

*Les trois Concours
du Touring-Club de France*

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

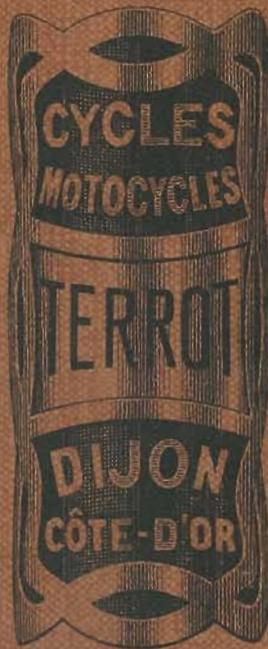
*Au 2^e Concours 1902 (Bicyclettes de Tourisme),
L'UNIQUE MÉDAILLE D'OR nous a été
décernée.*

*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.*



TERROT & C^{ie}
CYCLES & MOTOCYCLETTES
DIJON



2^{me} Edition

1909



*Grand Atelier de Montage — Atelier des Changements de Vitesse
Un coin du Limage des Cadres
Atelier des Automates — Une partie du Montage des Cadres*

SAISON 1909

TERROT & C^{ie}

DIJON (Côte-d'Or)

TÉLÉPHONE
N° 135

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
TERROT - DIJON

MAGASINS DE DÉTAIL

PARIS, 30, avenue de la Grande-Armée

| | |
|--|---|
| BELFORT <i>27 et 29, faubourg de France.</i> | NANTES <i>3, quai Penhièvre.</i> |
| BORDEAUX <i>243, rue Judaïque.</i> | NANCY <i>17, rue des Dominicains.</i> |
| GENÈVE <i>2, quai Pierre-Fatio.</i> | NICE <i>12, rue Gioffredo.</i> |
| GRENOBLE <i>12, boulevard Gambetta.</i> | REIMS <i>43, place Drouet-d'Erlon.</i> |
| LILLE <i>63, rue Nationale.</i> | SAINT-ÉTIENNE <i>5, rue de la Préfecture.</i> |
| LYON <i>172, avenue de Saxe.</i> | TOULOUSE <i>2, boulevard Carnot.</i> |
| MONTPELLIER <i>56, avenue de Toulouse.</i> | MARSEILLE <i>187, rue de Rome.</i> |

Agence générale pour la Belgique :
DINANT, quai de Meuse, 16.

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 accompagnée d'une lettre explicative, autrement elle reste en souffrance.

Il est nécessaire d'indiquer *le numéro de la bicyclette*.

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.*

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 dissimuler qu'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. Le serrage du guidon est intérieur. 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 38. La chaîne est à petits rouleaux avec pignons de 60, 54, 50 ou 46 × 16, 18, 20, 22 et 24 dents, suivant le modèle.

Nos Pneumatiques

Les pneumatiques TERROT, tous à tringles, sont de première qualité comme gomme, toile et facture. Ils sont en plus d'une grande souplesse et munis de fortes chambres à air.

Les modèles de route sont montés avec pneus de 28 m/m (celui de 40 m/m est supprimé), mais sur demande nous les livrons aussi avec les grosseurs 35, 42 et 45 m/m. — Les modèles de course ne peuvent recevoir que des pneus de 28, 32 et 35 m/m.

Sur demande nous livrons le *Triomphe Michelin*, mais sans garantie aucune de notre part.

Nous continuons la jante forme W, émaillée noir, nickelée ou demi-nickelée.

Sur demande nous livrons aussi la jante bois Kuntz, la meilleure des jantes en bois.

Moyennant un supplément de 10 francs par bicyclette pour 0^m 028 à 0^m 038, et 15 francs pour 0^m 042 à 0^m 045, nous livrons les chambres à air en épaisseur et fabrication voiture.

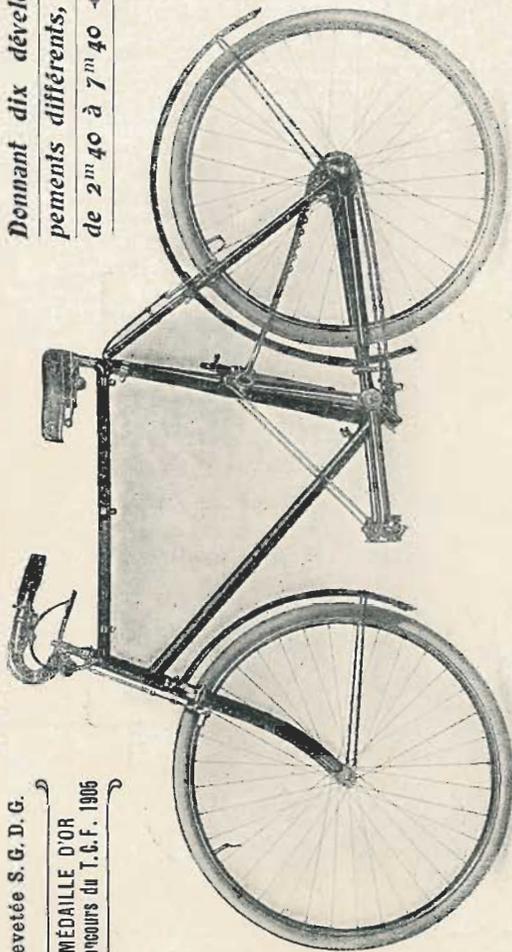
Levocyclette " TERROT "

Brevetée S. G. D. G.

MÉDAILLE D'OR

au Concours du T. G. F. 1906

Donnant dix développements différents, de 2^m 40 à 7^m 40 + +



La Levocyclette demande un cadre plus bas que la bicyclette ordinaire. Les cyclistes montant ordinairement 0^m 57 devront prendre un cadre de 0^m 57 en Levocyclette.



PRIX : Avec deux trains sur jantes et garde-boue. 475 fr.
Levocyclette de Dame avec garde-jupe. . . . 500 fr.

Levocyclette " TERROT "

à dix vitesses

La Levocyclette Tennor 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^m 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.

Tandem-Levo "TERROT"

Breveté S. G. D. G.

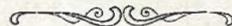
A HUIT VITESSES
de 3^m40 à 7^m40

Tandem-Levo "TERROT"

A HUIT DÉVELOPPEMENTS

de 3^m40 à 7^m40

Breveté S. G. D. G.



Le tandem, autrefois bien en vogue, est délaissé depuis des années, probablement parce qu'il n'a jamais été construit en véritable machine de tourisme.

Nous avons pensé lui regagner quelque faveur en établissant un tandem à huit vitesses d'une très grande simplicité et de qualités hors ligne, et qui, en plus, n'exige point de garde-chaîne.

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 autres précautions.

