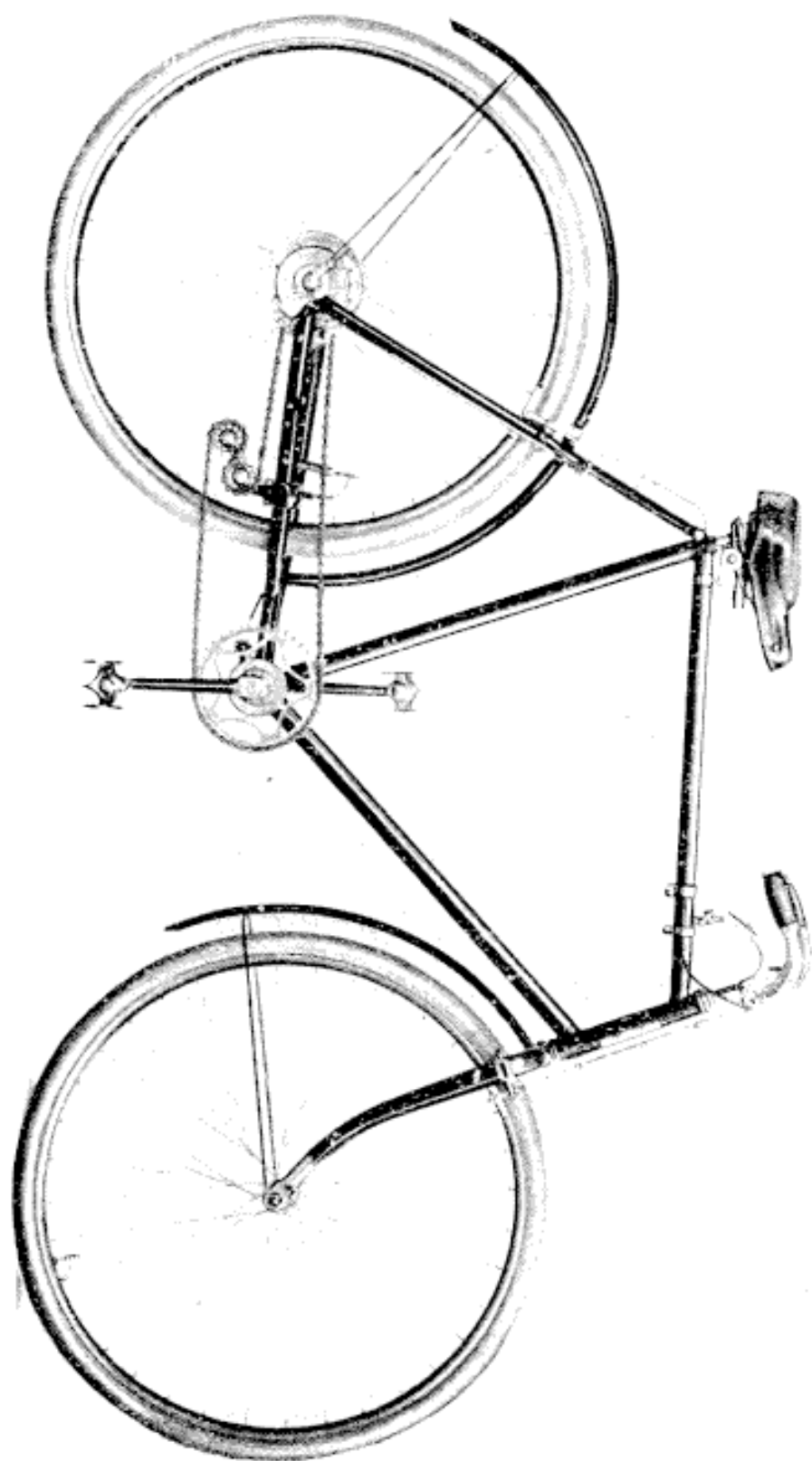
**PRIX** de la bicyclette avec freins nos 2 et 5

et garde-boue, net : 385 fr.



Les développements sont espacés comme suit :

|             |            |                    |                    |                    |                   |
|-------------|------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Avec pignon | 50 dents : | 7 <sup>m</sup> 85, | 6 <sup>m</sup> 45, | 4 <sup>m</sup> 78, | 3 <sup>m</sup> 65 |
| —           | — 46 — :   | 7 <sup>m</sup> 23, | 5 <sup>m</sup> 95, | 4 <sup>m</sup> 40, | 3 <sup>m</sup> 37 |
| —           | — 40 — :   | 6 <sup>m</sup> 28, | 5 <sup>m</sup> 15, | 3 <sup>m</sup> 82, | 2 <sup>m</sup> 93 |
| —           | — 36 — :   | 5 <sup>m</sup> 65, | 4 <sup>m</sup> 65, | 3 <sup>m</sup> 44, | 2 <sup>m</sup> 63 |



“ Terrot ” modèle HE

# "TERROT" Modèle HE

===== BREVETÉ S. G. D. G. =====



A trois vitesses directes et à une seule chaîne, sans intermédiaire quelconque.



Cette excellente bicyclette réunit trois machines simples en une seule.

La plus grande simplicité de fonctionnement et de manœuvre. Une seconde suffit pour changer de vitesse.

Un tendeur automatique assure à la chaîne, constamment et dans toutes les positions, la tension nécessaire.

Le changement des vitesses s'opère en pleine marche, sans secousse, et avec facilité.

Tout le secret se résume en trois pignons du moyeu, qui se placent à volonté sous la chaîne d'une façon facile et absolument sûre.

Ces pignons sont toujours libres, à toutes les vitesses et dans toutes les positions.

Les rapports des développements sont de 50 % de la grande à la petite. Si la grande multiplication est de 6 mètres, la petite est de 3 mètres et la moyenne de 4<sup>m</sup> 20. Nos dispositions sont prises pour les développements de 5<sup>m</sup> 65, 6<sup>m</sup> 30, 7<sup>m</sup> 22, 7<sup>m</sup> 85, 8<sup>m</sup> 50 à la grande vitesse.

Lorsque vous voudrez changer de vitesse, vous pédalerez un demi-tour en arrière jusqu'à la butée, mais sans forcer sur celle-ci.

Vous placerez ensuite la manette du petit secteur au tube horizontal du cadre dans le cran correspondant à la multiplication que vous désirez, vous pédalerez en avant et vous serez en vitesse voulue.

La seule précaution à prendre est de soulever d'abord la chaîne et manœuvrer ensuite la petite manette.



PRIX avec freins n<sup>os</sup> 2 et 3

et les garde-boue . . . 450 fr.

# La même Bicyclette, Modèle HE

## == AVEC SIX VITESSES ==

≈ ≈ ≈ ≈

Nous ajoutons au premier jeu de trois vitesses, un deuxième jeu, en accouplant au pignon du pédalier un second pignon. Nous obtenons alors les développements suivants :

Pignons  $42 \times 32$  { Premier jeu : 6<sup>m</sup> 60, 4<sup>m</sup> 60, 3<sup>m</sup> 30 ;  
Second jeu : 5<sup>m</sup>, 3<sup>m</sup> 50, 2<sup>m</sup> 50 ;

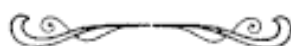
Pignons  $47 \times 37$  { Premier jeu : 7<sup>m</sup> 40, 5<sup>m</sup> 15, 3<sup>m</sup> 70 ;  
Second jeu : 5<sup>m</sup> 80, 4<sup>m</sup> 05, 2<sup>m</sup> 90.

Le premier jeu servira pour les sorties ordinaires, le deuxième jeu restera réservé à la haute montagne.

Quelques secondes suffisent pour placer la chaîne d'un pignon sur l'autre. Le tendeur automatique permet de faire ce déplacement sans démontage aucun. Vous prenez avec deux doigts la partie inférieure de la chaîne, près du pignon, et vous la placez sur le pignon accouplé en tirant un peu sur elle et en tournant avec l'autre main, en arrière, la manivelle.

Le déplacement est fait plus vite qu'il ne faut pour lire ce renseignement.

La ligne de chaîne est si peu dérangée qu'il est impossible de s'en apercevoir



Supplément : 25 francs

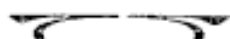
# Nos Bicyclettes MÉDAILLE D'OR

DES CONCOURS 1902 ET 1905



## **MODÈLE T. C.** à deux vitesses

sans engrenages, breveté S. G. D. G.



Cette Bicyclette a obtenu l'unique Médaille d'Or au Concours du T. C. F. 1902, et elle a confirmé ses qualités exceptionnelles en remportant de nouveau la Médaille d'Or au Concours 1905.

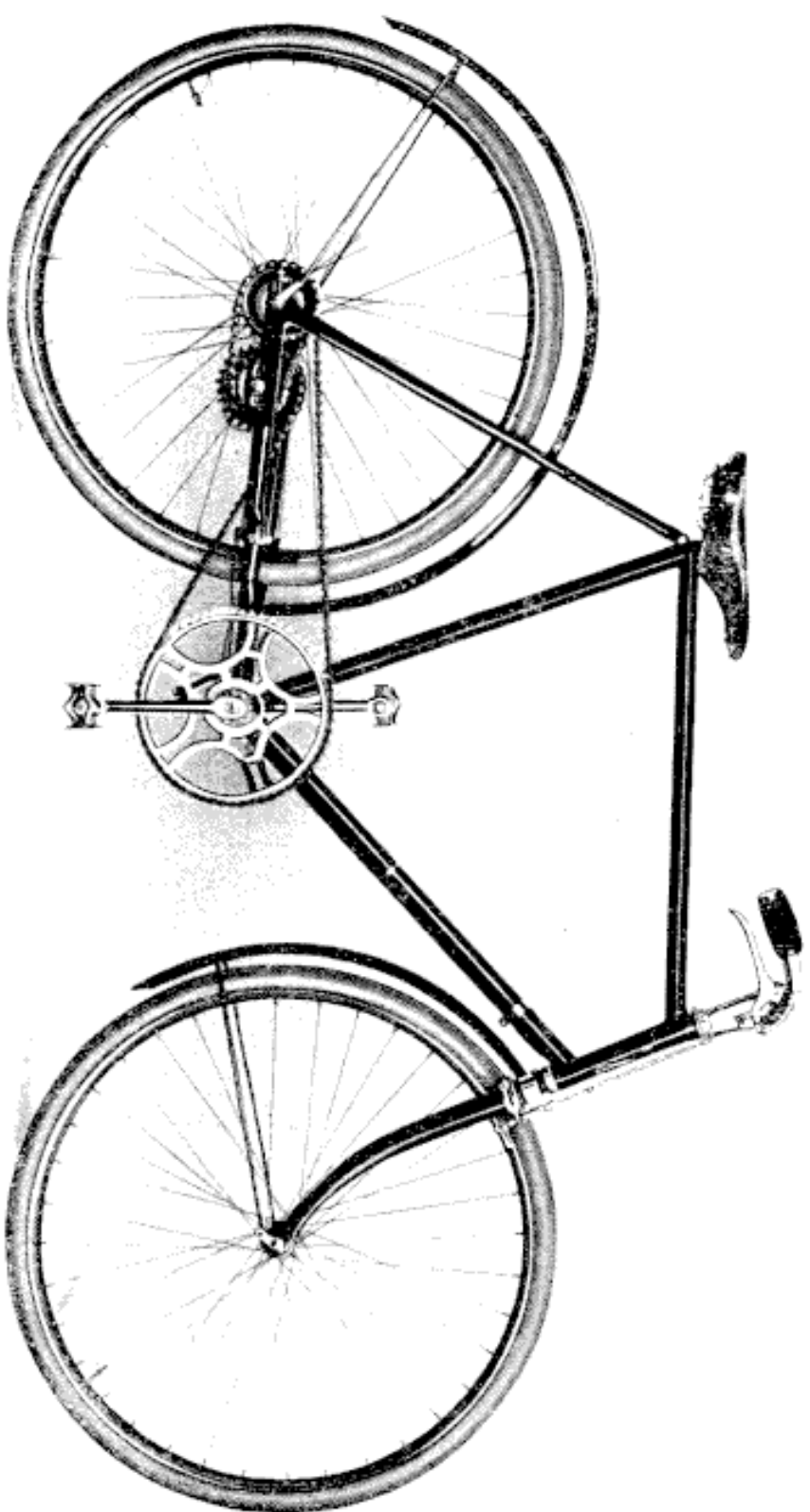
Nous la construisons avec les multiplications suivantes :

- a) 5<sup>m</sup> et 2<sup>m</sup> 80
- b) 6<sup>m</sup> et 2<sup>m</sup> 80 — 3<sup>m</sup> 65 ou 4<sup>m</sup>
- c) 7<sup>m</sup> 15 et 2<sup>m</sup> 80 — 3<sup>m</sup> 65 ou 4<sup>m</sup>



**PRIX**, complète, avec 2 freins sur jantes

et les garde-boue. . . . 375 fr.



“ Terrot ” modèle Rétro-Directe

PRIX, 2 vitesses, avec les deux freins sur jante et les garde-boue, net . . . . . 350 fr,  
 — 4 vitesses, — — — — — (voir p. 30 et 38). 400 fr.

# “ TERROT ” Modèle Rétro-Directe

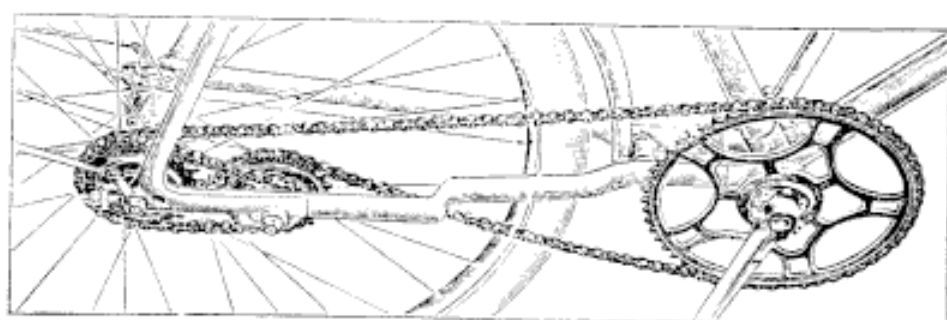
===== BREVETÉ S. G. D. G. =====

A roue libre et changement de vitesse automatique.

❖ ❖ ❖ ❖ ❖

La Rétro-Directe est la machine à changement de vitesse la plus simple que l'on puisse imaginer. En pédalant en avant, vous avez la grande vitesse; en pédalant en arrière, vous avez la petite, et cela instantanément, sans à-coup aucun. Si vous cessez de pédaler, vous êtes en roue libre.

Notre disposition (Brevetée S. G. D. G.), qui a fait ses preuves, est fort simple, la voici :



Le moyeu de la roue arrière porte deux pignons à roue libre. La chaîne qui vient du pédalier enveloppe l'un de ces pignons et son brin inférieur passe sur un pignon intermédiaire, monté sur un axe parallèle au moyeu et fixé sur la fourche arrière. Ce pignon est solidaire d'un second pignon monté sur le même axe et qui est relié par une petite chaîne courte à la seconde roue libre du moyeu.

En pédalage direct, c'est le brin supérieur de la chaîne qui se tend et qui conduit directement le moyeu. En rétro, c'est le brin inférieur qui travaille. Le premier pignon du moyeu fait fonction de poulie de renvoi; la chaîne actionne le pignon intermédiaire, qui, par la petite chaîne, transmet son mouvement à la seconde roue libre du moyeu.

Il n'y a aucun frottement supplémentaire, et les roulements sont aussi doux que dans une bicyclette ordinaire. L'aspect est le même et le poids n'est augmenté que de quelques centaines de grammes. Tout est simple, robuste et d'une fabrication irréprochable.

