

*Les trois Concours  
du Touring-Club de France*

---

*Au 1<sup>er</sup> Concours du T. C. F. 1901 (Freins), nous  
avons obtenu le PREMIER PRIX.*

---

*Au 2<sup>e</sup> Concours 1902 (Bicyclettes de Tourisme),  
l'UNIQUE MÉDAILLE D'OR nous a été  
décernée.*

---

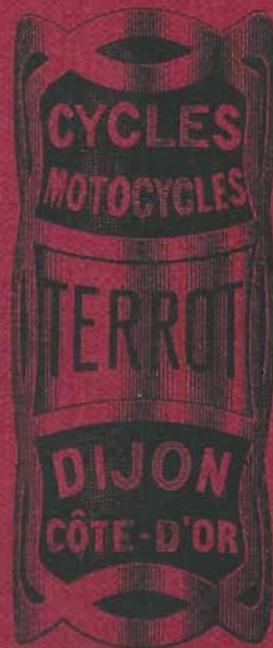
*Au 3<sup>e</sup> Concours 1905 (Bicyclettes de voyage), la  
MÉDAILLE D'OR nous a de nouveau été  
accordée.*

---

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



**TERROT & C<sup>ie</sup>**  
**CYCLES & MOTOCYCLETTES**  
**DIJON**



1<sup>re</sup> Edition



1910

SAISON 1910



# TERROT & C<sup>ie</sup>

DIJON (Côte-d'Or)

TÉLÉPHONE  
N° 135

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE  
TERROT - DIJON

## MAGASINS DE DÉTAIL



PARIS, 30, avenue de la Grande-Armée

<b>BELFORT</b> <i>27 et 29, faubourg de France.</i>	<b>NANTES</b> <i>3, quai Penhièvre.</i>
<b>BORDEAUX</b> <i>243, rue Judaïque.</i>	<b>NANCY</b> <i>17, rue des Dominicains.</i>
<b>GENÈVE</b> 2, quai Pierre-Fatio <i>et place du Cirque.</i>	<b>NICE</b> <i>12, rue Gioffredo.</i>
<b>GRENOBLE</b> <i>12, boulevard Gambetta.</i>	<b>REIMS</b> <i>43, place Drouet-d'Erlon.</i>
<b>LILLE</b> <i>63, rue Nationale.</i>	<b>SAINT-ETIENNE</b> <i>5, rue de la Préfecture.</i>
<b>LYON</b> <i>172, avenue de Saxe.</i>	<b>TOULOUSE</b> <i>2, boulevard Carnot.</i>
<b>MONTPELLIER</b> <i>5, rue Maguelone.</i>	<b>MARSEILLE</b> <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 61. 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 de 38<sup>m/m</sup>, mais nous les livrons aussi avec les grosseurs 35, 42 et 45<sup>m/m</sup>. — Les modèles de course ne peuvent recevoir que des pneus de 28, 32 et 35<sup>m/m</sup>.

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

Nous livrons aussi la jante bois Kuntz, la meilleure des jantes en bois. (*Suppléments, voir page 42*).

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

**Bicyclette "TERROT" Modèle A<sup>1</sup>, de Route**

Superbe machine  
+ + + de route + + +



**Bicyclette "TERROT"**

*Modèle A<sup>1</sup>*

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 deux vitesses TERROT, manette au guidon (page 34). 350 fr.

**Le même**, avec moyeu trois vitesses (voir page 35) . . . . . 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 42.*

## Bicyclette " TERROT "

Modèle AL

DE COURSE

A TUBE HORIZONTAL



## Bicyclette " TERROT "

Modèle AC

DE COURSE

A TUBE PLONGEANT



## Bicyclettes " TERROT "

Modèle AL

Modèle AC

DE COURSE

Ces deux modèles ne diffèrent que par la forme du cadre. Le **AL** est à tube horizontal, le **AC** à tube plongeant. Les deux modèles sont à arrière raccourci, très légers, mais donnant toutes les garanties de solidité pour la route.

Ils sont livrés avec pignon de 50 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.

Le modèle **AC** n'est pas livré avec garde-boue et en cadres de 57 et 62<sup>m</sup> seulement.