La direction est double, de puissants freins sur les deux jantes garantissent les descentes les plus rapides.

| | |
|-----------------------------|-------------------|
| Hauteur du cadre avant. . . | 0 ^m 47 |
| — — — arrière. . . | 0 ^m 57 |



PRIX, complet 775 fr.



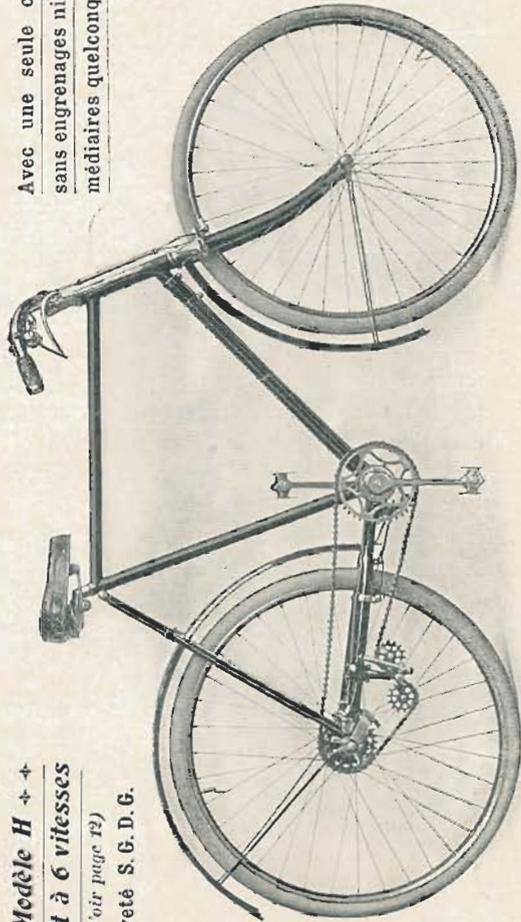
Nos Bicyclettes MÉDAILLE D'OR au Concours du T. C. F. 1905

+ + **Modèle H** + +
 à 3 et à 6 vitesses

(Voir page 12)

Breveté S. G. D. G.

Avec une seule chaîne,
 sans engrenages ni inter-
 médiaires quelconques. +



Avec secteur au guidon ou secteur au cadre (voir pages 10 et 11), au choix de l'acheteur.
 (Voir page 33 pour le réglage du pédalier).

Nos Bicyclettes MÉDAILLE D'OR

au Concours du T. C. F. 1905

Modèle H, à trois vitesses,
 avec une seule chaîne, sans
 engrenages ni intermédiaires
 quelconques. + + + + +

Breveté S. G. D. G.

Cette excellente bicyclette, constamment perfectionnée, d'une douceur sans égale aux trois vitesses, est une machine hors ligne pour les voyages.

Elle réunit trois machines simples en une seule, pourra-t-on jamais faire mieux ?

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, avec une douceur telle que vous changez de vitesse sans vous en apercevoir.

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.

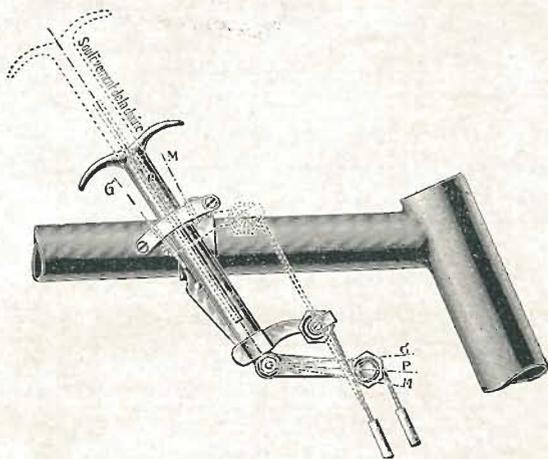
Ces pignons sont toujours libres, à toutes les vitesses et dans toutes les positions.

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^m 20. Nos dispositions sont prises pour les développements de 5^m 65, 6^m 30, 7^m 22, 7^m 85, 8^m 50 à la grande vitesse.

PRIX de la bicyclette avec freins nos 2
 et 5 et garde-boue, net : 450 fr.

Secteur au Cadre

du Modèle H



Pour changer de vitesse, un seul mouvement :

Vous tirez sur la tige du secteur placé sur le tube horizontal du cadre, derrière le guidon. Deux bras mobiles prennent la chaîne, la soulèvent, la tiennent suspendue au-dessus des pignons arrière. Vous laissez tomber la tige dans l'entaille G, P ou M du secteur, et le pignon G, P ou M se place sous la chaîne qui redescend sur lui sitôt que le déplacement est fait. Un point c'est tout.

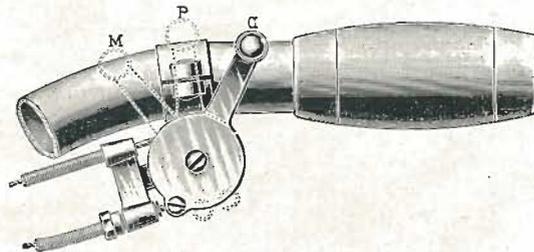


Secteur au Guidon



Pour changer de vitesse avec secteur au guidon, appuyez en rétro sur la pédale droite jusqu'à ce qu'elle soit en bas, c'est-à-dire au point mort et où une butée arrête la pédale, mais sans forcer sur cette butée. Par ce mouvement la chaîne est soulevée.

Déplacez alors, avec le pouce de la main droite, la petite manette du secteur, en la poussant vers la lettre P (petite).



M (moyenne) ou G (grande vitesse). Pédalez en avant et vous roulez à la vitesse voulue. Les deux opérations se font presque simultanément et il ne faut pas plus de trois secondes pour le tout.

Cependant il faut toujours commencer par soulever la chaîne, c'est-à-dire par contrepédaler, et vous ne déplacez le secteur que lorsque la pédale droite est en bas.

Le câble du secteur ne peut pas se dérégler, car les trois points de repaire sont indéréglables.



La même Bicycllette

Modèle H

(V. page 8)

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 × 32 | { | Premier jeu : 6 ^m 60, 4 ^m 60, 3 ^m 30 ; | A = 1 ^m 2 ^m 3 ^m |
| | | Second jeu : 5 ^m , 3 ^m 50, 2 ^m 50 ; | |
| Pignons 47 × 37 | { | Premier jeu : 7 ^m 40, 5 ^m 15, 3 ^m 70 ; | B |
| | | Second jeu : 5 ^m 80, 4 ^m 05, 2 ^m 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.

la vitesse b = $\frac{7}{10}$ de la vitesse a

la vitesse c = $\frac{1}{2}$ de la vitesse a

Supplément : 25 francs

| | | |
|-------|------------------------|----------------------|
| A | $\frac{7-5}{10}$ | $\frac{5}{2}$ |
| A-360 | $\frac{7A}{10} - 1,10$ | $\frac{A}{2} - 0,30$ |

→ 12 ←

Nos Bicyclettes MÉDAILLE D'OR

des Concours 1902 et 1905

Modèle T. C. à 2 et 3 vitesses

+++ sans engrenages +++

Breveté S. G. D. G.