Le succès qu'a obtenu la Rétro-Directe dès son apparition en est la meilleure preuve.

|                           | DIRECT            | RÉTRO                                                                                                                |
|---------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Développements .....      | 6 <sup>m</sup> 60 | 2 <sup>m</sup> 90, 3 <sup>m</sup> 30 ou 3 <sup>m</sup> 70.                                                           |
| Avec pignon 54 dents..... | 6 <sup>m</sup>    |                                                                                                                      |
|                           | 5 <sup>m</sup> 40 |                                                                                                                      |
| Avec pignon 60 dents..... | 6 <sup>m</sup> 60 | 2 <sup>m</sup> 95, 3 <sup>m</sup> 20, 3 <sup>m</sup> 40, 3 <sup>m</sup> 65.<br>3 <sup>m</sup> 80, 4 <sup>m</sup> 12. |
|                           | 6 <sup>m</sup>    |                                                                                                                      |
|                           | 5 <sup>m</sup> 50 |                                                                                                                      |



## “ TERROT ” Modèle Rétro-Directe

A QUATRE VITESSES, brevetée S. G. D. G.

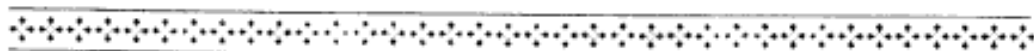
Deux en directe, deux en rétro

≈ ≈ ≈ ≈ ≈

En ajoutant à notre **Rétro-Directe** notre moyeu à deux vitesses (page 38), nous obtenons quatre vitesses, deux en avant, deux en rétro.

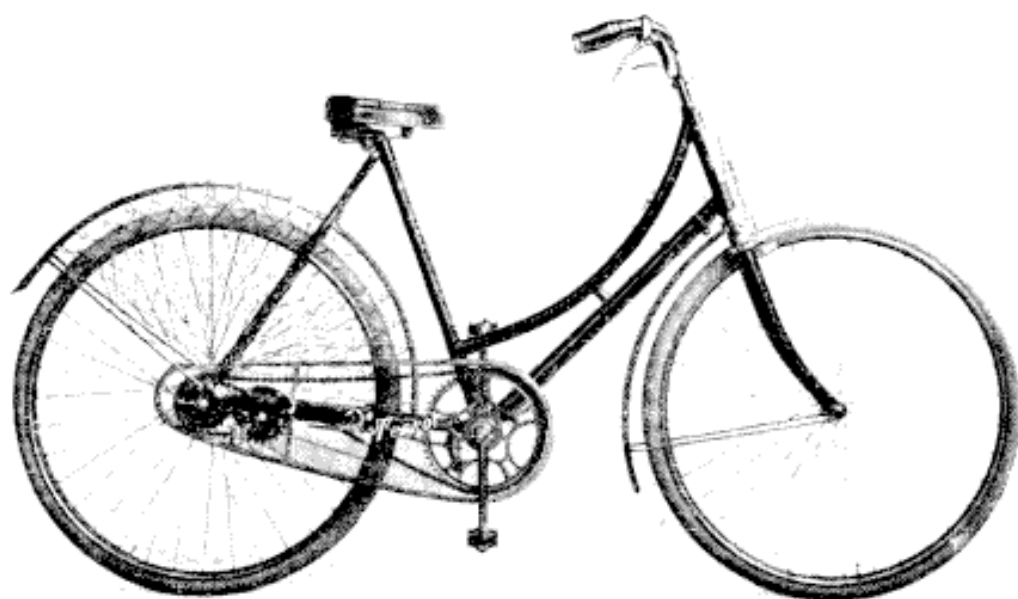
Ce moyeu réduit les développements directs et rétro de 33 %, donnant par exemple l'échelle suivante : 6 mètres et 4 mètres en directe, 3<sup>m</sup> 40 et 2<sup>m</sup> 30 en rétro. On peut choisir tous les développements indiqués page 29. *Cette disposition est très pratique et les résultats sont excellents et confirmés.*

**PRIX**, avec 2 freins sur jante et garde-boue (jantes émaillées noir) : 400 fr.



## “ TERROT ” Modèle Rétro-Directe de Dame

à deux vitesses, brevetée S. G. D. G.



Nous livrons notre Rétro-Directe, également en modèle de dame n° 1, complète avec freins n° 2 et n° 5, garde-chaîne, garde-jupe et garde-boue, au prix de . . . **370 fr.**

Les multiplications habituelles sont : 5<sup>m</sup> 40 et 2<sup>m</sup> 90 ou 3<sup>m</sup> 30 et 4<sup>m</sup> 95 et 2<sup>m</sup> 67, 2<sup>m</sup> 90 ou 3<sup>m</sup> 30.

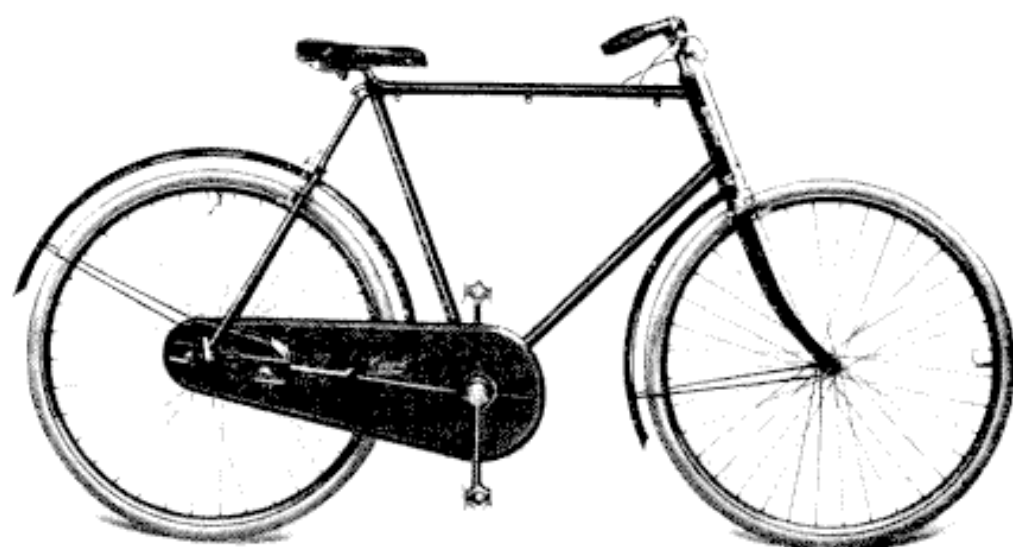
La Rétro Dame ne peut être montée qu'avec des roues de 0<sup>m</sup> 70.

**La même**, en quatre vitesses . . . . . **430 fr.**

# La Rétro-Directe "TOURISTE"

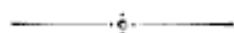
== AVEC BOITE A CHAINE EN TOLE ==

== HERMÉTIQUEMENT FERMÉE ==



La Rétro-Directe "Touriste" permet de rouler par tous les temps, par la pluie et par la boue, sans jamais avoir besoin de s'occuper de sa chaîne.

Le réglage de cette dernière se fait extérieurement, tout comme dans le modèle sans boîte, on n'a donc rien à démonter pour la tendre. Tous les développements indiqués page 29, avec pignon de 54 dents, peuvent être choisis.



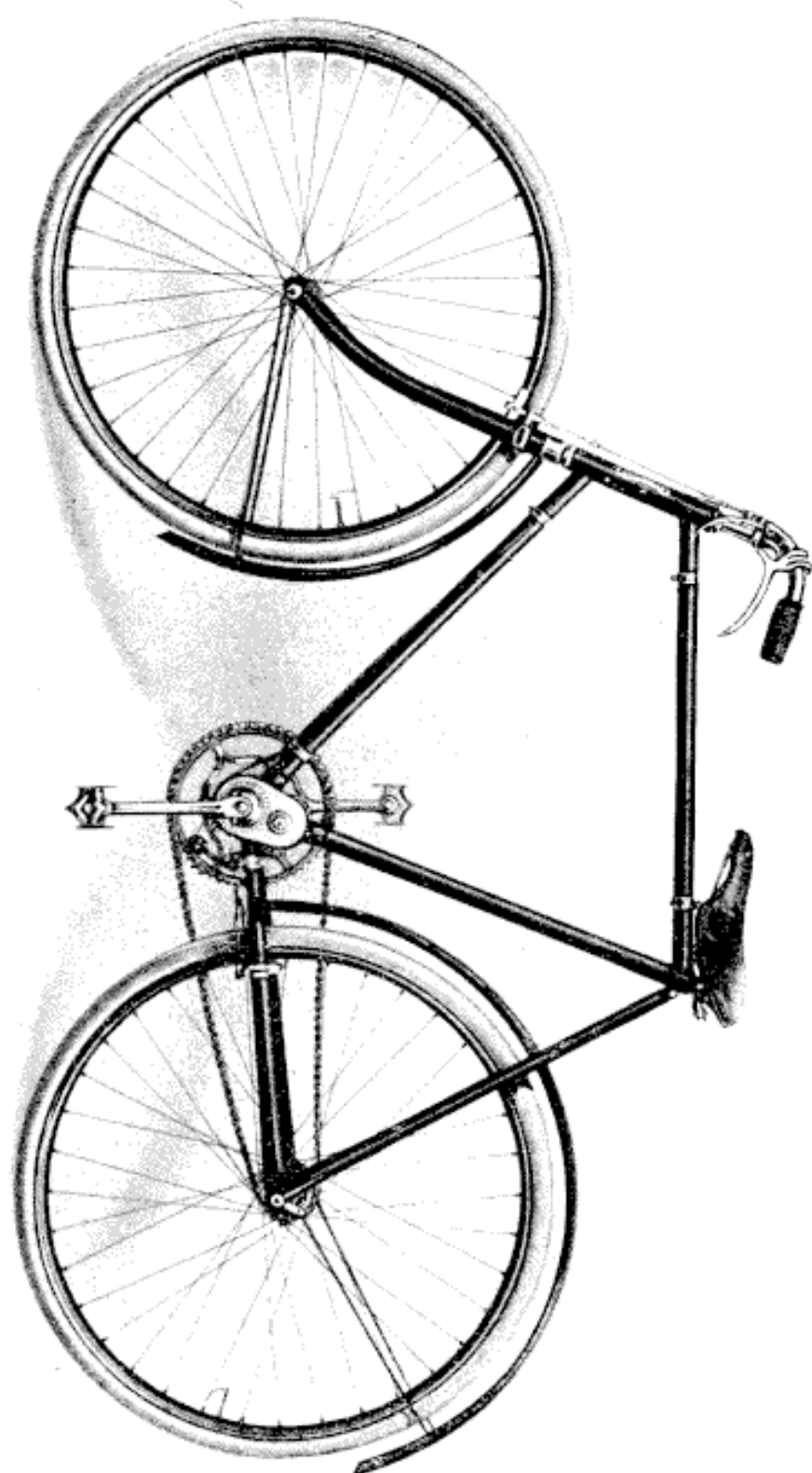
**PRIX**, avec 2 freins sur jante, garde-boue et boîte à chaîne spéciale. 390<sup>f</sup>

**La même**, avec quatre vitesses. . . . 450<sup>f</sup>

**Modèle Dame**, complet, deux vitesses. 400<sup>f</sup>

Cette boîte à chaîne ne s'ajuste pas  
✦ aux rétro-directes déjà livrées. ✦

*Pour suppléments, voir page 71.*



“ Terrot ” modèle D

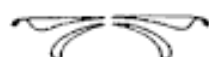
# “ TERROT ” Modèle D

== 4 VITESSES DIRECTES ==



Donnant les multiplications

6<sup>m</sup> 58 — 4<sup>m</sup> 40 — 3<sup>m</sup> 30 — 2<sup>m</sup> 20



Le **Pédalier Tilhet**, modèle 1912 perfectionné, est d'un fonctionnement absolument sûr. Nous continuerons donc ce système, qui donne, réuni à notre moyeu 2 vitesses, une bicyclette à 4 vitesses bien échelonnées et avec une seule manette.

Le **Pédalier Tilhet** démultiplie de 50 %.

Pour changer de vitesse on appuie en arrière, c'est-à-dire que l'on fait un petit mouvement de rétro-pédalage.

## >° PRIX ~~~~~

Complète . . . . . 440 fr.

Complète avec boîte à chaîne de la Touriste . 470 fr.



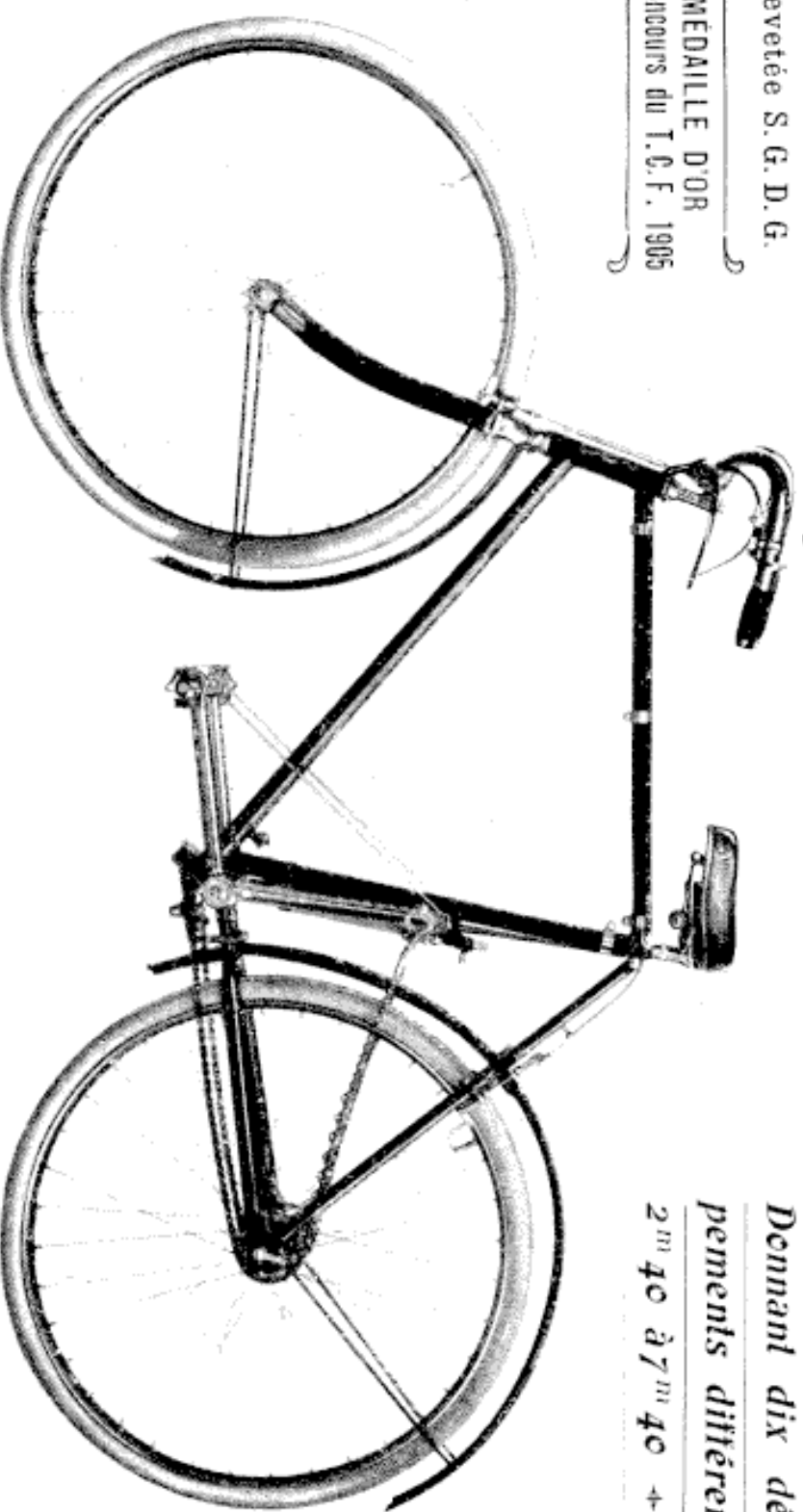
*Pour suppléments, voir page 71.*

Brevetée S. G. D. G.

MÉDAILLE D'OR  
au Concours du T. C. F. 1905

## Levocyclette "TERRROT"

*Donnant dix développements différents, de 2<sup>m</sup> 40 à 7<sup>m</sup> 40* + + + + +



*La Levocyclette demande un cadre plus bas que la bicyclette ordinaire. Les cyclistes montant ordinairement 0<sup>m</sup> 62 devront prendre un cadre de 0<sup>m</sup> 57 en Levocyclette.*



**PRIX :** Avec deux freins sur jantes et garde-boue.

Levocyclette de Dame avec garde-jupe. . .