**POIDS** complet comme les clichés :

Avec pneumatiques 35 m/m, jantes acier . . .	11 kil. 1/2
Avec pneumatiques 28 à 32 m/m, jantes en 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 42.  
~~~~~

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.

# 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-Tubé-Wolber démontable de 28 et 32 m/m.

# Bicyclette " 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 superbe machine de luxe.

## PRIX

Complète, avec filets or, roue libre, deux freins sur jante, garde-boue, jantes nickelées et émaillées, net . . . . . 325 fr.

La même, avec moyen deux vitesses TERROT (voir page 34), net. . . . . 385 fr.

La même, avec moyen trois vitesses (voir page 35), net. . . . . 400 fr.

CHAMBERY & AUTOMOBILES  
P. MONTET  
19 JANV 1910  
CHAMBERY (Savoie)

## 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<sup>m</sup> 90, 6<sup>m</sup> 13, 5<sup>m</sup> 50, 5<sup>m</sup>, 4<sup>m</sup> 60.

### » PRIX «

La machine complète avec roue libre, deux freins sur jantes et garde-boue (jantes émaillées noir), net. . . . . 310 fr.

La même, avec moyeu deux vitesses  
TERROT (voir page 34), net . . . . . 370 fr.

La même, avec moyeu trois vitesses  
(voir page 35), net . . . . . 385 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<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.

## Bicyclette "TERROT" Modèle Fillette



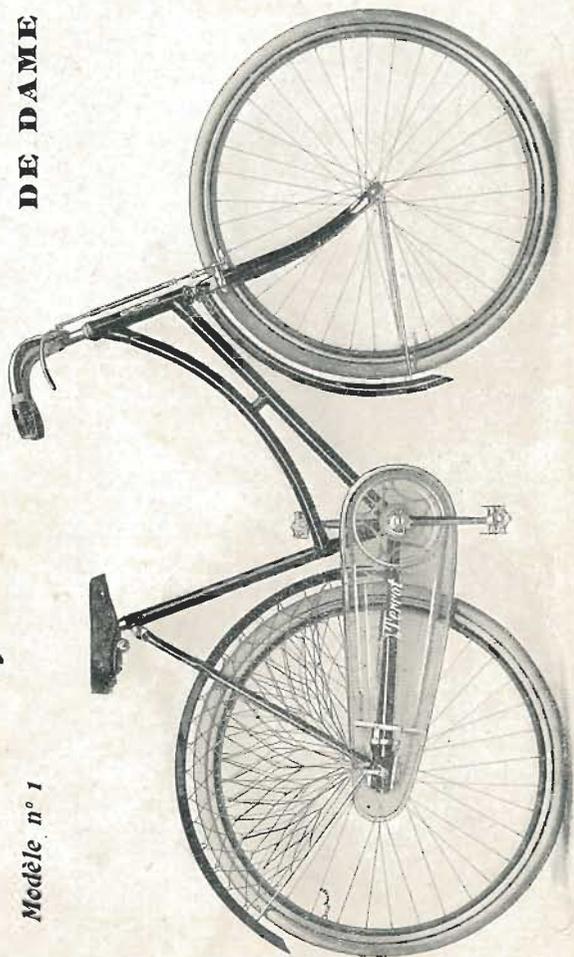
Mêmes tailles.

PRIX, complète, avec garde-boue, garde-chaîne et garde-jupe, mais sans roue libre, 210 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<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'établissons 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  
(voir page 34) et les deux freins sur jantes. . 360 fr.
- Complète avec moyeu trois vitesses (voir p. 35). 375 fr.

Ce modèle peut être livré avec la boîte à chaîne fermée de la *Touriste*, page 10, 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 42.