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

Le modèle a été modifié et perfectionné par l'adjonction d'une troisième vitesse automatique en rétro. Les chaînes se tendent indépendamment l'une de l'autre. Les développements peuvent être très écartés et aller de 2^m 20 à 7^m 32.

Nous la construisons :

En 2 vitesses directes, avec les multiplications suivantes :

- a) 5^m et 2^m 80
- b) 6^m et 2^m 80 - 3^m 65 ou 4^m
- c) 7^m 15 et 2^m 80 - 3^m 65 ou 4^m

PRIX, complète, avec 2 freins sur jantes et les garde-boue : 375 f

En 3 vitesses Rétro-Directe :

- Directe, grande vitesse : 7^m 32, 6^m 60, 5^m, 5^m 50
- Directe, moyenne vitesse : 4^m 85, 4^m 40, 4^m, 3^m 60
- Rétro, petite vitesse : 2^m 80, 2^m 50, 2^m 30, 2^m 20

PRIX, complète, avec 2 freins sur jantes et les garde-boue : 465 f

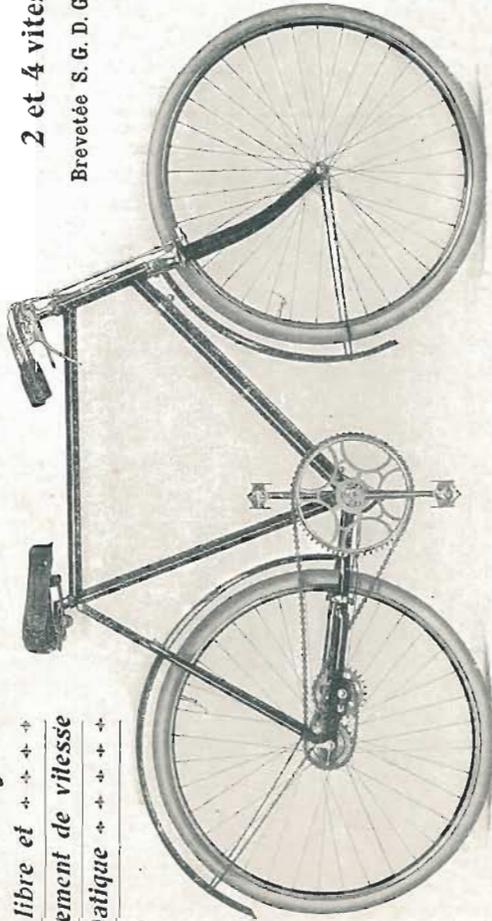
→ 13 ←

Bicyclette "TERROT" Rétro-Directe

Roue libre et +
 changement de vitesse
 automatique + + + + +

2 et 4 vitesses

Brevetée S. G. D. G.



PRIX, 2 vitesses, avec les deux freins sur jante et les garde-boue, net 350 fr.
 (voir p. 16). 4 vitesses, 410 fr.

Bicyclette "TERROT" RÉTRO-DIRECTE

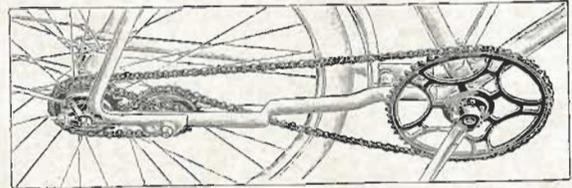
A roue libre et changement

+ de vitesse automatique +

Breveté S. G. D. G.

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 ^m 60 | |
| Avec pignon 54 dents | 6 ^m } 5 ^m 40 | 2 ^m 30, 3 ^m 30 ou 3 ^m 70. |
| Avec pignon 60 dents | 6 ^m } 5 ^m 50 | 2 ^m 45, 3 ^m 20, 3 ^m 40, 3 ^m 55, 3 ^m 80, 4 ^m 12. |

La Rétro-Directe "TERROT"

à quatre vitesses

deux en directe
deux en rétro +

Brevetée S. G. D. G.

En ajoutant à notre **Rétro-Directe** notre moyeu à deux vitesses (page 36), 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^m 40 et 2^m 30 en rétro. On peut choisir tous les développements indiqués page 15. Cette disposition est très pratique et les résultats sont excellents.

PRIX, avec 2 freins sur jante et garde-boue (jantes émaillées noir) : 4 10 fr.

La Rétro-Directe "TERROT"

à deux vitesses, Brevetée S. G. D. G.

DE DAME



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^m 40 et 2^m 90 ou 3^m 30 et 4^m 95 et 2^m 67, 2^m 90 ou 3^m 30.

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

La Rétro-Directe

"TOURISTE"

AVEC BOITE A CHAINE EN TOLE, HERMETIQUEMENT 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 15, avec pignon de 54 dents, peuvent être choisis.

PRIX, avec 2 freins sur jante, garde-boue et boîte à chaîne spéciale. **400 f**

La même, avec quatre vitesses. **450 f**

Modèle Dame, complet, deux vitesses. **400 f**

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



Pour suppléments, voir page 39.

Bicyclette "TERROT" Modèle A¹, de Route



*Superbe machine
+ + de route + +*

Bicyclette "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 moyen deux vitesses TERROT, manette au guidon (page 36). **350 fr.**

Le même, avec moyen trois vitesses (voir page 38) **365 fr.**

Bicyclette "TERROT"

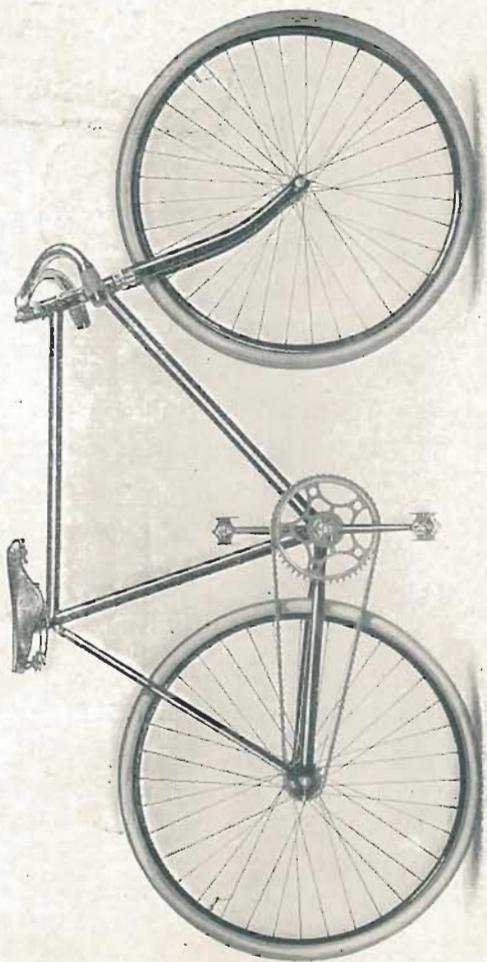
Modèle A

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 39.