**475 fr.**

**500 fr.**

(Placer la selle en avant, comme le cliché l'indique, ou même plus et assez haute.)

# Levocyclette " TERROT "

## ===== A DIX VITESSES =====



La Levocyclette TERROT à dix vitesses est la bicyclette à grand confort, grimpant toutes les côtes carrossables et permettant en plaine toutes les vitesses raisonnables. La position en selle est parfaite et le pédalage agréable. Avec elle, vous avez toujours à votre disposition le développement qui convient au terrain que vous parcourez.

Les changements de développements s'opèrent avec la plus grande facilité et sans que vous ayez besoin de lâcher le guidon. Vous tournez simplement l'une des poignées d'un brin à droite et vous augmentez le développement d'environ 0<sup>m</sup> 50, d'un brin à gauche et vous le diminuez d'autant.

Pas de précaution à prendre, en pleine montée vous changez aussi facilement qu'en descente.

La disposition est simple : sur un des tubes du cadre est fixée une crémaillère sur laquelle glisse un curseur. Celui-ci porte sur chaque côté deux palettes articulées et courbées, l'une vers le haut, l'autre vers le bas. Ces palettes sont assez écartées pour laisser passer entre elles un galet, fixé sur l'étrier maintenant la chaîne dans un des dix crans du levier.

En marche, ce galet passe donc entre les palettes, sans les toucher, aussi bien lorsque le levier fait le mouvement en avant ou en arrière. Vous tournez la poignée d'un brin à gauche et le curseur descend d'un cran. Aussitôt, le galet qui se trouve en avant du curseur butte contre la palette courbée vers le haut, glisse sur la courbe et fait sortir l'étrier du cran du levier où il se trouvait et le pousse dans le cran au-dessous.

Le galet du levier opposé se trouvant en arrière du curseur, en avançant touche la palette courbée vers le haut, l'abaisse puisqu'elle est articulée, et passe. Au retour, il fait descendre sa chaîne à son tour, comme décrit ci-haut.

Les changements sur les deux leviers se produisent donc alternativement toujours au retour, c'est-à-dire lorsque la chaîne ne travaille pas. C'est un grand avantage, car plus vous appuyez sur la pédale, plus le changement est doux, disposition qui n'existe dans aucun autre système. Par contre, n'appuyez pas sur la pédale qui remonte lorsque vous changez de vitesse.

Lorsque vous tournez la poignée d'un brin à droite, la même opération se produit en sens inverse.

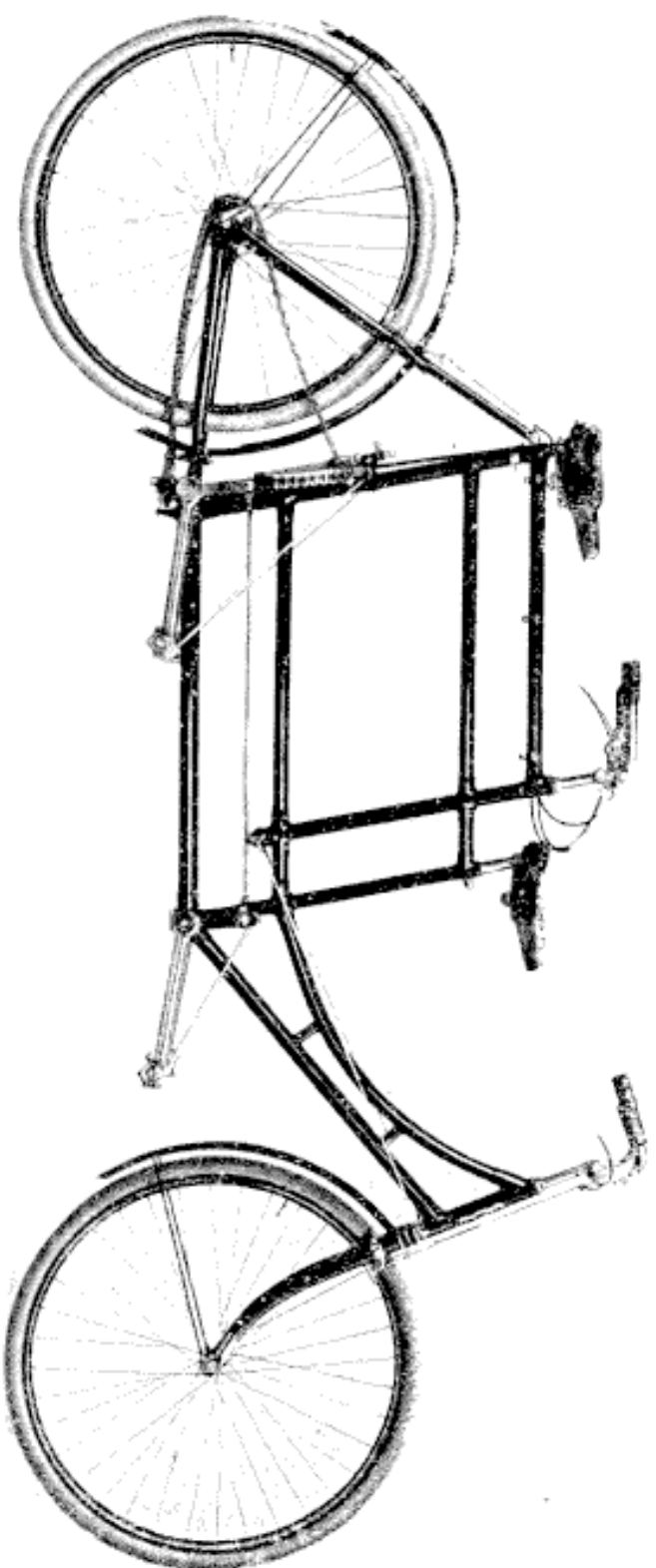
Tout cela est si vite fait que sur cinq mètres vous pouvez aller de la dixième à la première, et c'est aussi simple que sûr.

Une brochure spéciale est ajoutée à toute Levocyclette.

La crémaillère porte un chapeau permettant d'immobiliser au repos les deux leviers et même de placer un cadenas de sûreté.

## “ TERRROT ” Tandem-Levo

== A 8 VITESSES, DE 3<sup>m</sup> 40 A 7<sup>m</sup> 40 ==

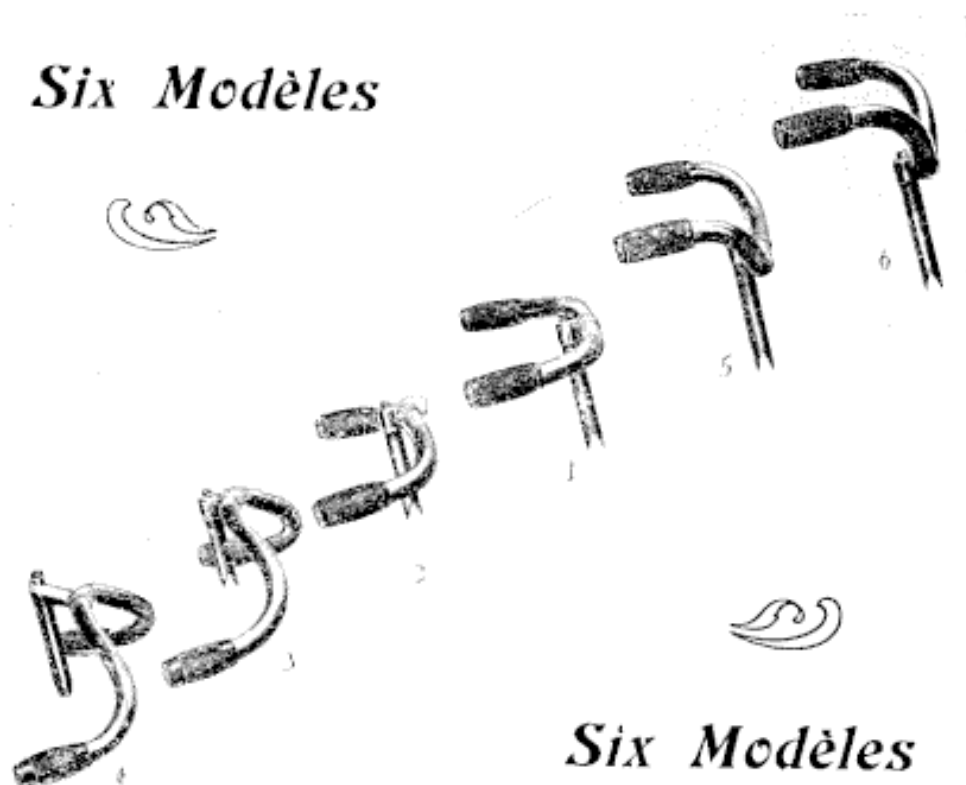


La cycliste est placée à l'avant, elle n'a qu'à pédaler. Le cycliste à l'arrière fait manœuvrer le changement de vitesse, comme dans une Levo simple, sans autre précaution. Direction double, 2 freins puissants. Hauteur du cadre avant 47 c/m, arrière 57 c/m.

PRIX, complet. . . . . **775** fr.

# Nos Guidons

## *Six Modèles*

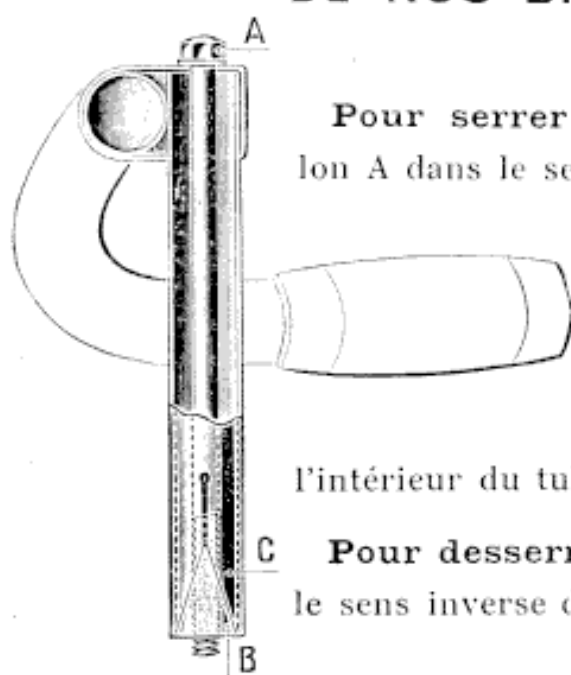


## *Six Modèles*

---

## Serrage intérieur du Guidon

### DE NOS BICYCLETTES



Pour serrer le guidon, tourner le boulon A dans le sens de l'aiguille d'une montre.

L'écrou conique B remonte alors et écarte les parties extensibles du tube plongeur C, faisant ainsi serrage dans

l'intérieur du tube de la fourche.

Pour desserrer, tourner le boulon A dans le sens inverse de l'aiguille d'une montre



# Le Moyeu " TERROT "

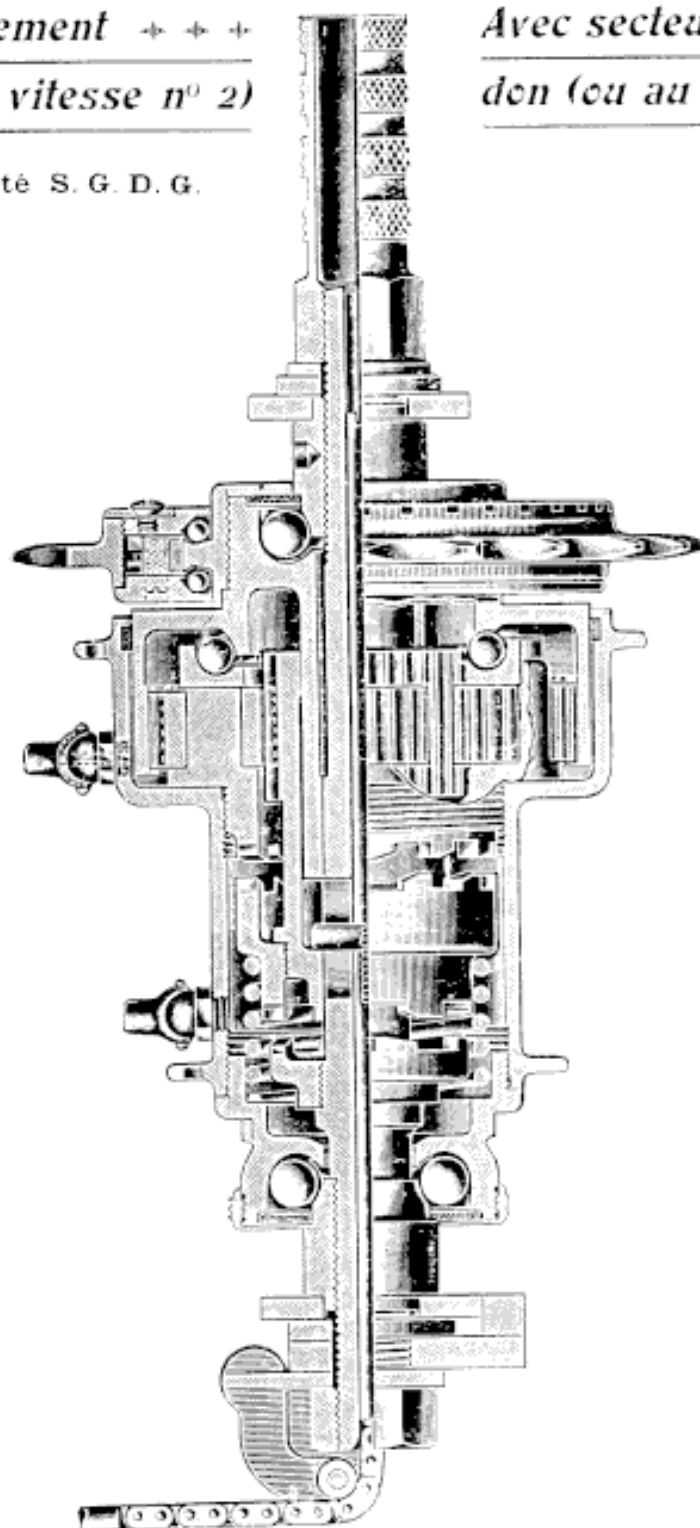
===== A DEUX VITESSES =====



*(Changement + + +  
+ + de vitesse n° 2)*

*Avec secteur au guidon (ou au cadre) +*

Breveté S. G. D. G.



# Changement de Vitesse N° 2

PAR LE MOYEU " TERROT " A DEUX VITESSES, Breveté S. G. D. G.

Une seule chaîne ♦ ♦ ♦ ♦ ♦

Roue libre aux deux vitesses

Démultiplication : 33 % ♦ ♦ ♦

▽ ▽ ▽ ▽ ▽

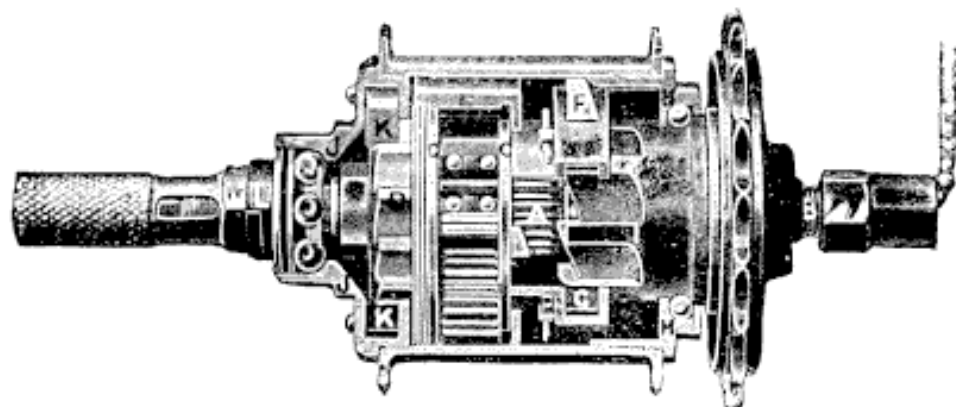
Le changement d'une vitesse à une autre s'opère en pleine marche, par une petite manette placée au guidon. Plus besoin d'abandonner ce dernier, le pouce de la main droite manœuvre la manette, avec la plus grande facilité. La seule précaution à prendre est celle de ne pas appuyer sur la pédale au moment où l'on change. Le changement de vitesse se produit sans aucun à-coup, les roulements de ce moyeu sont parfaits et supérieurs aux moyeux similaires. Il s'ajuste aux modèles A de route, B, à la Rétro-Directe, à la Touriste, aux machines de Dame et même aux modèles de course.