# 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<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 34), net. . . . . 400 fr.

Complète, en plus : moyeu trois vitesses (voir page 35), 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 10, mais avec roues de 0<sup>m</sup> 70 seulement, moyennant un supplément de . . . . . 30 fr.



# Levocyclette "TERROT"

Brevetée S. G. D. G.  
MÉDAILLE D'OR  
au Concours du T. G. F. 1905

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 n° 62 devront prendre un cadre de n° 57 en Levocyclette.

**PRIX :** Avec deux freins sur jantes et garde-boue. **475 fr.**  
Levocyclette de dame avec garde-jupe. . . **500 fr.**

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

# Levocyclette "TERROT"

## à 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.

## ATTESTATIONS

PAPETERIE V<sup>o</sup> Ed. PROTIN  
Maison fondée en 1855.

Liège, le 7 juillet 1909.

A Messieurs TERROT et C<sup>ie</sup>, Dijon.

Je suis enchanté de la Levo et émerveillé de son rendement. J'ai pu maintenir plusieurs heures (4 heures et demie) l'allure de 24 kilomètres à l'heure. J'ai couvert de nombreux kilomètres à l'allure de 31 et 32 à l'heure, histoire de voir ce que la machine avait dans le ventre.

Et tout cela avec plus de facilité que sur ma légère mono. Ceci en guise de réponse aux gens prétendant qu'on ne peut dépasser le 20 de moyenne avec une Levo.

Je trouve du reste le 20 de moyenne très joli, quand on le fait sans aucune fatigue !

Veuillez, Messieurs, recevoir l'expression réitérée de mes vifs remerciements. Je serai un ardent propagandiste, vous verrez.

Votre bien dévoué,

PROTIN,  
ancien Champion du monde.

Saint-Astier (Dordogne), le 10 juin 1909.

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

Je me suis procuré, il y a trois mois, chez M. G..., votre représentant, une Levocyclette.

Je n'ai qu'à me féliciter d'avoir tenu compte des appréciations élogieuses de la *Revue du Touring-Club de France*, et d'avoir acheté votre machine.

Je fais de la bicyclette depuis vingt ans, elle m'a rendu les plus grands services dans l'exercice de ma profession, et cependant j'allais abandonner, à regret, il est vrai, cet outil merveilleux, car avec les années j'éprouvais après une course un peu longue de l'essoufflement et de la fatigue.