Bicyclette "TERROT" Modèle A, de Course



Bicyclette "TERROT"

Modèle A

CHAMBERY (Savoie)
DE COURSE

Ce joli modèle, avec arrière raccourci, a été créé pour les amateurs de machines légères, mais donnant toutes les garanties de solidité pour la route.

Il est livré avec pignon de 50 dents (ou, sur demande, 54 dents), et 16, 18, 20 et 22 dents. L'étroitesse du pédalier ne permet que l'emploi de pneumatiques de 28, 32 et 35 m/m, et elle exclut également les moyeux à changement de vitesse.

POIDS complet comme le cliché :

| | |
|---|-------------|
| Avec pneumatiques 35 m/m, jantes acier . . . | 11 kil. 1/2 |
| Avec pneumatiques 28 à 32 m/m, jantes en bois | 10 kil. 1/2 |
| Avec tubes collés | 10 kil. |

) PRIX ~~~~~

| | |
|--|---------|
| Avec jantes noires, pédales scie, net. | 250 fr. |
| Avec roue libre et frein n° 2 ou frein à contre-pédale | 275 fr. |

~~~~~  
Pour suppléments, voir page 39.  
~~~~~

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

Bicyclette " TERROT "

Modèle C

Spéciale de Course



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 :

Avec boyaux collés de course. 9 kil.
Avec petits pneus démontables 10 k. 500

PRIX

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

Moyennant un supplément de 10 fr., nous livrons ce modèle avec pneus Double-Tube-Wolber démontable de 28 et 32 m/m.

Bicyclette " TERROT "

Modèle B

DE LUXE



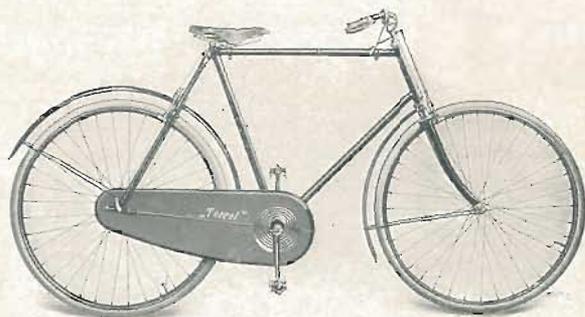
Superbe machine de luxe avec pédalier à double cloche sans clavettes, d'un système spécial breveté. (Voir p. 33.)

PRIX

Complète, avec roue libre, deux freins sur jante, garde-boue, jantes nickelées et émaillées, net 350 fr.
La même, avec moyeu deux vitesses TERROT (voir page 36), net 410 fr.
La même, avec moyeu trois vitesses (voir page 38), net 425 fr.

Pour suppléments, voir page 39.

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 émailées noir), net. 325 fr.

La même, avec moyen deux vitesses TERROT (voir page 36), net 380 fr.

La même, avec moyen trois vitesses (voir page 38), net 400 fr.

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

Bicyclette "TERROT" Modèle Garçonnet



Ce modèle est construit en trois tailles :

En cadre de 40 c/m avec roues de 55 c/m, multiplication d'environ 4^m.
 — 45 c/m — 60 c/m, — 4^m 40.
 — 50 c/m — 60 c/m, — 4^m 80.

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

PRIX net, frein n° 2 compris 190 fr.

Bicyclette "TERROT" Modèle Fillette



Mêmes tailles, mêmes prix.

Supplément pour garde-boue, garde-chaîne et garde-jupe : 20 fr.

Bicyclette " TERROT "

DE DAME

Modèle n° 1



Bicyclette " TERROT "

Modèle n° 1

DE DAME

Machine très soignée et d'une solidité à toute épreuve. Elle se fait en tailles de 0^m 50 et 0^m 55 avec roues de 0^m 65. Développements courants 3^m 85, 5^m 20 et 4^m 70. Nous l'établissons aussi pour ecclésiastiques en taille de 0^m 60 et roues de 0^m 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
 (voir page 36) et les deux freins sur jantes. . 360 fr.
 Complète avec moyeu trois vitesses (voir p. 38). 375 fr.

Rétro-Directe pour Dames

(Voir page 16.)

Pour suppléments, voir page 39.

Bicyclette "TERROT"

Modèle n° 2, de Luxe

DE DAME



Bicyclette "TERROT"

DE DAME

Modèle n° 2, de Luxe

Ce modèle de luxe, de forme très élégante, est livré en tailles de 0^m 50 et 0^m 55, avec roues de 0^m 65. Développements : 5^m 85, 5^m 20 ou 4^m 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 36), net. | 400 fr. |
| Complète, en plus : moyeu trois vitesses (voir page 38), net | 415 fr. |

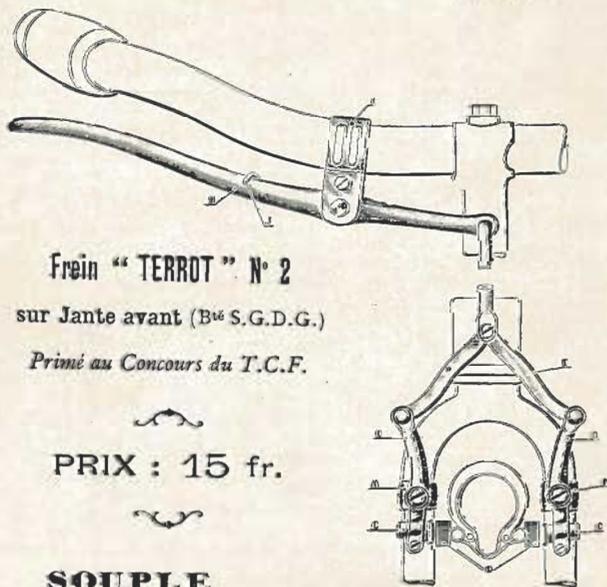
Ce modèle est également livré en Rétro-Directe deux vitesses, complet. 410 fr.



Les Freins " TERROT "

sont les meilleurs

Le frein est le complément indispensable de toute bicyclette. Celle de tourisme doit même avoir deux freins, surtout lorsqu'elle est à roue libre. On peut alors descendre les pentes les plus raides sans aucun risque et à l'allure désirée.