*Simple, Sûr, Roulement parfait.*



# Changement de Vitesse N° 3

Par Moyeu anglais à trois vitesses, avec Manette au cadre



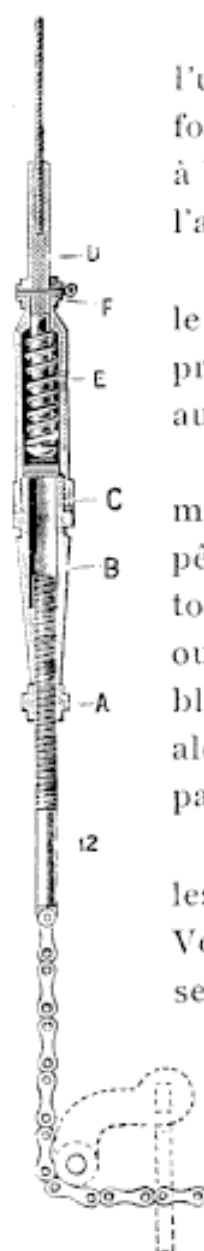
La prise directe est à la vitesse moyenne, la petite est inférieure de 23 %, la grande supérieure de 31 %, donnant le tableau suivant :

| <i>Exemples :</i> |    |             |       | GRANDE            | DIRECTE           | PETITE            |
|-------------------|----|-------------|-------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Pignons de        | 54 | et 22 dents | . . . | 7 <sup>m</sup> 10 | 5 <sup>m</sup> 40 | 4 <sup>m</sup> 15 |
| —                 | 50 | —           | . . . | 6 <sup>m</sup> 55 | 5 <sup>m</sup> »  | 3 <sup>m</sup> 85 |
| —                 | 46 | —           | . . . | 6 <sup>m</sup> 05 | 4 <sup>m</sup> 60 | 3 <sup>m</sup> 50 |
| —                 | 40 | —           | . . . | 5 <sup>m</sup> 25 | 4 <sup>m</sup> »  | 3 <sup>m</sup> 05 |

# Tendeur-Amortisseur "TERROT"

== POUR LES CHANGEMENTS DE VITESSE N° 2 ==

T. C. ET H. E.



Il se compose de deux manchons, B et C vissés l'un dans l'autre. Dans le manchon supérieur C qui forme l'amortisseur, passe une tige à tête ronde D, à laquelle est soudé d'un côté le câble, tandis que l'autre côté porte un ressort à boudin E.

Le tendeur se compose de la tige 12, vissée dans le manchon inférieur B. En vissant plus ou moins profondément, on donne plus ou moins de tension au câble et c'est tout.

Pour faire cette opération, dévissez l'écrou A, maintenez avec deux doigts la rondelle F afin d'empêcher que le câble tourne; avec l'autre main, vous tournez les deux manchons B C pour faire monter ou descendre la tige 12. La tension normale établie, on bloque la vis 12 par le contre-écrou A et alors les différentes vitesses s'effectuent d'une façon parfaite.

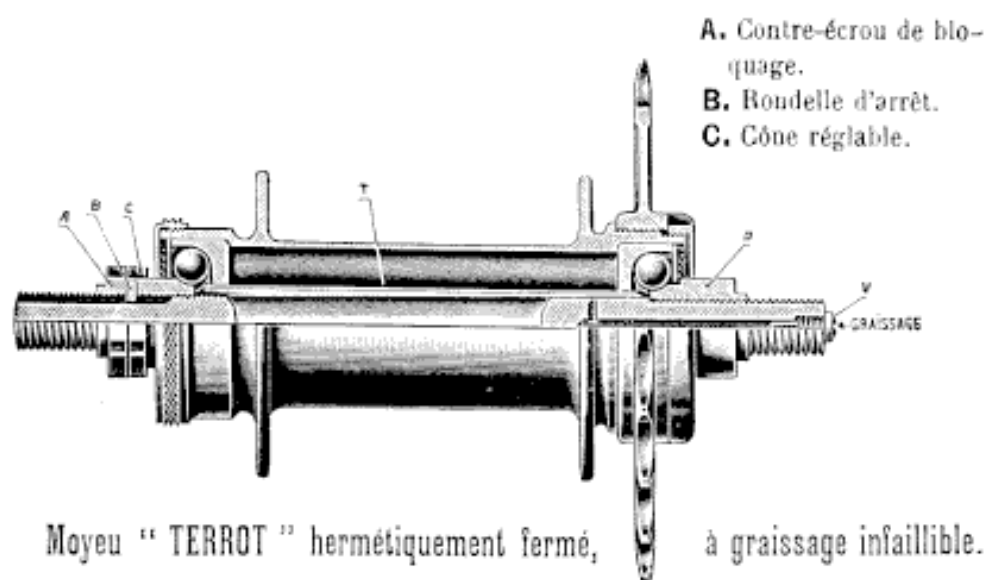
Si vous avez besoin de sortir la roue, dévissez les deux manchons B et C qui se séparent en deux. Vous n'avez donc jamais besoin de défaire le secteur.

En descente à roue libre, mettez toujours à la grande vitesse, car il est inutile de faire travailler les engrenages, et à la grande vitesse aucun engrenage n'est en jeu.

Si un moyeu n° 2 s'est dérégulé, ce qui peut se produire par l'allongement du câble, il suffit de régler le tendeur de façon à ce que la manette étant à la petite vitesse, il y ait un espace d'environ 1 m/m entre le manchon C et la rondelle F.

# Le Moyeu " TERROT "

Avec graissage direct sur les  
billes et muni de cônes indéré-  
glables + + + + +



**Réglage des moyeux.** — Après avoir desserré l'écrou extérieur du côté du cône réglable, débloquer au moyen de la clef spéciale à ergot le contre-écrou A, serrer légèrement le cône C, rebloquer le contre-écrou et resserrer l'écrou extérieur.

Recommencer l'opération jusqu'à obtention d'un réglage parfait.

N. B. — Ne jamais se servir d'un poinçon et d'un marteau pour faire ce réglage.

Le réglage du pédalier s'obtient de la même façon.

**Graissage des roulements.** — On dévisse la petite vis se trouvant à droite, au milieu de l'extrémité de l'axe, on fait entrer l'huile dans l'ouverture et on referme le trou par la petite vis. Un tube relie les deux boîtes à billes pour conduire l'huile de l'une à l'autre.

Le graissage des moyeux TERROT 2 vitesses et Levo se fait par les petits godets graisseurs.

# Les Freins "TERROT"

SONT LES MEILLEURS, LES PLUS SOUPLES

===== LES PLUS SURS =====

☞ ☞ ☞ ☞

Avec eux on peut descendre les pentes les plus raides sans aucun risque et à l'allure désirée.

Frein "TERROT" N° 2, sur Jante avant (B<sup>te</sup> S.G.D.G.)

*Primé au Concours du T.C.F.*



PRIX : 15 fr.

**SOUPLE, PROGRESSIF ET SÛR**

Ce Frein s'ajuste à toutes les Bicyclettes.

== 42 ==

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

# Les Freins " TERROT "

## == SONT LES MEILLEURS ==



Ce dessin représente le frein fixé sur le cadre, derrière le pédalier. La vis à gorge I sert de tendeur au câble. Si ce dernier est trop lâche, on l'enroule sur cette vis ; si on veut l'allonger, on y trouvera toujours une certaine longueur à dérouler.

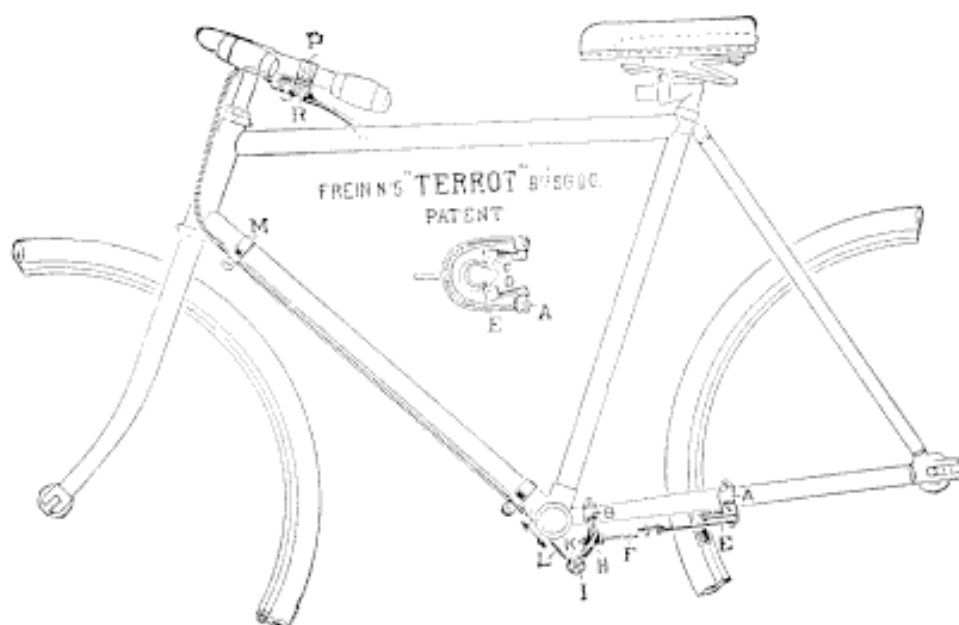
*Il est le plus souple, le plus progressif, le plus sûr de tous les freins. Jamais il ne fatigue la main.*



### Frein " TERROT " n° 5 sur jante arrière

*Breveté S. G. D. G.*

Primé aux deux Concours du T. C. F.



**PRIX : 20 fr.**

**Ce Frein s'ajuste à toutes les Bicyclettes.**

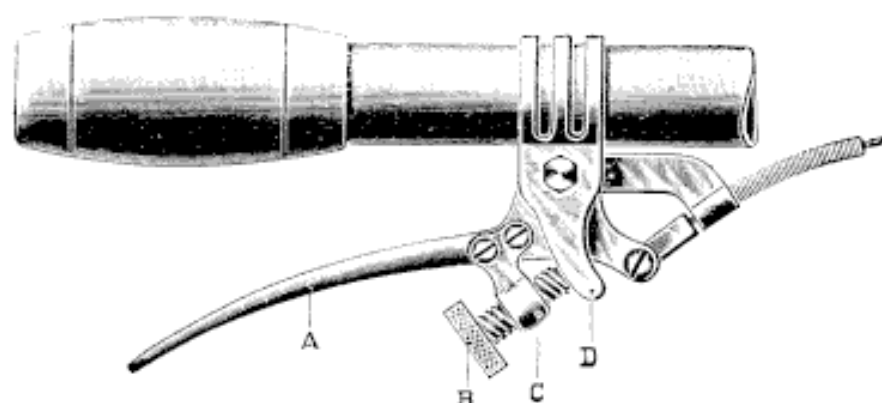


Lorsque les dispositions de la bicyclette ne permettent pas de placer le frein n° 5, nous montons à sa place le frein n° 3, qui est fixé sur les tubes, derrière la selle.

# Nouveau Levier à Ralentisseur

POUR FREIN N° 5

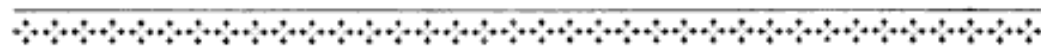
Breveté S. G. D. G.



Ce levier fonctionne comme le levier simple. Si l'on veut bloquer la machine ou arrêter le levier dans une position quelconque pendant une longue descente, il suffit de tourner la vis B. Cette manœuvre est très facile, un seul doigt suffit pour la faire avancer ou reculer. Ce ralentisseur est très sensible, aussi sûr que simple, et il ne devrait manquer à aucune bicyclette de tourisme.



**PRIX** du Frein n° 5 complet, avec levier à ralentisseur : 25 fr.



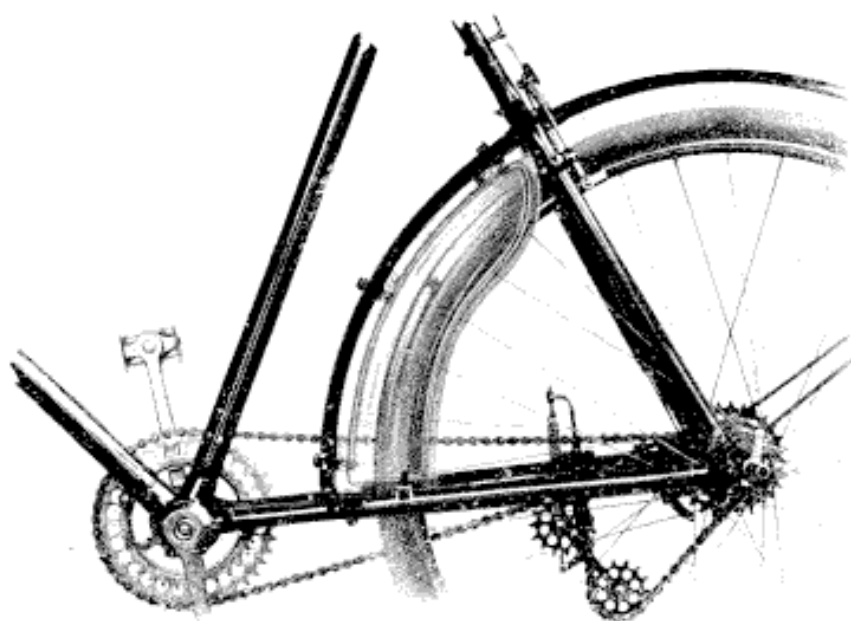
## FREIN N° 6

*Moyeu à roue libre et Frein à contre-pédale*



Supplément : 25 fr.

## Garde-Boue auxiliaire " TERROT "



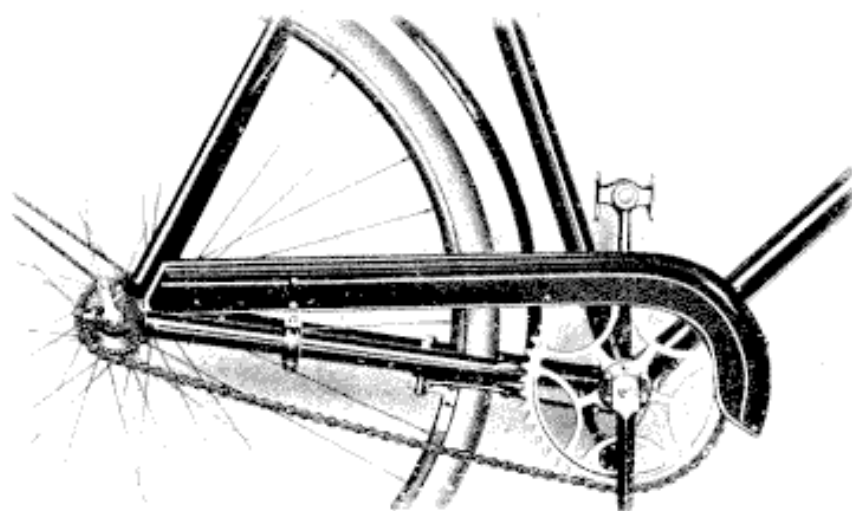
*(Monté sur un modèle II à six vitesses.)*

Ce garde-boue auxiliaire, très utile par le mauvais temps, s'ajuste très facilement à tous nos modèles, excepté la Levo. Il est en celluloïd transparent, à peine visible, et il empêche la boue de tomber sur la chaîne et sur les jambes du cycliste. Complété par une bavette en cuir au garde-boue avant, il protège la chaîne presque autant qu'une boîte fermée.

**PRIX : 7 fr. 50 ;** avec bavette au garde-boue avant : **10 fr.**

---

## PROTÈGE - PANTALON



Très pratique, empêchant la chaîne de salir le pantalon.

**PRIX : 7 fr. 50**

== 45 ==



# Motorettes **TERROT**

**MODÈLES 1912**



## Quelques attestations



*Briançon, le 12 août 1911.*

Messieurs TERROT et C<sup>ie</sup>,  
Cycles et Motocyclettes, DIJON.