Or, je dois à la vérité de dire que, depuis trois mois, je n'utilise plus que par les grandes pluies, le cheval et la voiture, et que l'espace de plus en plus les tournées en automobile, trop coûteuses pour le médecin de campagne.

Grâce à votre Levocyclette, l'exercice de la bécane m'est redevenu agréable; aussi je ne saurais trop recommander l'emploi de cet admirable instrument de travail qui réduit au minimum la fatigue, et me permet, dans un pays très accidenté, de monter toutes les côtes comme en me jouant.

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

Signé : Docteur E. LAFAYE,  
Premier adjoint au maire  
à Saint-Astier (Dordogne).

## ATTESTATIONS

Château des Veslins, par Dornes (Nièvre),  
le 6 septembre 1909.

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

Je considère comme un devoir de reconnaissance envers vous, de vous dire combien je suis enchanté de ma Levocyclette

Je l'ai essayée depuis près d'un an, sur tous les terrains, soit en plaine, soit en montagne, soit en pays accidenté; elle a toujours fait merveille, et elle ne m'a jamais occasionné le plus petit ennui.

C'est la machine idéale du Touriste, surtout de celui qui ne peut pratiquer la bicyclette qu'à de longs intervalles; j'ai pu, en effet, sans aucun entraînement, aborder avec ma Levo, sans la moindre fatigue, des étapes de 120 à 130 kilomètres en montagne, par des chemins extrêmement mauvais, et presque sans palier, avec des montées de 12 à 13 kilomètres.

Je suis arrivé à me convaincre que, avec une Levocyclette, une course en montagne de plus de 100 kilomètres ne fatigue pas plus qu'une course de même longueur en plaine. Sans aucune exagération, on peut affirmer que la Levocyclette supprime absolument toutes les fatigues du tourisme en montagne, pour n'en laisser subsister que les nombreux charmes.

Vous pourrez faire de ma lettre l'usage que vous voudrez; je serais enchanté si elle pouvait amener quelques touristes à essayer la Levocyclette et à apprécier ainsi par eux-mêmes cet outil admirable de locomotion.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma parfaite considération.