Frein " TERROT " N° 2

sur Jante avant (Brevé 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

Les Freins " TERROT "

sont les meilleurs

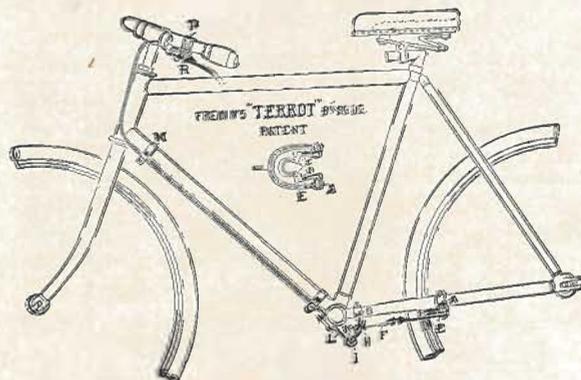
Ce dessin représente le frein fixé sur le cadre, derrière le pédalier. La vis à gorge I sert de tendeur au câble. Si ce dernier est trop lâche, on l'enroule sur cette vis ; si on veut l'allonger, on y trouvera toujours une certaine longueur à dérouler.

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.



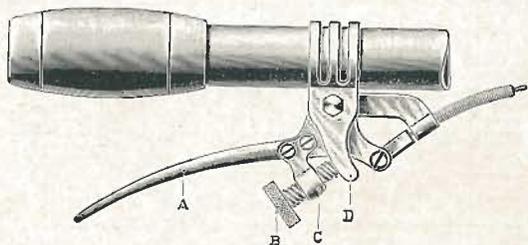
PRIX : 20 fr.

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. Mais 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

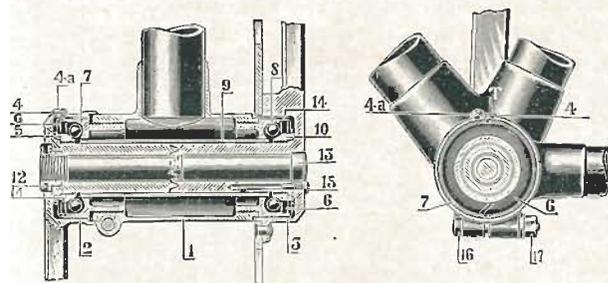
Moyeu à roue libre et Frein à contre-pédale

Supplément pour chaîne TERROT, nef 30 fr.
— — — à petits rouleaux 25 fr.

Pédalier "TERROT"

à double cloche

des Modèles H et B



RÉGLAGE. — Desserrer l'écrou 17. — Desserrer la vis 4a et tourner le petit bouchon 4, de façon à démasquer le trou T. — Introduire l'extrémité de la clef spéciale dans le trou T et la faire pénétrer dans l'une des deux encoches que porte la cuvette 7. — Tourner la bielle, soit à droite pour serrer, soit à gauche pour desserrer, jusqu'à réglage parfait du roulement. — Rebloquer l'écrou 17. — Remettre en place le bouchon 4 et serrer la vis 4a

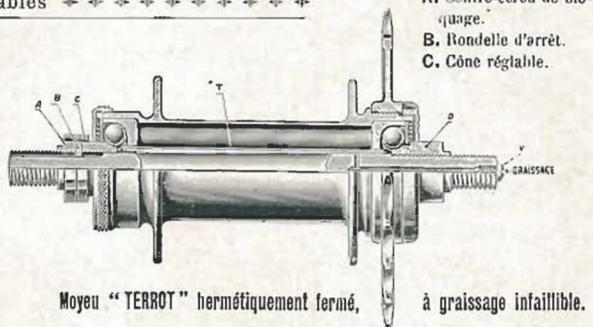
DÉMONTAGE. — Desserrer, en tournant à droite l'écrou 12 au moyen de la clef affectée à cette opération, et le sortir. — Sortir la bielle gauche 2, en tournant légèrement à droite et à gauche.

REMONTAGE. — Remonter en opérant en sens inverse. Bloquer toujours l'écrou 12 à fond et vérifier ce blocage de temps à autre, pour éviter le matage des dents d'accouplement

GRAISSAGE. — Graisser par le trou de la vis 15.

Le Moyeu "TERROT"

Avec graissage direct sur les billes et muni de cônes indérégables + + + + + + + + + +



Moyeu "TERROT" hermétiquement fermé, à graissage infaillible.

Réglage des moyeux. — Après avoir desserré l'écrou extérieur du côté du cône réglable, débloquent 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.

Tendeur - Amortisseur

Pour les changements de vitesse n° 2 et T. C.

"TERROT"



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.

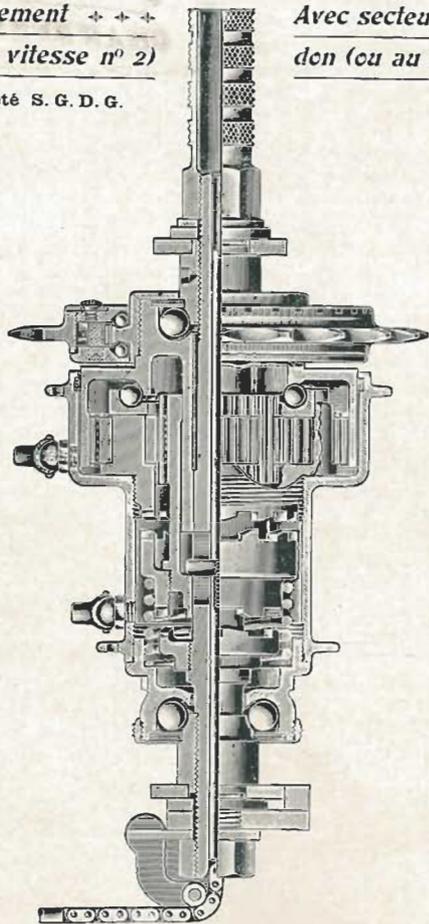
En descente à roue libre, mettez toujours à la grande vitesse, car il est inutile de faire travailler les engrenages, et à la grande vitesse aucun engrenage n'est en jeu.

Si un moyen 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 mm entre le manchon C et la rondelle F.

Le Moyeu "TERROT" à deux vitesses

(Changement
à deux vitesses n° 2)

Breveté S. G. D. G.



Avec secteur au guidon (ou au cadre)

Changement de Vitesse N° 2

par le Moyeu "TERROT"

à deux vitesses.

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 en 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 et aux machines de Dame.

Simple, Sûr, Roulement parfait.

Changement de vitesse "TERROT" N° 1

Le changement de vitesse consiste en deux garnitures de pignons accouplés. Un galet-tendeur à double denture règle la tension aux deux vitesses.