MESSIEURS,

Je vous écris pour vous dire que je suis absolument enchanté de votre motorette. J'ai fait environ depuis 3 mois plus de 2,000 kilomètres sans une panne.

Le moteur est absolument merveilleux et grâce à votre changement de vitesse, j'ai pu monter sans efforts, sans pédaler ou tout au moins en tournant les pédales sans forcer, tous les cols de la région. Je ne parle pas des cols du Lautaret, du Mont-Genèvre que ma machine grimpe sans que j'aie besoin presque de changer de vitesse, mais je suis monté sans peine au Galibier (2,555 m.), la terreur des autos et des motos de 7 chevaux et autres.

Grâce à votre changement de vitesse, je fais les tournants, les virages les plus difficiles, en épingle à cheveux, aussi facilement qu'une ligne droite sans arrêter le moteur.

Je suis monté par les raides routes stratégiques aux innombrables lacets dans les forts qui entourent Briançon : le Granon (2,403 m.), les Gondrans (2,464 m.), l'Infernet (2,380 m.), la Grande-Maye (2,417 m.). Votre machine passe partout et je vais avec elle dans les chemins tout juste chariotables.

Recevez, Messieurs, l'assurance de mes sentiments distingués.

Lieutenant THENAULT,  
159<sup>e</sup> Régiment d'Infanterie à Briançon  
(Hautes-Alpes).

*Souk-et-Arbre, le 24 octobre 1911.*

Messieurs TERROT et C<sup>ie</sup>,

Cycles et Motocycles à DIJON.

MESSIEURS,

Depuis le 4 juin je possède une de vos motorettes n° 3,524 avec changement de vitesse progressif.

Ce n'est pas la première fois que je me fais motocycliste, j'en suis à ma troisième moto. Je puis vous assurer, Messieurs, qu'à tous points de vue depuis six mois, j'ai déjà fait plus de 5,000 kilomètres

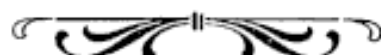
De cette motorette, j'en suis à tous points de vue très satisfait: « je n'ai jamais eu de panne ». Je pèse 82 kilos; avec ma deux chevaux, je passe partout. Heureux, trouvé le changement de vitesse. En ville, dans l'agglomération, on peut marcher au pas de l'homme, et accélérer facilement, et (chose à noter, pour un cycliste de poids lourd, plus besoin de faire de la voltige, ni de s'escrimer à pédaler pour lancer sa machine en côte) « mettre le moteur en marche sur béquille, détendre la courroie sur la plus petite vitesse, se mettre en selle, tendre la courroie progressivement et le départ de la machine est assuré dans la plus forte côte, n'importe où ».

Je n'ai qu'à me louer de votre motorette, et je la conseille à tous ceux qui désirent faire de la moto.

Je vous autorise à vous servir de ma lettre en fait de la satisfaction que j'ai de votre motorette.

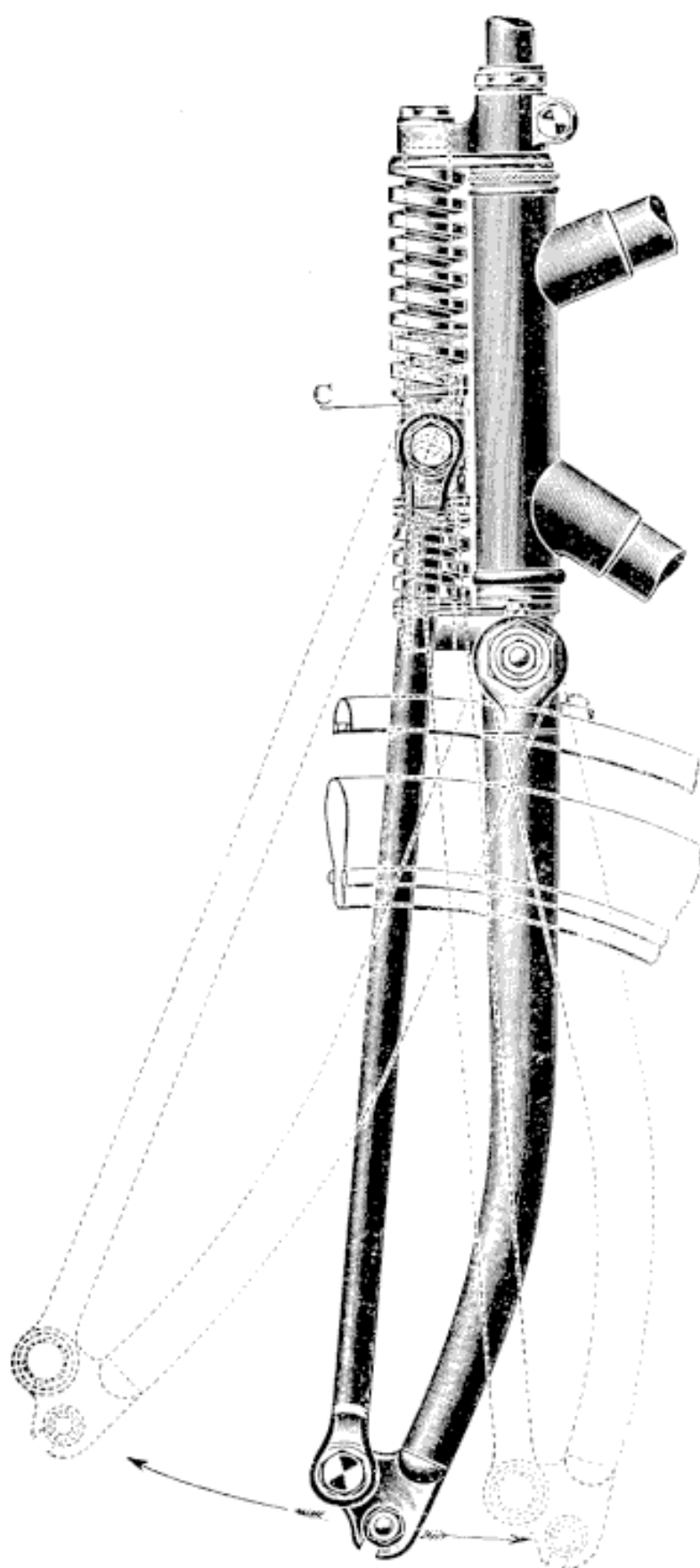
Recevez, Messieurs, ma sincère reconnaissance.

Etienne ROQUES,  
mécanicien au cylindrage.



# Nouvelle Fourche élastique " TERROT "

Brevetée S. G. D. G.



== 48 ==

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

# Nouvelle Fourche élastique " TERROT "

===== **MODÈLE 1912** =====

**BREVETÉE S. G. D. G.**



Toutes nos Motorettes modèle 1912 seront montées avec cette fourche idéale, d'une souplesse inconnue, ménageant toutes les parties et rendant impossible la rupture d'une pièce quelconque.

Aucun jeu latéral.

Comme l'indique le dessin ci-contre, les fourreaux de notre nouvelle fourche sont articulés sur la tête de fourche. Deux haubans, articulés à leur tour sur deux plaquettes prenant l'extrémité des fourreaux, transmettent les chocs reçus par la roue à deux ressorts, l'un amortisseur, l'autre compensateur, et cela par l'intermédiaire d'une glissière C coulissant sur un guide fixé à la direction.



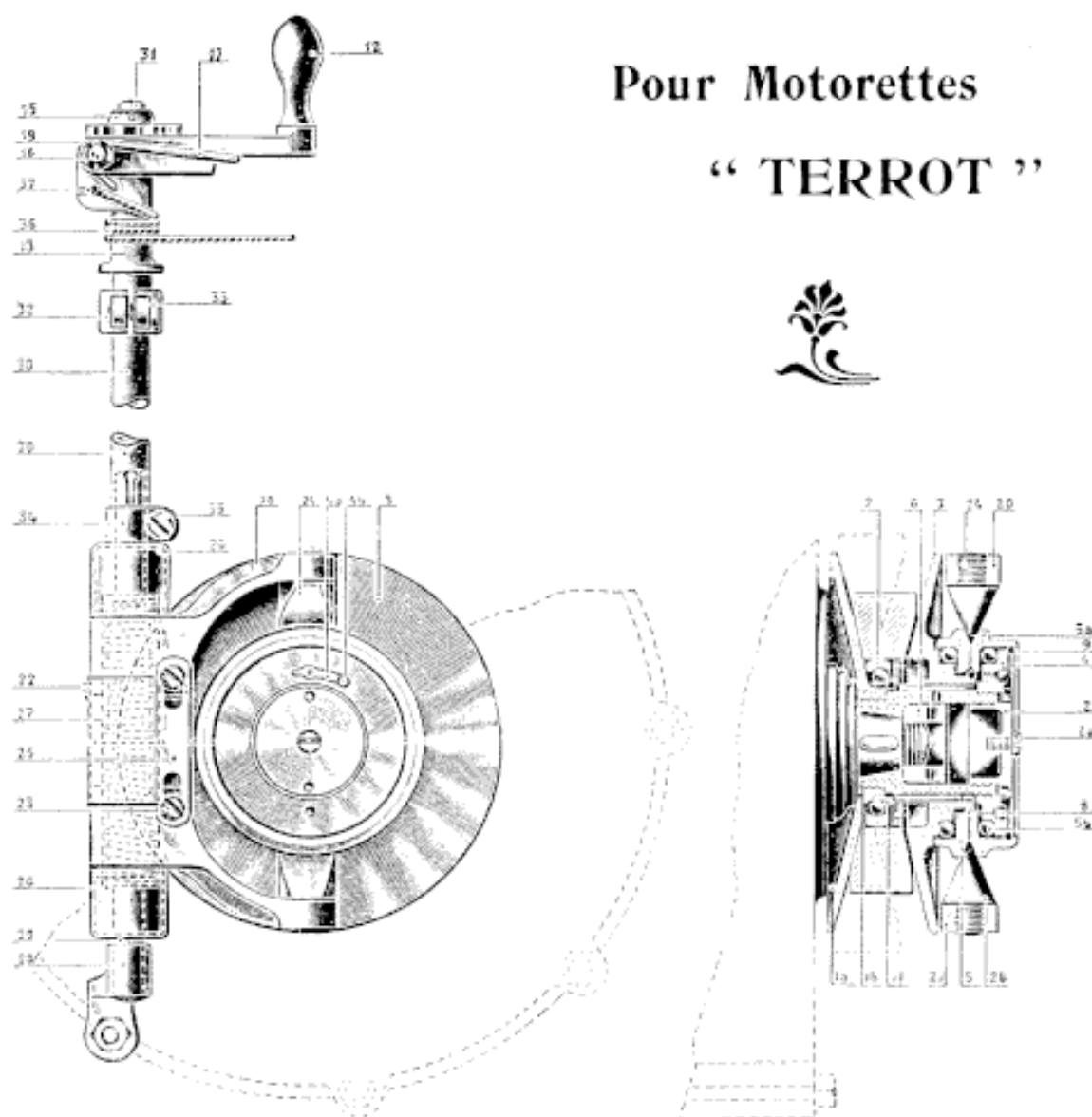
Nos Motorettes 1909 peuvent également recevoir cette nouvelle fourche et nous échangeons l'ancienne fourche avec sa suspension contre le modèle 1912 au prix de 75 fr.

# Changement de Vitesse progressif n° 3

== MODÈLE 1912 (Breveté S. G. D. G.) ==

Pour Motorettes

“ TERROT ”



Notre dispositif, très simple et très sûr, a permis à nos clients de monter des côtes de 12 et 14 % *sans l'aide des pédales*, c'est-à-dire qu'avec lui notre Moto-rette ne connaît plus de côtes.

Mais son avantage n'est pas uniquement à la montée, même en ville, où vous êtes souvent obligé de marcher au pas, vous y arriverez facilement en vous mettant à la plus petite vitesse, et sur la grande route unie vous économiserez votre essence en vous mettant à la plus grande vitesse et en fermant le gaz presque entièrement.

== 50 ==

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

**DESCRIPTION.** — Comme l'indique le dessin ci-contre, notre changement de vitesse consiste en une poulie extensible. Les joues de cette poulie peuvent s'écarter ou se rapprocher l'une de l'autre sous l'influence de coins, pénétrant plus ou moins entre deux bagues, montées sur billes. Ces coins sont actionnés par une tige 30 portant, à son extrémité supérieure une manette 14.

En tournant cette manette, fixée au tube horizontal du cadre, et bien à la main, soit à gauche, soit à droite, la poulie s'agrandit ou se réduit à volonté. En même temps le câble du tendeur s'enroule ou se déroule sur la tige 30, assurant ainsi à la courroie, de façon sûre et automatique, la tension en rapport avec le diamètre voulu de la poulie. Les diamètres extrêmes de la poulie vont de 95 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> à 28 <sup>m</sup>/<sub>m</sub>. Lorsqu'on veut tendre la courroie, indépendamment du changement de vitesse, on appuyera un peu sur la manette flexible 14 pour la faire sortir de son cran d'arrêt, et la courroie se règle à volonté.

**MANIÈRE DE S'EN SERVIR.** — En terrain plat, marcher toujours à la plus grande vitesse possible pour réduire la consommation au minimum.

S'assurer que la courroie n'est pas trop tendue, mais suffisamment cependant pour ne pas patiner.

Pour aborder une côte, placer la manette des gaz à mi-course du secteur et chercher la meilleure carburation au moyen de la manette d'air.

Lorsque le moteur ralentit, diminuer un peu la multiplication, mais en tenant compte qu'il ne faut jamais laisser trop ralentir le moteur ni le faire tourner trop vite en lui donnant une trop faible multiplication, car, dans ce dernier cas, le moteur chaufferait et s'arrêterait.

Au cas où la côte serait trop longue, augmenter progressivement l'admission des gaz, si nécessaire.

**DÉBRAYAGE.** — En ouvrant au maximum les joues de la poulie, la courroie touche le fond, qui roule sur billes (dans le n° 3) et le débrayage est établi. L'appareil spécial de débrayage (page 54) ne peut pas avoir le changement de vitesse.

**PRIX pour motorette n° 2. 100 fr.**

**Supplément pour courroie-chaîne. 20 fr.**

**PRIX pour motorette n° 3,**

y compris la courroie-chaîne, grand

modèle . . . . . 130 fr.