Signé : A. L.

T. C. F., n° 217,654.



# Tandem-Levo "TERROT"

Breveté S. G. D. G.

à direction double et à 2 freins puissants.

A HUIT VITESSES

de 3<sup>m</sup>40 à 7<sup>m</sup>40



== 20 ==

# Tandem-Levo "TERROT"

Breveté S. G. D. G.

A direction double

:: :: et deux freins

puissants :: :: :: ::

A HUIT VITESSES

de 3<sup>m</sup>40 à 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 autres  
précautions.

Hauteur du cadre avant, 0<sup>m</sup>47; arrière, 0<sup>m</sup>57.



PRIX complet . . . . . 775 fr.



== 21 ==

# 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, d'une douceur sans égale aux trois vitesses, est une machine hors ligne pour les voyages.

Elle 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.

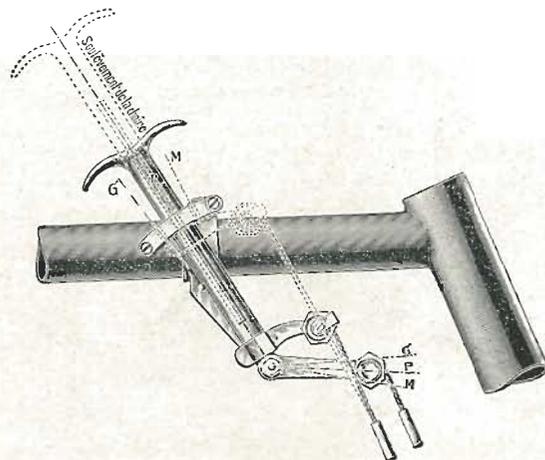
Le changement des vitesses s'opère en pleine marche, sans secousse, et avec la plus grande facilité.

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.

**PRIX** de la bicyclette avec freins n<sup>os</sup> 2  
et 5 et garde-boue, net : 425 fr.



**Pour changer de vitesse, un seul mouvement :**

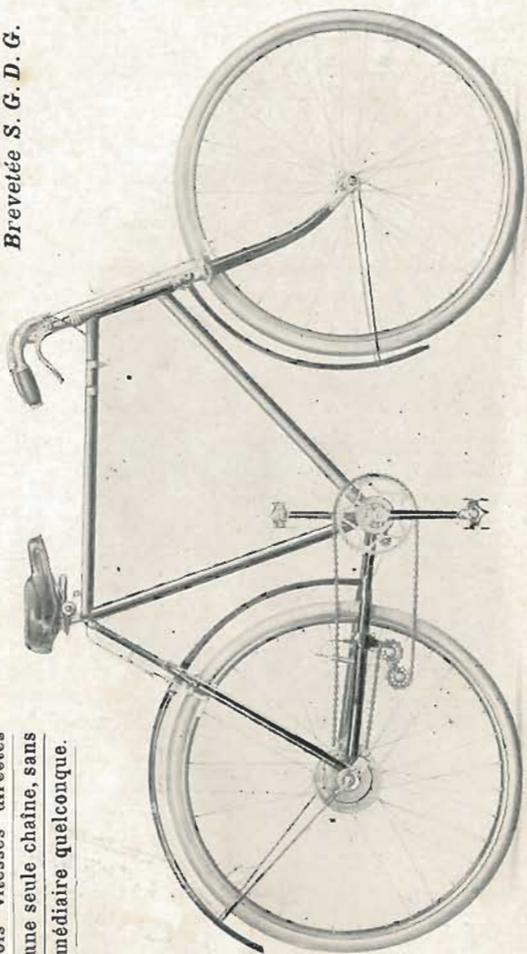
Vous tirez sur la tige du secteur placé sur le tube horizontal du cadre, derrière le guidon. Deux bras mobiles prennent la chaîne, la soulèvent, la tiennent suspendue au-dessus des pignons arrière. Vous laissez tomber la tige dans l'entaille G, P ou M du secteur, et le pignon G, P ou M se place sous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



## Bicyclette "TERROT" Modèle HE

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

Brevetée S. G. D. G.



— 24 —

## Bicyclette "TERROT"

Modèle H E. à trois vitesses  
directes et à une seule chaîne,  
sans intermédiaire quelconque.

Brevetée S. G. D. G.

Ce nouveau modèle est construit sur les principes du modèle H, dont il a tous les avantages.

Il en diffère par les soulève-chaîne et par l'enroulement des pignons du moyeu par la chaîne.

Lorsque vous voulez 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° 2 et 3  
et les garde-boue . . . 450 fr.