Pour passer d'une vitesse à l'autre, on desserrera l'écrou à oreille du galet-tendeur. Celui-ci descendra alors jusqu'au fond de la fente et la chaîne sera détendue. On la place alors avec deux doigts sur les autres pignons, puis on remonte le galet jusqu'à la tension régulière, on fixe l'écrou et le changement est fait. Ce système, simple et bon, est très recommandé. Il s'ajuste aux modèles A route et course.

Les développements les plus usités sont :

6^m et 2^m 30

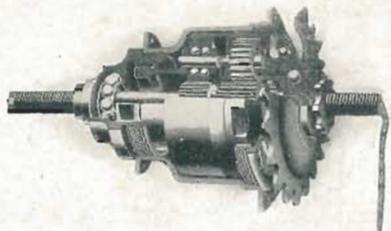
5^m 50 et 3^m 55

5^m et 3^m.

Supplément, en roue libre. . . 45 fr.

Changement de Vitesse N° 3

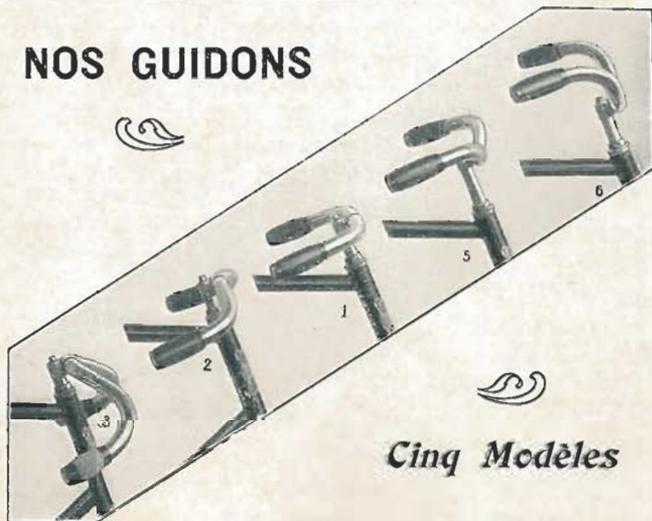
Par Moyeu à trois vitesses, avec Manette au cadre



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

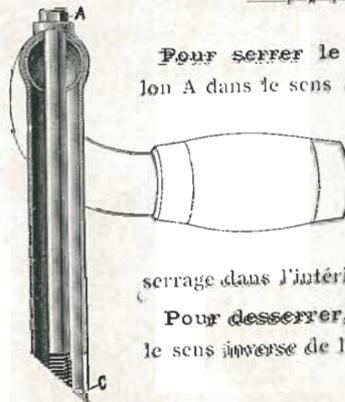
| Exemples : | | GRANDE | DIRECTE | PETITE |
|---------------------------------|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| Pignons de 54 et 22 dents . . . | | 7 ^m 10 | 5 ^m 40 | 4 ^m 15 |
| — 50 — . . . | | 6 ^m 55 | 5 ^m » | 3 ^m 85 |
| — 46 — . . . | | 6 ^m 05 | 4 ^m 60 | 3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

NOS GUIDONS



Cinq Modèles

Serrage intérieur du Guidon de nos Bicyclettes



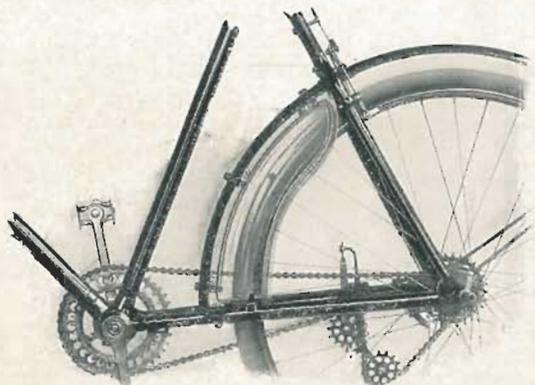
Pour serrer le guidon, tourner le boulon A dans le sens de l'aiguille d'une montre, l'écrou conique B remonte alors et écarte les parties extensibles du tube plongeur C, faisant ainsi serrage dans l'intérieur du tube de la fourche.

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

SUPPLÉMENTS

| | |
|---|-------|
| JANTES nickelées | 5' » |
| — — — — — et émaillées | 7 50 |
| — — — — — en bois | 10 » |
| GARDE-BOUE acier, émaillés noir | 7 » |
| — — — — — et nickelés | 20 » |
| — — — — — en bois | 8 » |
| FREIN N° 2 | 15 » |
| — N° 5 | 20 » |
| TIGE DE SELLE MOBILE | 17 50 |
| ROUE LIBRE | 10 » |
| — — — — — vendue séparément | 15 » |

Garde-Boue auxiliaire " TERROT "



(Monté sur un modèle H à six vitesses.)

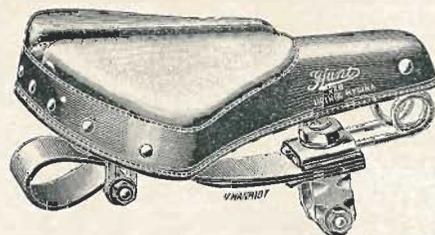
Ce garde-boue auxiliaire, très utile par le mauvais temps, s'ajuste très facilement à tous nos modèles, excepté la Levo. Il est en celluloïd transparent, à peine visible, et il empêche la boue de tomber sur la chaîne et sur les jambes du cycliste.

Complété par une bavette en cuir au garde-boue avant, il protège la chaîne presque autant qu'une boîte fermée.

— PRIX 7^f50
— avec bavette au garde-boue avant. 10 fr.

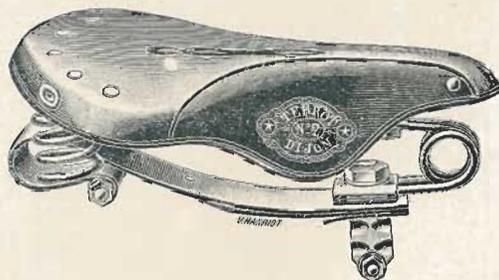
Selles à double suspension

Modèle pour Bicyclettes



PRIX 17 fr.
(En supplément sur une bicyclette de tourisme, 10 fr.)