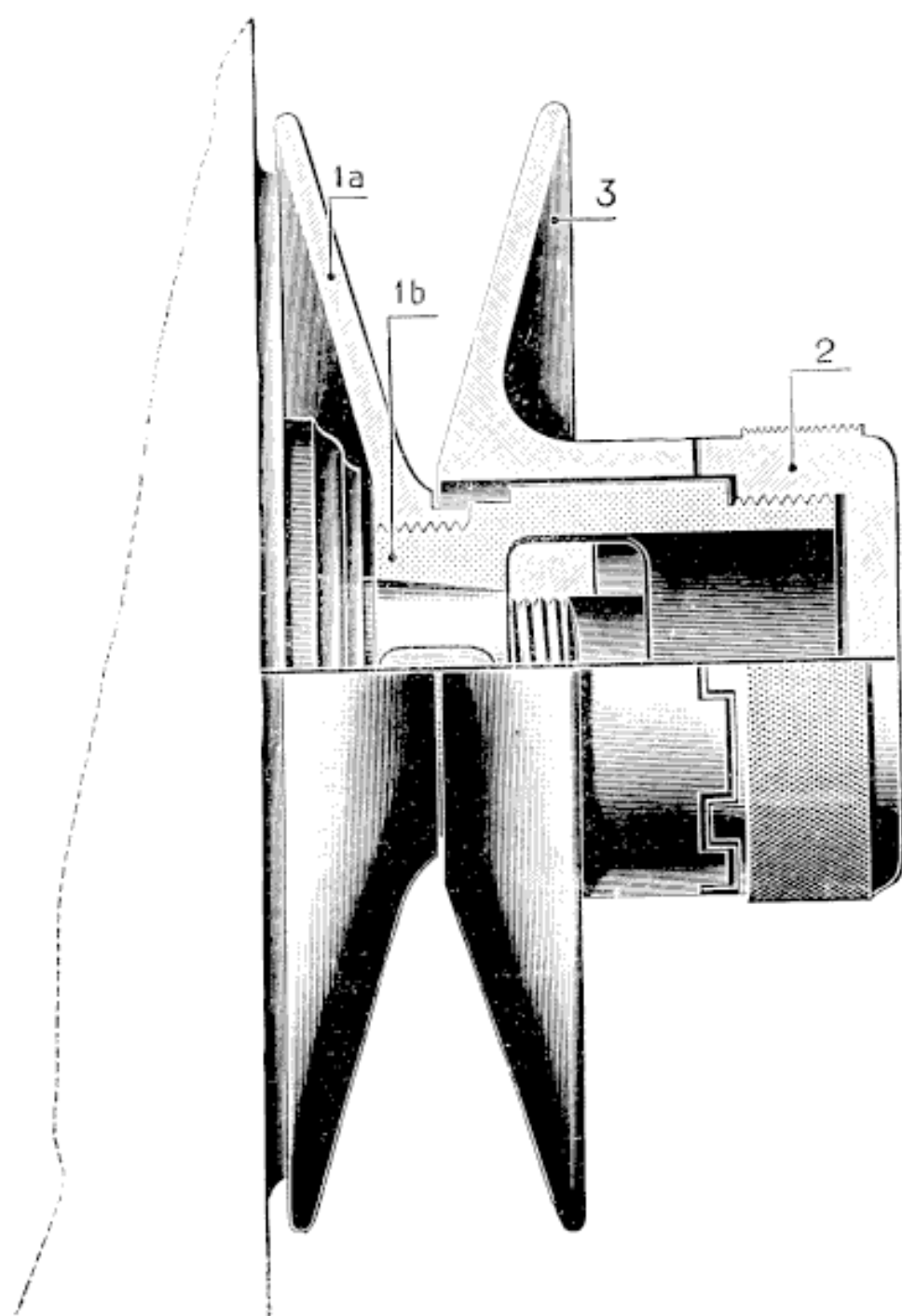
*(Livré avec la Motorette)*

**PROTÈGE ou CACHE-POULIE des**

changements de vitesse nos 2 et 3 . . . . . 7 fr. 50

# La Poulie réglable "TERROT"

(Modèle déposé)



PRIX, en supplément. . . 30 fr.

— livrée séparément. 37 fr. 50

# La Poulie réglable " TERROT "

---

Cette poulie est un changement de vitesse réglable à la main, sans le secours d'aucun outil. Elle permet d'adopter pour un parcours connu la multiplication convenant au profil de la route.

Elle permet, en outre, de compenser l'usure inévitable de la courroie qui, sans ce moyen, entrerait de plus en plus profondément dans la gorge de la poulie, diminuant progressivement la multiplication.

Elle se compose d'une joue fixe **1a**, solidaire du moyeu **1b** qui porte des clavettes ; celle-ci s'engage dans des rainures correspondantes de la joue mobile **3** qui peut ainsi coulisser sur le moyeu dans le sens transversal. L'extrémité de la joue mobile porte des crans venant se placer dans des crans *ad hoc* de l'écrou de réglage **2**, l'immobilisant dans la position choisie.

Le fonctionnement est des plus simples. Après avoir fait sortir la courroie de la poulie, pousser la joue mobile **3** contre la joue fixe **1a**, de façon à dégager les crans de ceux de l'écrou de réglage **2** ; tourner celui-ci à droite pour augmenter la vitesse, ou à gauche pour la réduire et laisser revenir la joue mobile dans les crans de l'écrou. C'est tout.

Cette poulie réglable a donc les avantages du changement de vitesse avec, en plus, une grande simplicité, puisqu'elle n'est composée que de 3 pièces (**1a** et **1b** sont solidaires).

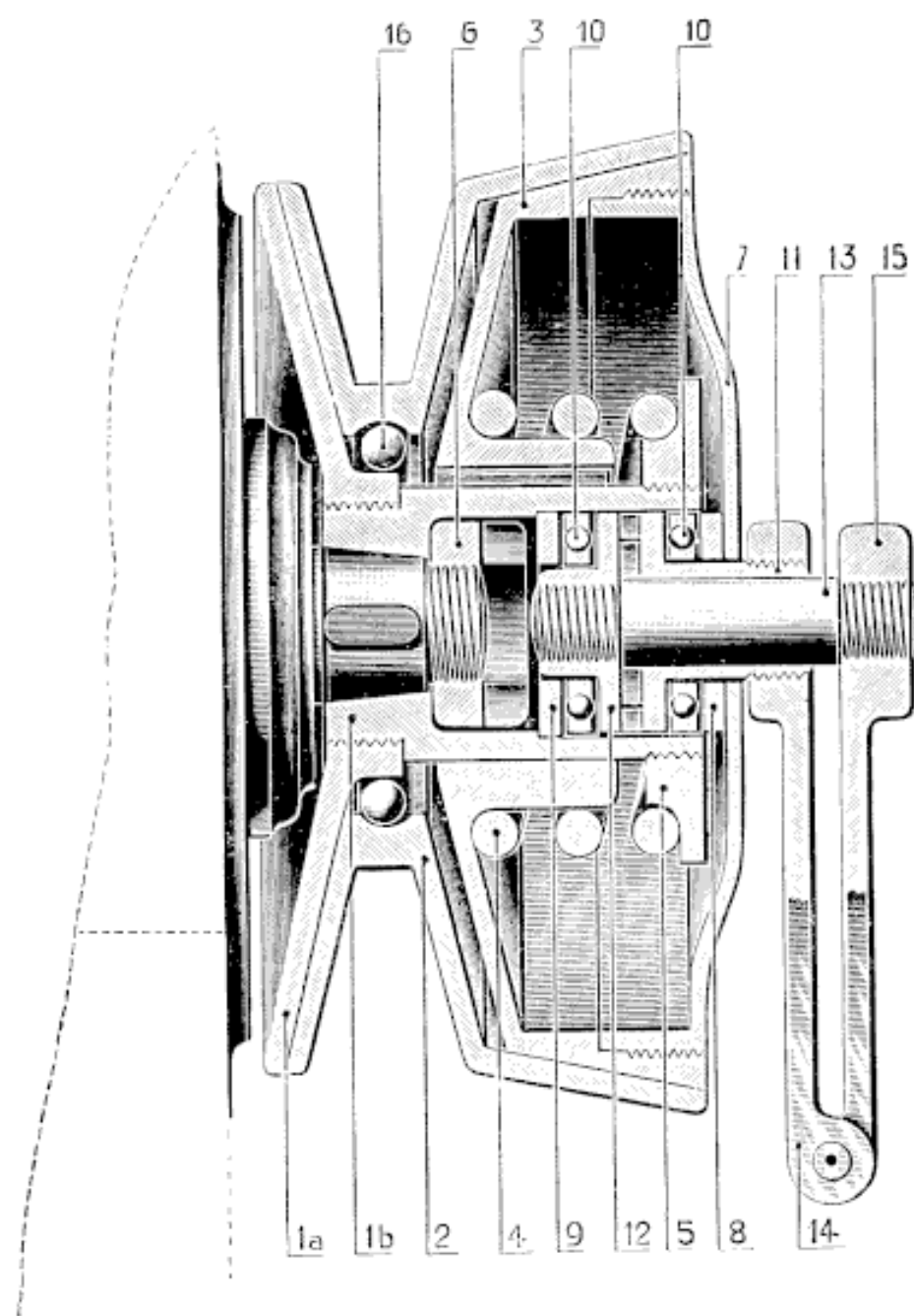
La poulie se monte à la place de la poulie ordinaire et s'adapte au moteur 2 HP comme au 2 HP 3/4 ; elle convient pour tout genre de courroie soit ronde, trapézoïdale ou à chaîne.



# Débrayage " TERROT "

## POUR MOTORETTE

Breveté S. G. D. G.



# Débrayage “ TERROT ”

## == POUR MOTORETTE ==

Breveté S. G. D. G.



Notre poulie à débrayage est fixée au moteur, à la place de la poulie ordinaire. Elle est actionnée par une petite manette, placée au guidon, à la portée de la main gauche.

En poussant cette manette à droite, la poulie devient folle, à gauche elle devient fixe. Aucune précaution à prendre que celle d'embrayer progressivement, c'est-à-dire de passer la manette lentement à gauche et non brusquement, afin d'obtenir un embrayage doux et progressif.

Ce petit appareil, très pratique, peut être ajusté aussi aux motorettes n° 2 déjà livrées.

Les avantages du débrayage sont multiples :

Facilité de manœuvre de la machine à la main pour entrer ou sortir de chez soi.

Facilité de mise en marche.

Mise en marche en côte, en lançant la machine d'abord sur le support.

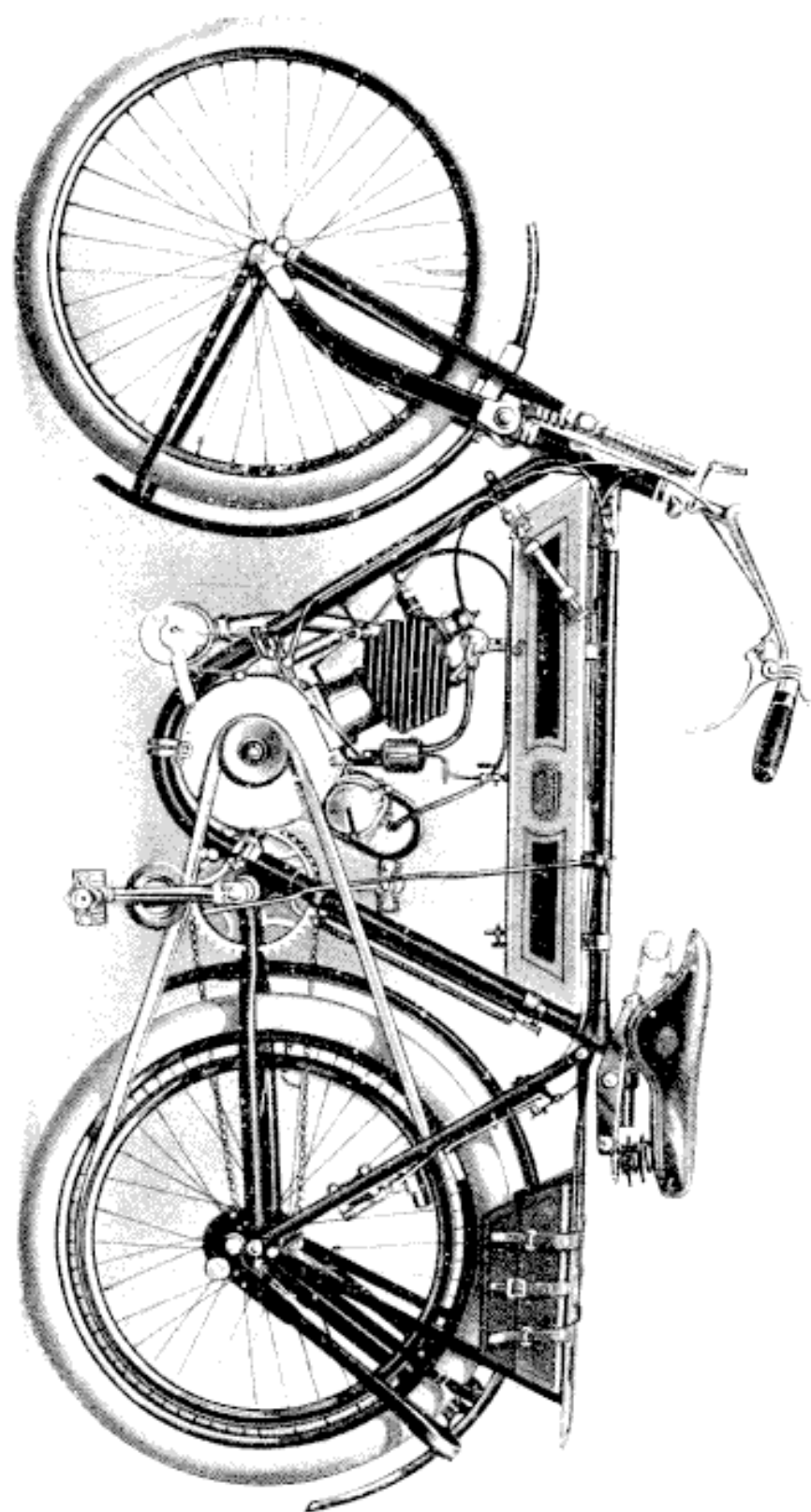
Economie d'essence dans les descentes que l'on fait vite et sûrement sans que le moteur tourne.

Cet appareil ne peut pas se monter avec le changement de vitesse.



**PRIX, en supplément. . 75 fr.**

— *livré séparément.* 80 fr.



Motorette " Terrot " N° 2

# Motorette " TERROT " N° 2

===== NOM DÉPOSÉ =====

Avec Moteur " TERROT-ZEDEL " 2 chevaux et allumage par Magnéto " BOSCH ", spécialement construite pour nous, permettant de partir même au retard et de marcher véritablement au pas.

❧ ❧ ❧ ❧

Le succès de notre Motorette est la meilleure preuve qu'elle est la bicyclette à moteur la plus complète et la mieux comprise.

Les manettes sont au guidon, elles sont progressives et faciles à manier. Le tendeur de courroie est à la portée de la main, permettant de tendre et de détendre en marche. Elle monte des côtes de 8-10 pour 100 avec un cycliste de poids moyen, et en aidant légèrement avec les pédales, elle ne connaît guère d'obstacles. La consommation est minime, à peine 2 litres et demi pour 100 kilomètres.

Notre petit moteur, construit d'après nos idées par la maison ZEDEL, a prouvé ses qualités exceptionnelles. Puissant et souple, il convient aussi bien pour la ville que pour le tourisme; simple, robuste et accessible, il vous épargne tous les petits ennuis qui accompagnent ordinairement les moteurs minuscules et difficilement accessibles.

La **Motorette n° 2** est montée en cadre de 52<sup>c/m</sup> avec roues de 600 × 50<sup>m/m</sup>. Le moteur est incliné pour réduire les trépidations.