## Les mêmes Bicyclettes

Modèles H et 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 × 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 × 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 2 et 3 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.

Le modèle a été complété 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<sup>m</sup> 20 à 7<sup>m</sup> 32.

Nous la construisons :

En 2 vitesses directes, 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<sup>f</sup>

En 3 vitesses Rétro-Directe :

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

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

# Bicyclette "TERROT" Rétro-Directe

Roue libre et changement de vitesse automatique

2 et 4 vitesses

Brevetée S. G. D. G.

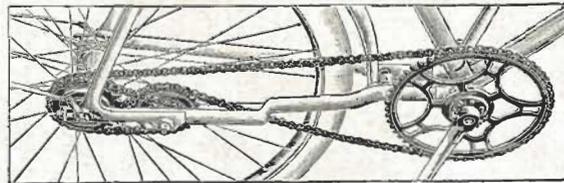


PRIX, 2 vitesses, avec les deux freins sur jante et les garde-boue, net . . . . . 350 fr.  
 4 vitesses, (voir p. 30 et 34). 400 fr.

# Rétro-Directe "TERROT"

A roue libre et changement de vitesse automatique

Brevetée 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 <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> 50 5 <sup>m</sup> 40	
Avec pignon 60 dents . . . . .	6 <sup>m</sup> 60	2 <sup>m</sup> 05, 3 <sup>m</sup> 20, 3 <sup>m</sup> 40, 3 <sup>m</sup> 65. 3 <sup>m</sup> 80, 4 <sup>m</sup> 12.
	6 <sup>m</sup> 50 5 <sup>m</sup> 50	

## 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 34), 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) : 4 00 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<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 . . . . . 4 30 fr.

== 30 ==

## La Rétro-Directe

"TOURISTE"

AVEC BOÎTE À CHAÎNE EN TÔLE, 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 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. +

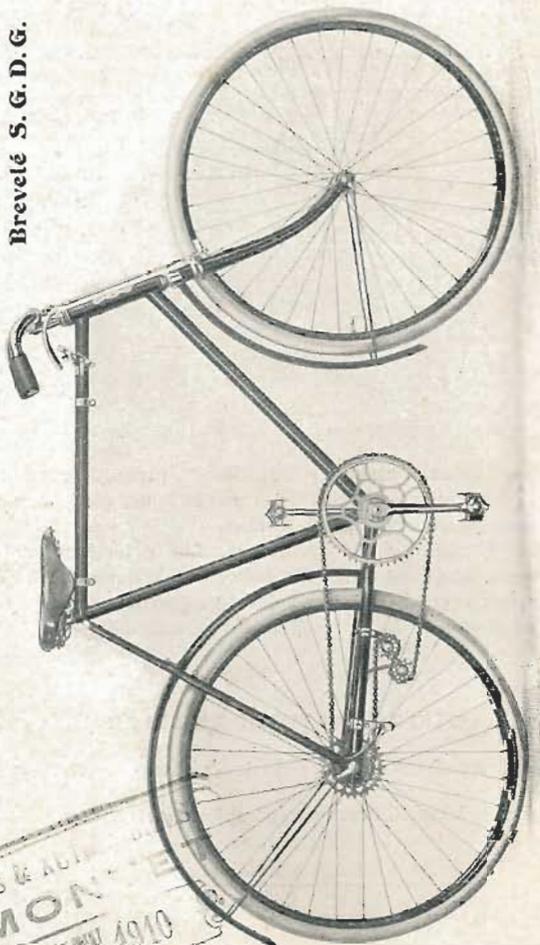
Pour suppléments, voir page 42.

== 31 ==



# Changement de vitesse "TERROT" N° 1

Breveté S. G. D. G.



CYCLLES & ACCESSOIRES  
P. MONTEAU  
19 JANV 1910  
CLAMPÉRT Javoit

## 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

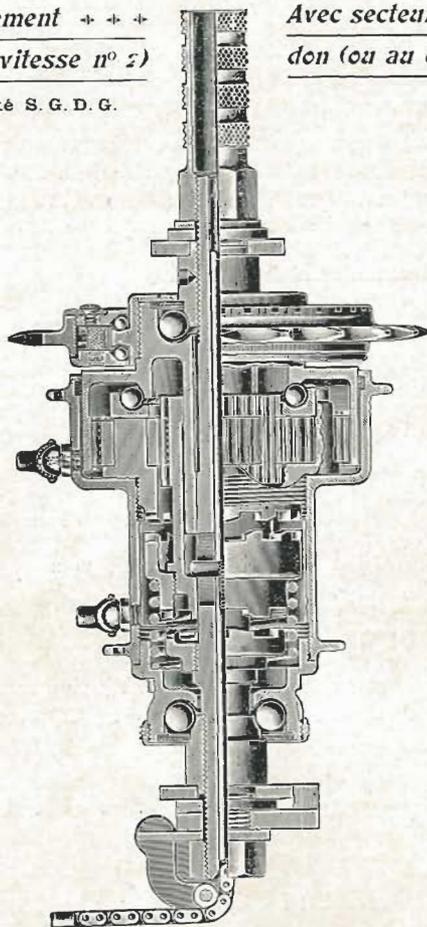
## Le Moyeu "TERROT"

à 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"