Modèle pour Motorettes

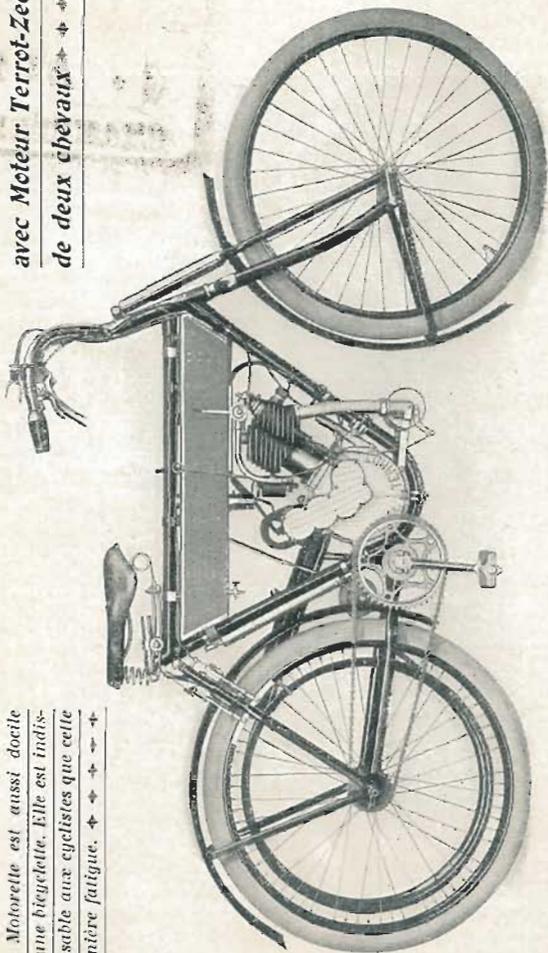


PRIX 20 fr.
(En supplément avec la motorette, 10 fr.)

Motorette " TERROT " N° 2

La Motorette est aussi dotée
qu'une bicyclette. Elle est indis-
pensable aux cyclistes que celle
dernière fatigue.

avec Moteur Terrot-Zedel
de deux chevaux



Motorette " TERROT " N° 2

(Nom déposé) Avec Moteur " TERROT-ZEDEL " 2 chevaux
et allumage par Magnéto " BOSCH "

La Motorette TERROT 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 plus d'obstacles. La consommation est minime, à peine 3 à 3 litres 1/2 pour 100 kilomètres.

Notre petit moteur 2 chevaux, construit d'après nos dessins par la maison Zedel, a donné l'excellent résultat que nous attendions de lui. 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 démontables.

Tous les avantages possibles étant réunis dans notre petit moteur, nous avons jugé inutile de conserver plusieurs modèles et nous préférons concentrer tous nos efforts dans la construction de ce modèle unique.

La Motorette n° 2 est montée en cadre 0^m 52 ou 0^m 58. Le moteur est incliné pour réduire les trépidations,

PRIX

Complète, avec fourche élastique, dégommeur, échappement libre facultatif, indicateur d'essence, deux freins sur jante arrière, allumage par magnéto, pneumatiques 650 x 45, renforcés à l'arrière :

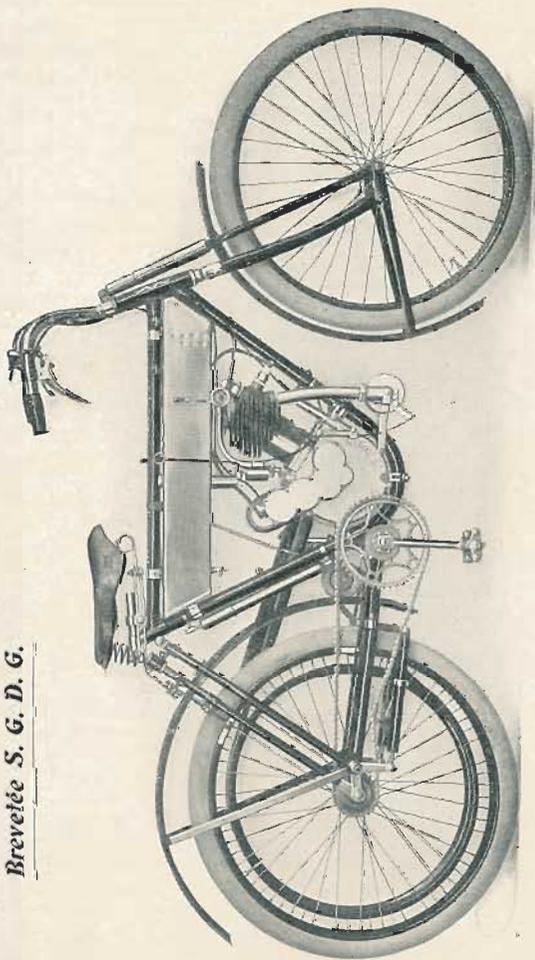
En modèle simple 850 fr.
En modèle rétro-directe . . . 925 fr.

Supplément pour support porte-bagages. . . 11 fr.
-- pour selle à double suspension. 10 fr.
-- cache-pousière pour magnéto. 6 fr.

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

Suspension élastique de la Motorette "TERROT"

Brevetée S. G. D. G.



Suspension élastique des Motorettes "TERROT"

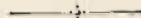
Brevetée S. G. D. G.



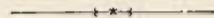
La fourche élastique à l'avant absorbe bien une grande partie des trépidations de la route, aussi elle suffit amplement pour les chemins pas trop mauvais, les randonnées pas trop longues.

Cependant, pour les mauvaises routes, pour un service continu, la suspension complète s'impose. Elle donne à toute la machine une souplesse incroyable, absorbe toutes les trépidations et elle permet par ce fait un service dur sur toutes les routes, sur toutes les distances, sans que le cycliste ressente 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.**

Transformation d'une ancienne Motorette (avec la fourche avant). **150 fr.**



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



ATTESTATIONS

Dijon, le 21 octobre 1908,
7. rue de l'Hôpital.

Messieurs TERROT et C^e, Dijon.

Ma motorette 2 chevaux est un outil admirable, robuste, pratique et surtout économique. Avec ces moyens de transport, mes visites se font très rapidement, double avantage, puisque les clients sont satisfaits presque tous ensemble et le vétérinaire est plus souvent à son domicile.

Deux mille kilomètres par mois et depuis cinq mois, par tous les chemins, paliers ou montées, empierrés ou non, sans une panne de moteur, telle est l'épreuve à laquelle je soumetts les organes de ma moto. Eh bien ! je puis vous affirmer qu'elle se comporte aujourd'hui comme au premier jour ; je craignais de me montrer trop emballé en vous disant mieux qu'au premier jour.

Ce témoignage de satisfaction m'est d'autant plus agréable à vous accorder que mes livres ne font mention d'aucune facture payée à la maison TERROT pour réparation de moto. Seules figurent factures de courroies, bougie, frein, etc., pneus.

C'est avec l'assurance de n'être contredit par aucun de mes confrères en moto que je vous permets de faire de ma lettre tel usage que vous jugerez convenable et vous prie d'agréer l'expression de ma parfaite considération.

Ch. BAUDOIN,
Médecin-vétérinaire.

Château de Jeure (Jura),
28 novembre 1905.

Messieurs TERROY et C^e, Dijon.