## ➤ PRIX ~~~~~

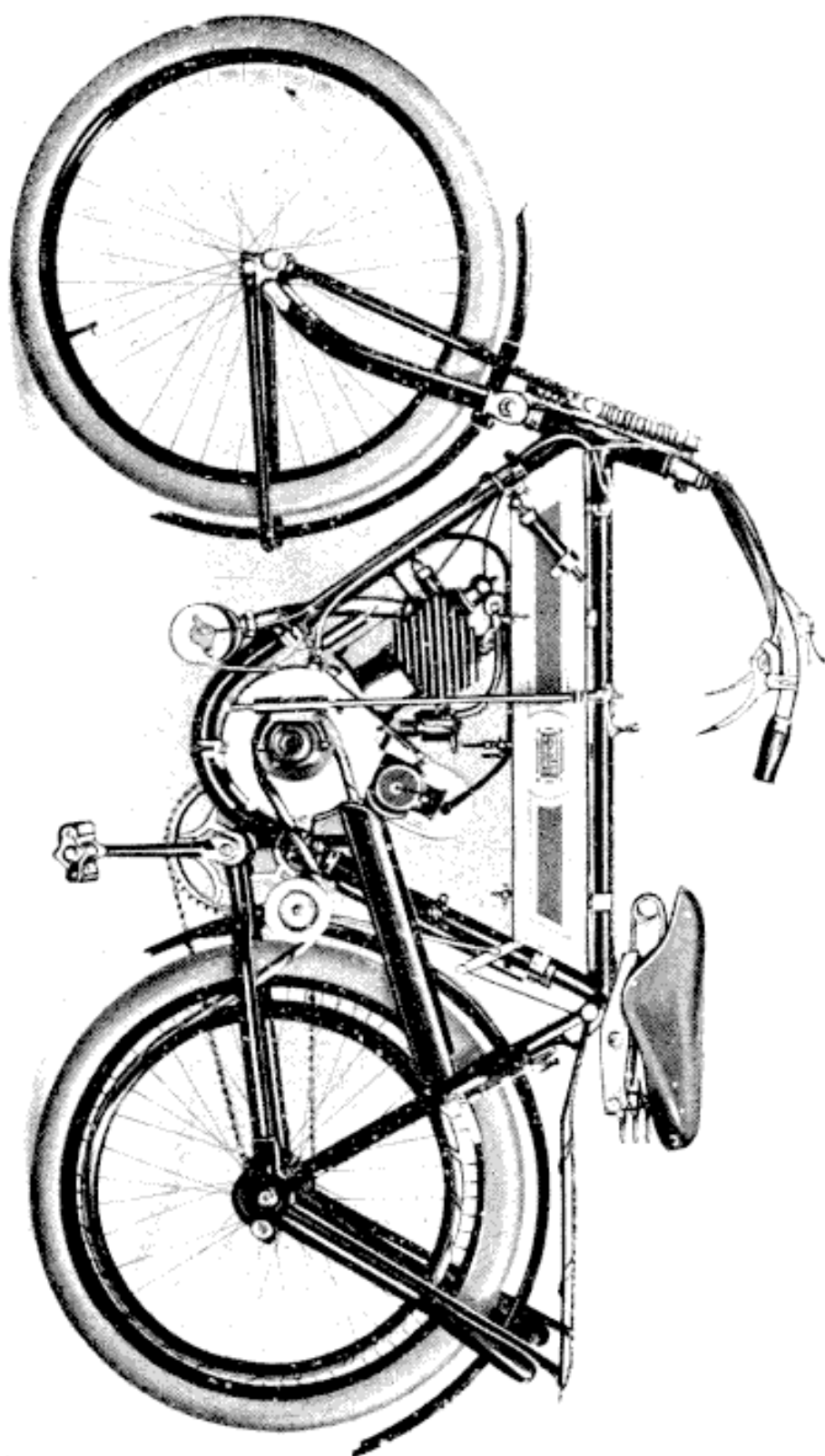
Complète, avec nouvelle fourche élastique, dégommeur, indicateur d'essence, deux freins sur jante arrière et poulie, allumage par magnéto, pneumatiques 600 ou 650 renforcés à l'arrière :