Une seule chaîne

à deux vitesses.

Roue libre aux deux vitesses

Démultiplication : 33%

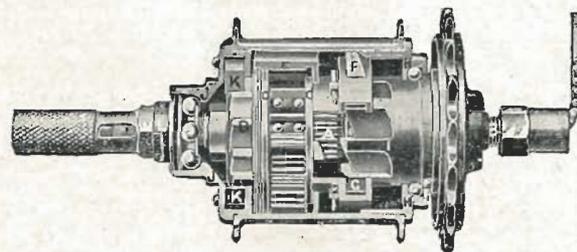


Le changement d'une vitesse à une autre s'opère en pleine marche, par une petite manette placée au guidon. Plus besoin d'abandonner ce dernier, le pouce de la main droite manœuvre la manette, avec la plus grande facilité. La seule précaution à prendre est celle de ne pas appuyer sur la pédale au moment 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; les satellites sont montés sur billes. 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 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 <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

*Pour les changements  
de vitesse n° 2, T. C.  
et H.E. → → → → →*

“ 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.

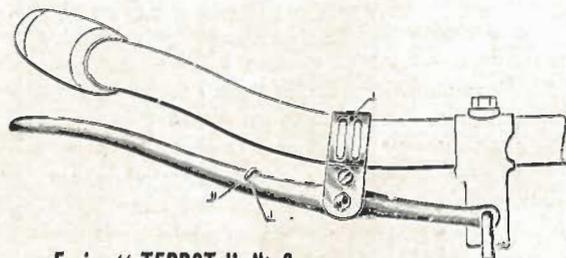
Si un moyeu n° 2 s'est dérégulé, ce qui peut se produire par l'allongement du câble, il suffit de régler le tendeur de façon à ce que la manette étant à la petite vitesse, il y ait un espace d'environ 1 mm entre le manchon C et la rondelle F.

## Les Freins “ TERROT ”

sont les meilleurs,

les plus souples, les plus sûrs.

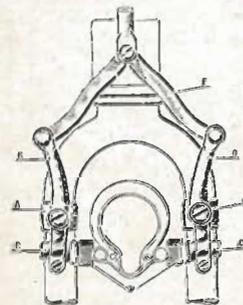
Avec eux on peut descendre les pentes les plus raides sans aucun risque et à l'allure désirée.



Frein “ TERROT ” N° 2

sur Jante avant (B<sup>14</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.

## Les Freins " TERROT "

### sont les meilleurs

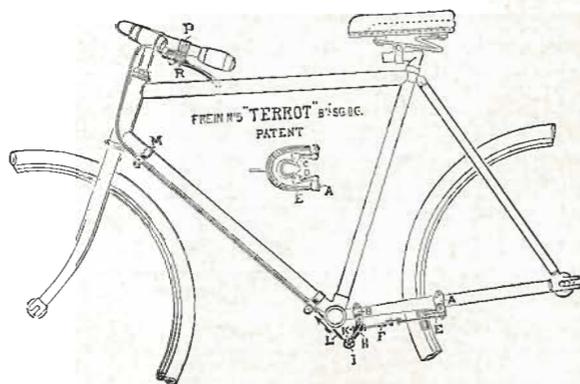
Ce dessin représente le frein fixé sur le cadre, derrière le pédalier. La vis à gorge l serri de tendeur au câble. Si ce dernier est trop lâche, on l'enroule sur cette vis ; si on veut l'allonger, on y trouvera toujours une certaine longueur à dérouler.

*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.

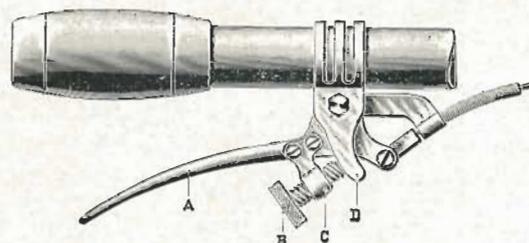
Ce Frein s'ajuste à toutes les Bicyclettes.

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.

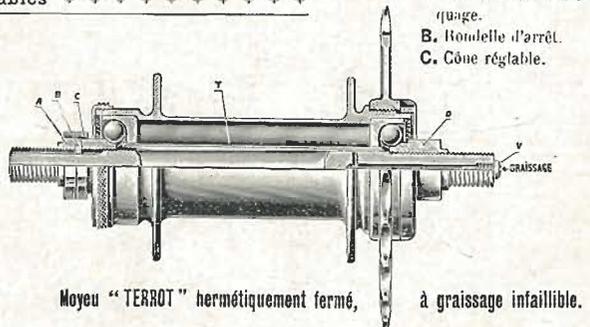
## FREIN N° 6

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

Supplément pour chaîne à petits rouleaux : 25 fr.