Je profite de l'occasion pour vous dire, en cette fin de saison, combien j'ai été satisfait de la motorette 2 chevaux. Elle réalise, à mon sens, tout ce qu'on peut attendre d'un appareil de ce genre. Je ne saurais vous dire assez tout le bien que j'en pense et tout le plaisir qu'elle m'a procuré.

Dès que j'en ai bien connu le maniement, c'est-à-dire au bout d'une quinzaine de jours au plus, elle m'a donné sans effort tout ce que je lui demandais. Et, cependant, depuis juin dernier, je l'ai soumise aux plus dures épreuves. Dans une région montagneuse telle que le Jura, le Doubs, l'Ain et la Haute-Savoie, elle a parcouru, dans ces cinq mois, près de six mille kilomètres et pas une seule fois ne m'a laissé en détresse, fût-ce dans les côtes les plus raides.

Les routes de montagne telles que la route de Saint-Claude à Genève par le col de la Faucille où l'on compte des rampes de 10 kilomètres à 9 et 10 %, sans parler, sont pour elle jeux d'enfants. De loin en loin quelques coups de pédale, sans effort, et le moteur reprend son élan de plus belle avec une élasticité remarquable.

J'avais l'intention, à l'entrée de l'hiver, de vous l'envoyer pour la visiter et la remettre au point s'il y avait lieu, mais après un sérieux examen, je constate qu'il est parfaitement inutile de la confier au chemin de fer. Elle est, en dépit de ses longues courses, dans le même état où elle se trouvait quand je l'ai essayée en juin au sortir de vos ateliers, et toute prête à reprendre la route au retour de la belle saison.

Veuillez, je vous prie, Messieurs, agréer l'assurance de ma considération distinguée.

Marcel MONNIER, explorateur,
Chevalier de la Légion d'honneur.

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 34.)

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.

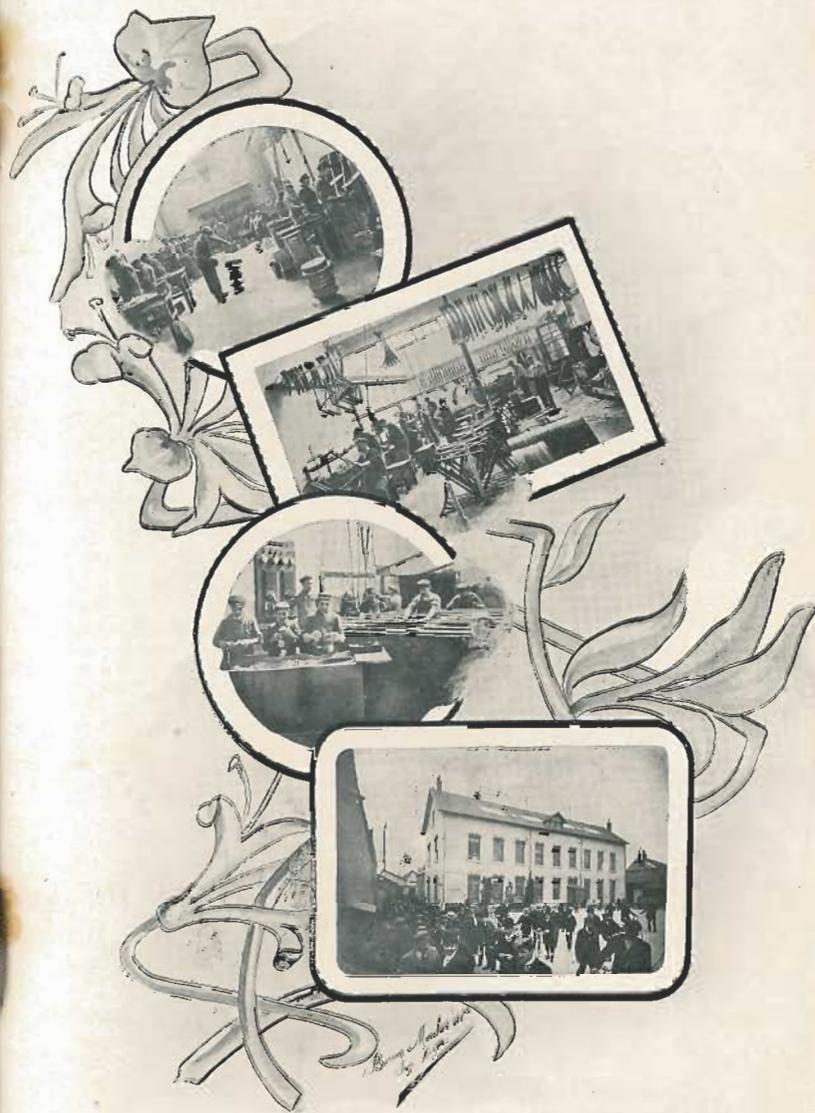
Nos Cadres se font en hauteurs de 52, 57, 62 et 67 cm

TABLE DE DÉVELOPPEMENTS

| Nombre de dents | Roue de 670 | Nombre de dents | Roue de 670 |
|-----------------|-------------|-----------------|-------------|
| 40 | 16 | 54 | 7 m 42 |
| | 18 | | 6 58 |
| | 20 | | 5 94 |
| | 22 | | 5 40 |
| 46 | 16 | 60 | 8 m 25 |
| | 18 | | 7 32 |
| | 20 | | 6 60 |
| | 22 | | 6 " |
| 50 | 16 | 60 | 5 50 |
| | 18 | | 6 13 |
| | 20 | | 5 50 |
| | 22 | | 5 " |

RÉPERTOIRE

| | PAGES |
|--|-------|
| Modèles A, route | 18-19 |
| — A, course | 20-21 |
| — B, luxe | 23 |
| — C, course | 22 |
| — H, 3 et 6 vitesses | 8-12 |
| — Ievocyclette | 4-5 |
| — tandem-levo | 6-7 |
| — rétro-directe | 14-17 |
| — de dame | 26-29 |
| — touriste | 24 |
| — T. C. | 13 |
| — garçonnet et fillette | 25 |
| Changement de vitesse n° 1 | 37 |
| — — n° 2 (moyeu 2 vitesses) | 36-37 |
| — — n° 3 (moyeu 3 vitesses) | 38 |
| Conseils et développements | 47 |
| Freins | 30-32 |
| Garde-boue auxiliaire | 40 |
| Guidons | 38 |
| Motorette n° 2, deux chevaux | 42-43 |
| Moyeu Terrot, graissage | 34 |
| Pédalier des modèles H et B | 33 |
| Pneumatique | 3 |
| Selles à double suspension | 41 |
| Serrage du guidon | 39 |
| Suppléments | 39 |
| Suspension élastique pour motorette n° 2 | 44-45 |
| Tendeur pour moyeu, 2 vitesses | 35 |



Un des ateliers de Polissage — Préparation pour l'Émaillage — Les Bains du Nickelage
Sortie des Usines