|                                                                              |         |
|------------------------------------------------------------------------------|---------|
| En modèle simple . . . . .                                                   | 875 fr. |
| En modèle rétro-directe . . . . .                                            | 950 fr. |
| Supplément pour courroie-chaîne à la place<br>de la courroie ronde . . . . . | 20 fr.  |

~~~~~  
Pour les autres suppléments, voir page 71.



Une notice spéciale, donnant toutes les instructions utiles,
• accompagne chaque Motorette.



Motorette " Terrot " n° 2

Équipée pour le Tourisme, munie du changement de vitesse progressif, etc.

Motorette " TERROT "

== ÉQUIPÉE POUR LE GRAND TOURISME ==

❧ ❧ ❧ ❧ ❧

Avec changement de vitesse progressif, etc.

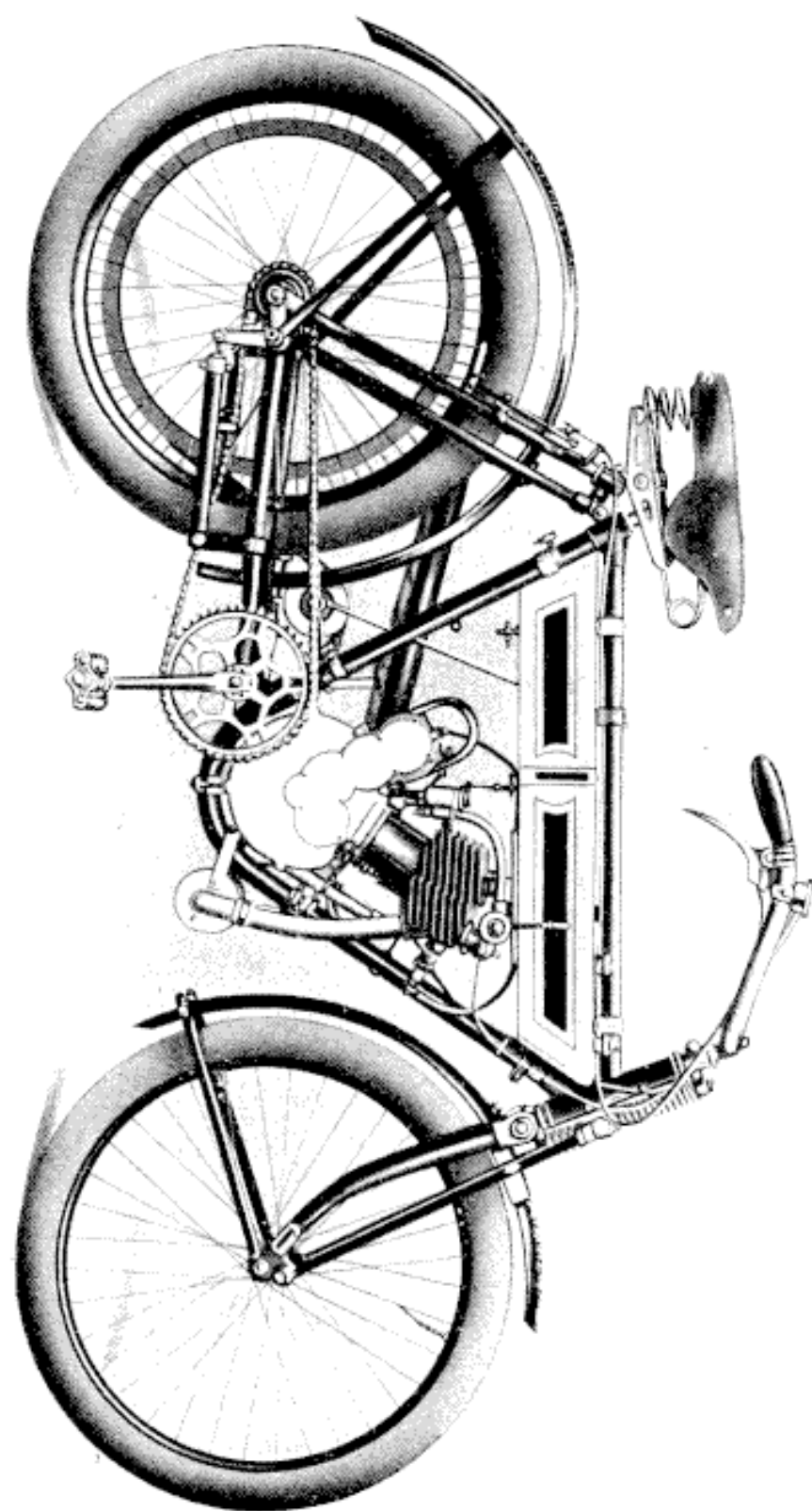
La photogravure ci-contre représente la Motorette TERROT équipée pour le grand tourisme.

Voici les détails avec les prix :

	N° 2		N° 3
Motorette seule.	875^f	»	950^f »
Changement de vitesse progressif. .	100	»	130 »
Support porte-bagages, modèle 1912 (déposé)	15	»	15 »
Support pour la roue avant (très pratique pour réparer le pneu) (déposé)	5	»	4 »
Cache ou protège-magnéto	6 50		6 50
Cache-courroie	5	»	5 »
Nouvel échappement libre.	7 50		7 50
	<hr/>		<hr/>
	1,013^f	»	1,118^f »



Supplément pour selle à double suspension. . . .	10 fr.
— pour repose-pieds démontables. . . .	15 fr.
— pour débrayage.	75 fr.
— pour poulie réglable	30 fr.
— pour joues protectrices démontables,	
pour garde-boue de moto, avant . .	5 fr.
— — — arrière .	5 fr.



Suspension élastique de la Motorette "Terrot" brevetée S. G. D. G.

Suspension élastique

== DES MOTORETTES " TERROT " ==

Brevetée S. G. D. G.



Réunie à notre nouvelle fourche élastique, la suspension de toute la machine devient idéale. Toutes les trépidations sont supprimées et le cycliste ne ressentira jamais ni fatigue ni énervement.

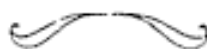
Il est nécessaire d'indiquer, avec la commande, le poids du cycliste.



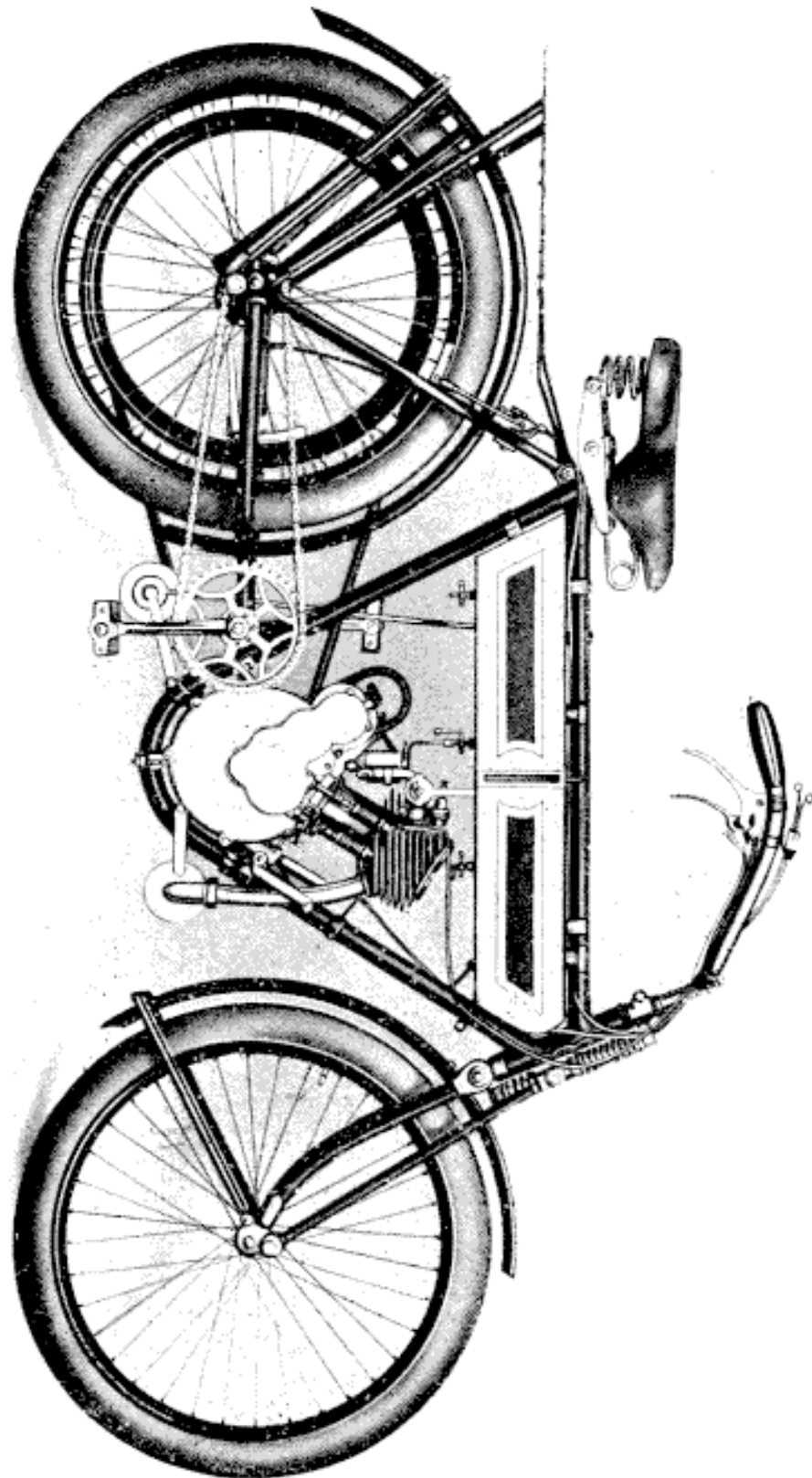
Supplément pour les Motorettes TERROT. 80 fr.



Transformation d'une ancienne Motorette (sans
la fourche avant). **100 fr.**



*La suspension élastique ne peut pas se placer avec
la disposition rétro-directe.*



Motorette " Terrot " n° 3, 2 chevaux $\frac{3}{4}$

Motorette " TERROT " N° 3

===== 2 CHEVAUX 3/4 =====

Avec Moteur " TERROT-ZEDEL ", allumage par Magnéto " BOSCH ", spécialement construite pour nous, permettant de partir même au retard et de marcher véritablement au pas.



A notre merveilleuse motorette n° 2, nous ajoutons, cette année, un deuxième modèle plus fort de près d'un cheval, destiné aux personnes lourdes, chargées de beaucoup de bagages ou habitant des contrées très montagneuses.

Les dispositions dans ce modèle sont les mêmes que dans le n° 2 : la même facilité de marche, la même souplesse. Le moteur est aussi accessible que le 2 chevaux ; les soupapes sont commandées.

La courroie est trapézoïdale, large et forte, le tendeur est sous la main.

Le réservoir peut contenir environ 5 litres et demi d'essence et 1 litre d'huile.

Le support est construit de façon à permettre de sortir facilement la roue arrière et le frein de la poulie se démonte à la main pour faciliter cette sortie.

Les pneus sont de 600×55 , très renforcés à l'arrière et aux chambres à air. Le cadre est de 52 cm , hauteur unique.

PRIX

Complète, avec fourche élastique articulée, dégommeur, indicateur d'essence, un frein sur jante, un frein sur poulie, allumage par magnéto, pneumatiques $600 \times 55 \text{ mm}$, renforcés à l'arrière :

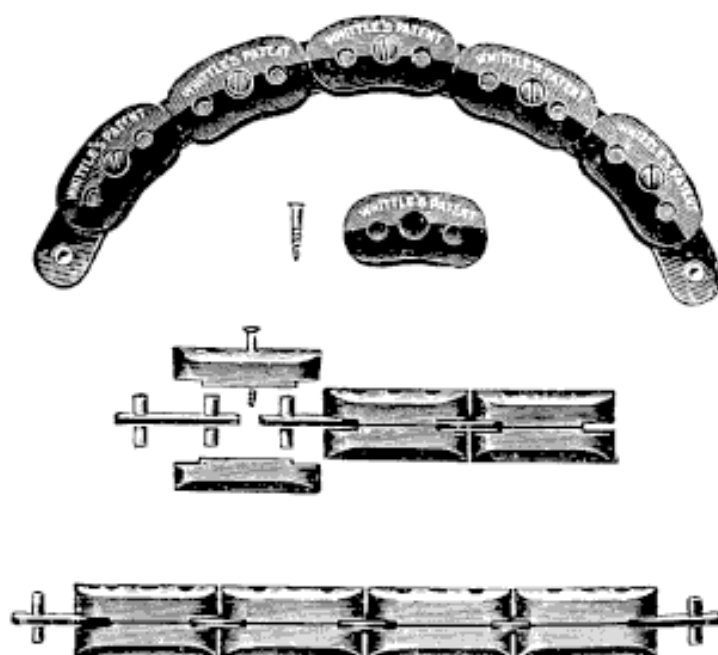
950 fr.

Pour suppléments, voir page 71.



Une notice spéciale, donnant toutes les instructions utiles, accompagne chaque Motorette.

La Courroie-Chaine



A la place de la courroie torse de la motorette n° 2, nous pouvons livrer une courroie-chaîne, qui évite tous les ennuis de la courroie ronde, tout en étant d'une très grande durée. Elle demande les mêmes soins qu'une courroie ordinaire, c'est-à-dire qu'il la faut bien graisser, avec de l'huile de ricin de préférence. Pour la raccourcir on ôte un maillon, que l'on conserve, pour remplacer au besoin un autre.

PRIX

En supplément avec la motorette n° 2	20 fr.
Livrée séparément pour n° 2	35 fr.
Livrée séparément pour n° 3, plus forte	40 fr.



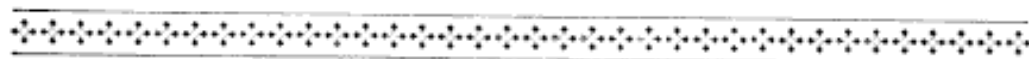
Lorsque la courroie-chaîne est employée pour le changement de vitesse n° 2, il faut changer la joue mobile n° 3 de la poulie extensible.

HUILE SPÉCIALE

POUR MOTORETTES TERROT

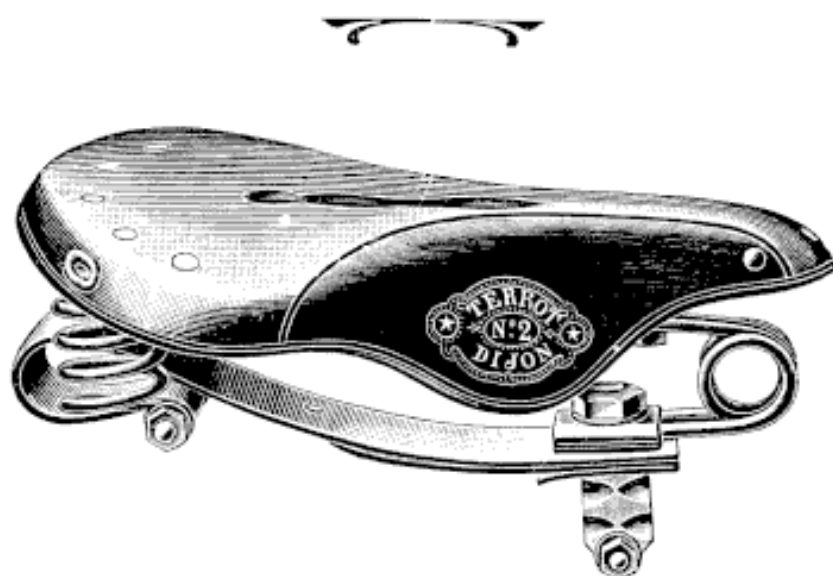
Comme l'huile employée pour le graissage des moteurs est d'une grande influence sur leur bonne marche et que, malheureusement, on emploie trop souvent de l'huile de qualité insuffisante, nous avons décidé d'offrir à nos clients une huile spéciale, assurant à nos moteurs le rendement maximum.

Nous la livrons en bidons de 2 litres au prix de **3** francs le bidon.



Nouvelle Selle renforcée à double suspension

ET A TROIS LAMES

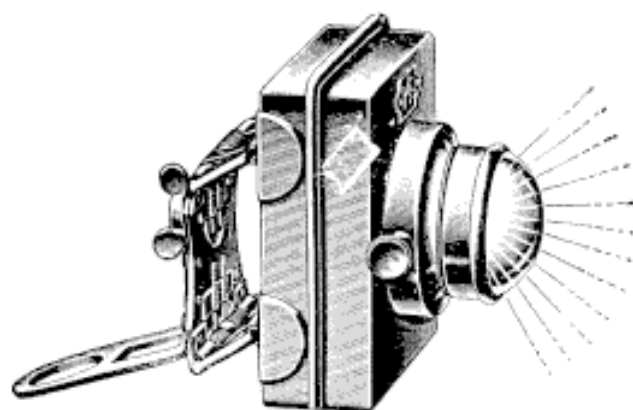


PRIX. 25 fr.

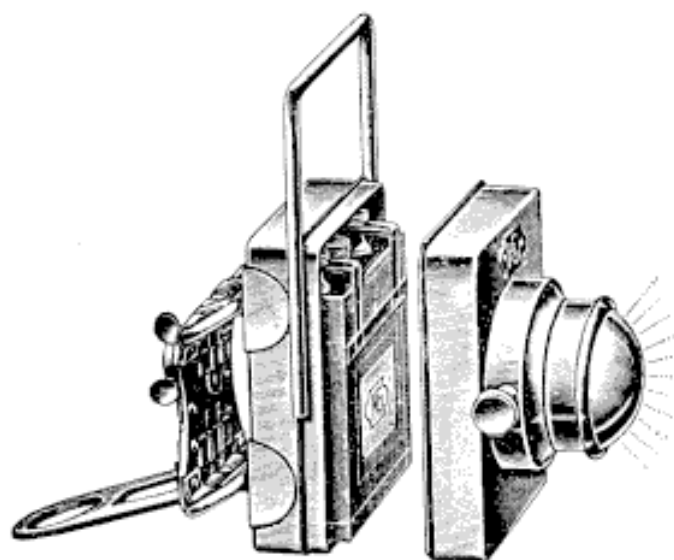
(En supplément avec la motorette : 10 fr.)

Lanterne électrique

== POUR VÉLOS ET MOTORETTES ==



Lanterne fermée



Lanterne ouverte

Lanterne électrique

== POUR VÉLOS ET MOTORETTES ==



Eclairage parfait, commodité, solidité, étanchéité, facilité de montage et de démontage, propreté.

L'éclairage est instantané et absolument indépendant de l'état atmosphérique. La lampe fonctionne aussi bien par la pluie et le vent que par le beau temps.

L'accumulateur est renfermé d'une façon étanche dans la lanterne même; ses deux pôles sont isolés de la masse, donc impossibilité de perte de courant.

Pour allumer, il suffit de tourner d'un demi-tour de gauche à droite la vis fixée sur le côté du porte-réflexeur.

Pour éteindre, on la tournera d'un demi-tour en sens contraire.

Cette vis peut être enlevée lorsqu'on ne se sert pas de la lanterne et on évite ainsi tout escamotage du courant.

L'accumulateur se compose d'un seul élément d'une capacité de dix ampères; la tension moyenne est de deux volts et le courant normal de charge est de huit ampères.

Poids de la lanterne complète : 1,250 grammes.

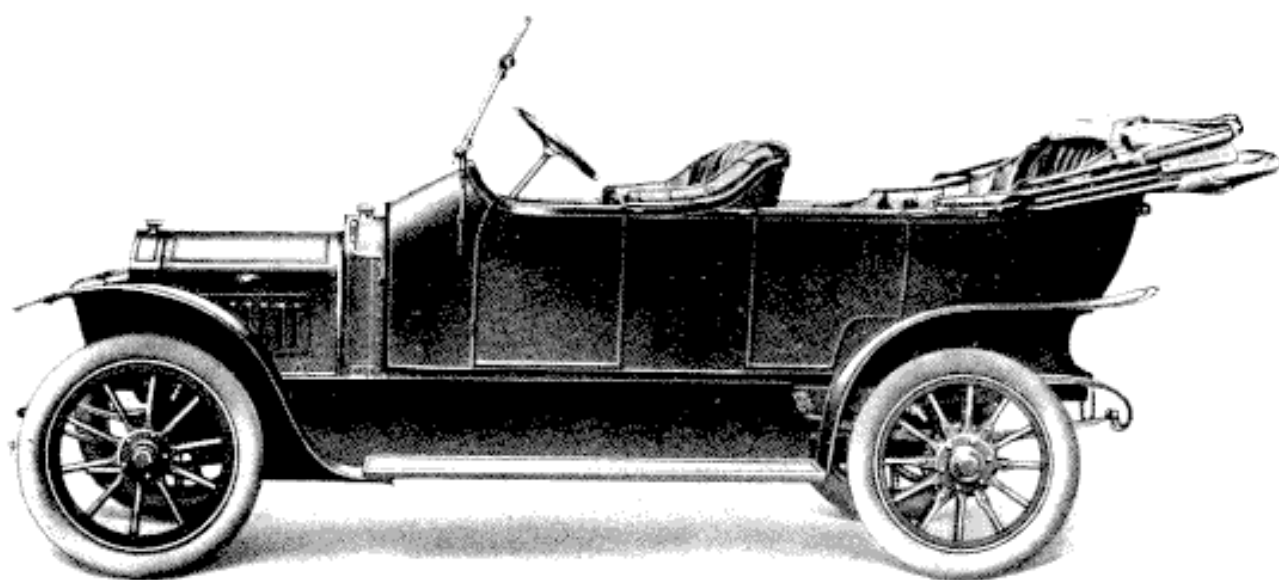
Durée d'éclairage : 14 heures (pour une décharge de l'accumulateur).



PRIX de la lanterne complète. . .	35 fr. »
— de l'accumulateur seul . . .	10 fr. »
— de l'ampoule	1 fr. 75

Voiture légère “ TERROT ”

✻ ✻ ✻ ✻ ✻ ✻



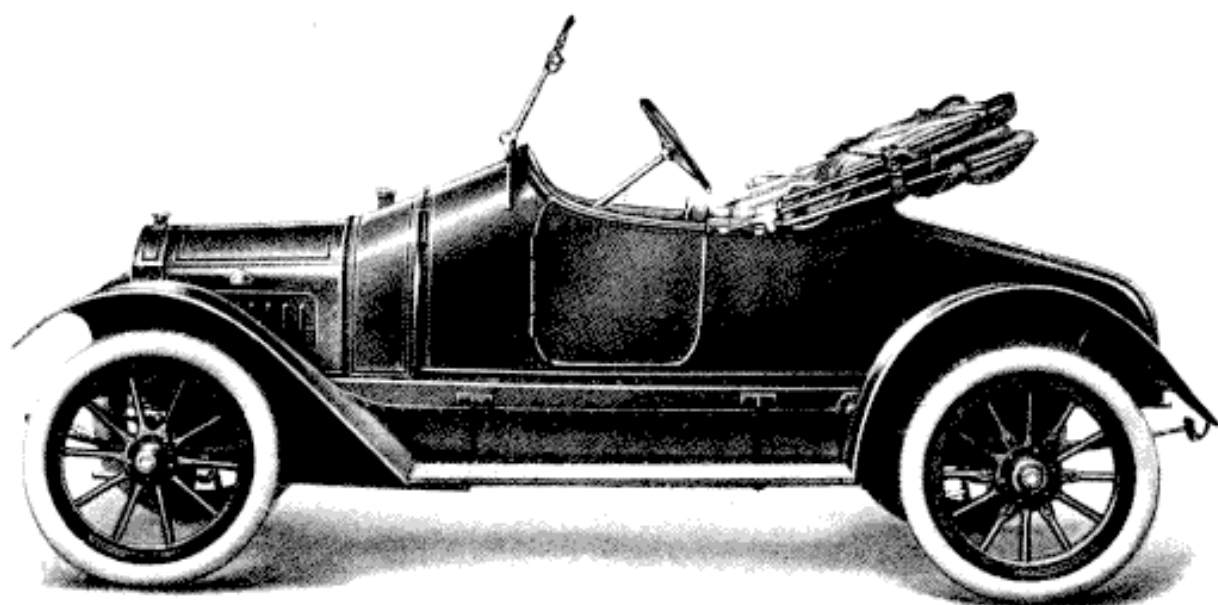
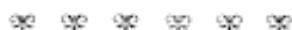
10/12 chevaux, 4 cylindres, carrosserie n° 6

Terpédo 4 places.

(Demander notice spéciale).



Voiture légère " TERROT "



10,12 chevaux, 4 cylindres, carrosserie n° 3

Sport 2 places.

(Demander notice spéciale).



Quelques Conseils très utiles



Frottez de temps en temps avec un chiffon huilé les parties nickelées de votre bicyclette, surtout lorsqu'elle aura été mouillée. — **Si vous soignez votre nickel, il durera indéfiniment.**

N'intervertissez jamais l'ordre des pédales ; laissez à droite celle de droite ; à gauche celle de gauche.

Le graissage de nos roulements se fait par l'extrémité des axes.

N'oubliez pas de graisser : trop ne nuit pas, mais pas assez détériore les roulements et la chaîne. (Voir page 41.)

Les moyeux à changements de vitesses et les roues libres doivent être graissés avec l'huile de vaseline ou avec l'huile spéciale pour machines à coudre, mais non avec de l'huile quelconque.

Nos Cadres se font en hauteurs de 52, 57, 62 et 67^{c/m}

TABLE DE DÉVELOPPEMENTS

Nombre de dents		Roue de 0 ^m 70		Nombre de dents		Roue de 0 ^m 70	
40	{	16	5 ^m 50	54	{	16	7 ^m 42
		18	4 90			18	6 58
		20	4 40			20	5 94
		22	4 »			22	5 40
46	{	16	6 ^m 30	60	{	16	8 ^m 25
		17	6 »			18	7 32
		18	5 60			20	6 60
		20	5 05			22	6 »
		22	4 60			24	5 50
50	{	16	6 ^m 90				
		18	6 13				
		20	5 50				
		22	5 »				

SUPPLÉMENTS



JANTES nickelées entièrement.	5'	»
— — et émaillées.	6	»
— en bois.	10	»
GARDE-BOUE acier, émaillés noir	6	50
— — — et nickelés	14	»
— en bois	7	50
— auxiliaire (page 45)	10	»
FREIN N° 2.	15	»
— N° 3.	20	»
— N° 5.	20	»
ROUE LIBRE	7	»
— vendue séparément	11	»
PROTÈGE-PANTALON (page 45)	7	50
ÉMAIL COULEUR vert olive.	10	»
— filets or, sans garde-boue	5	»
— — avec garde-boue	8	»



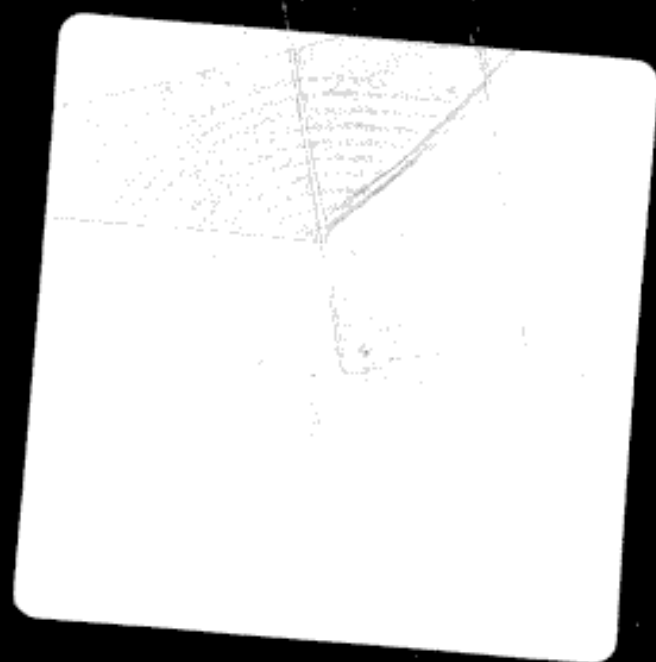
POULIE RÉGLABLE	Voir page	52
DÉBRAYAGE	—	54
COURROIE-CHAÎNE	—	64
SELLE A SUSPENSION	—	65
LANTERNE ÉLECTRIQUE	—	66
CHANGEMENT DE VITESSE PROGRESSIF	—	50
JOUES PROTECTRICES DÉMONTABLES, pour garde-boue de moto.	—	59



Répertoire



	PAGES
Modèles A, route	6-7
— AL.	8-9
— AC.	10
— B, luxe.	14
— C, course.	11
— D	32-33
— HT	22-23
— HE, 3 et 6 vitesses.	24-26
— levocyclette.	34-35
— tandem-levo	36
— rétro-directe	28-31
— de dame	16-19
— touriste.	12
— touriste de luxe.	13
— T. C.	27
— garçonnet et fillette.	15
Changement de vitesse n° 1	20-21
— — n° 2 (moyeu 2 vitesses)	38-39
— — n° 3 (moyeu 3 vitesses)	39
— — pour motorette	50-51
Conseils et développements	70
Courroie-chaîne de motorette.	64
Débrayage motorette.	54-55
Fourche élastique	48-49
Freins.	42-44
Garde-boue auxiliaire	45
Guidons	37
Huile spéciale pour motorettes.	65
Lanterne électrique	66-67
Motorette n° 2, deux chevaux.	56-60
— n° 3, deux chevaux 3/4.	62-63
Moyeu Terrot, graissage.	41
Pneumatiques	3
Poulie réglable.	52-53
Protège-pantalon.	45
Selle renforcée à double suspension.	65
Serrage du guidon.	37
Suppléments.	71
Suspension élastique des motorettes.	60-61
Tendeur pour moyeu 2 vitesses	40
Voiturettes Terrot	68-69



Les trois Concours du Touring-Club de France

*Au 1^{er} Concours du T. C. F. 1901 (Freins), nous
avons obtenu le PREMIER PRIX.*

*Au 2^e Concours 1902 (Bicyclettes de Tourisme),
L'UNIQUE MÉDAILLE D'OR nous a été
décernée.*

*Au 3^e Concours 1905 (Bicyclettes de voyage), la
MÉDAILLE D'OR nous a de nouveau été
accordée.*

*Ces trois Premiers Prix aux trois Concours
du puissant T. C. F. mettent la marque **TERROT**
nettement hors de pair.*