## Le Moyeu "TERROT"

Avec graissage direct sur les billes et muni de cônes indéréglables



Moyeu "TERROT" hermétiquement fermé, à graissage infailible.

**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.



## 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.

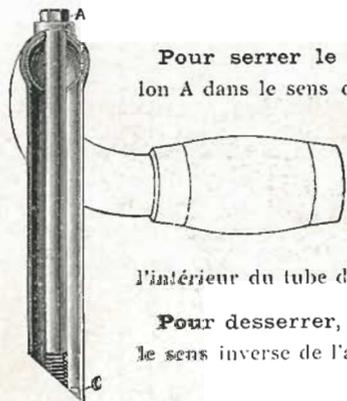
Complété par une bavette en cuir au garde-boue avant, il protège la chaîne presque autant qu'une boîte fermée.



PRIX. . . . . 7<sup>f</sup>50

— avec bavette au garde-boue avant. 10 fr.

## Serrage intérieur du Guidon de nos Bicyclettes



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

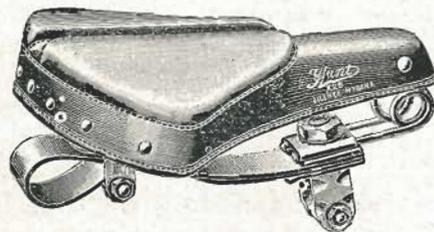
Pour desserrer, tourner le bouton A dans le sens inverse de l'aiguille d'une montre.

## SUPLÉMENTS

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 »

## Selles à double suspension

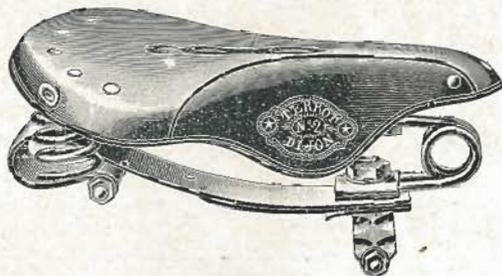
Modèle pour Bicyclettes



PRIX . . . . . 17 fr.

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

Modèle pour Motorettes



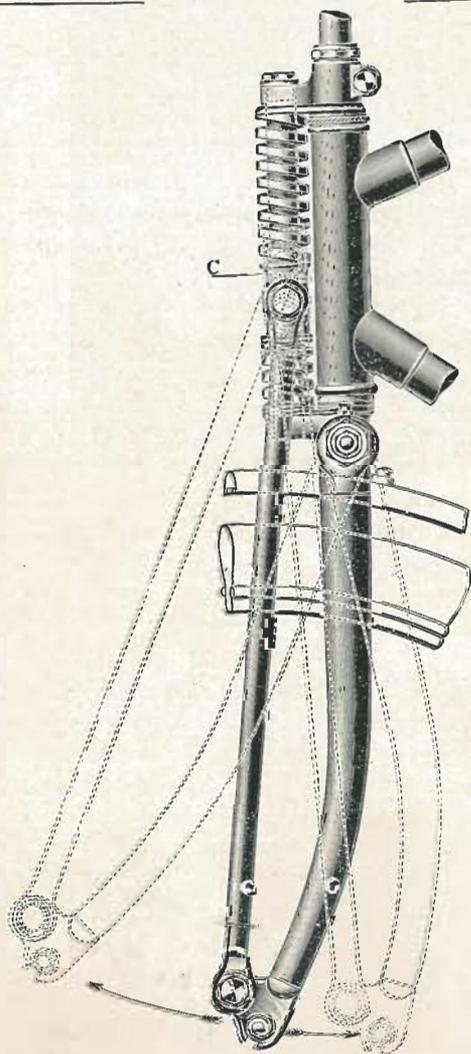
PRIX . . . . . 20 fr.

(En supplément avec la motorette 10 fr.)

## Nouvelle Fourche élastique "TERROT"

Modèle 1910

Brevetée S. G. D. G.



44

## Nouvelle Fourche élastique "TERROT"

Modèle 1910

Brevetée S. G. D. G.



Toutes nos Motorettes modèle 1910 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 1910 au prix de 75 fr.



45

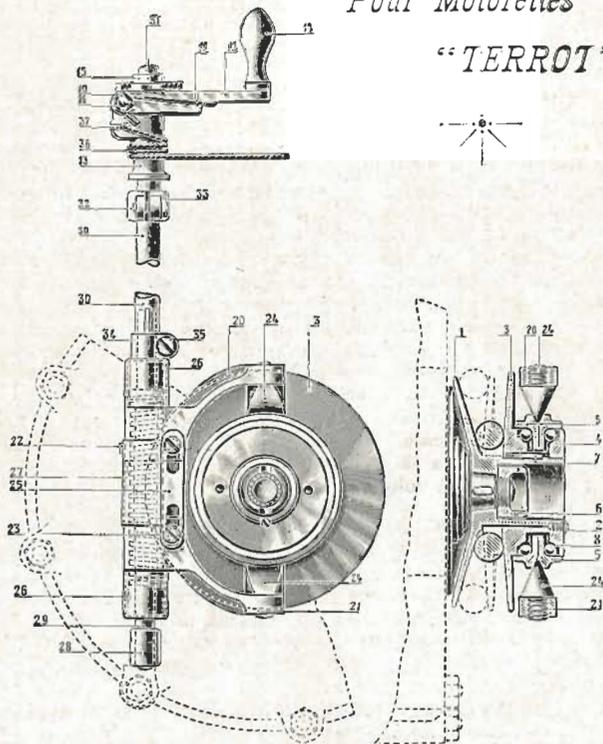
# Changement de Vitesse

PROGRESSIF

Breveté S. G. D. G.

Pour Motorettes

“TERROI”



Notre dispositif, très simple et très sûr, nous a permis de monter, dans la course de côte de Nice, des montées de 12 et 14 %, et de grimper, au meeting du mont Ventoux, les 22 kilomètres, avec moyenne de 9 %, sans l'aide des pédales, c'est-à-dire qu'avec lui notre motorette 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 une vous économiserez votre essence en vous mettant à la plus grande vitesse et en fermant le gaz presque entièrement.

**DESCRIPTION.** — Comme l'indique le dessin ci-contre, notre changement de vitesse consiste en une poulie extensible. Les jones de cette poulie peuvent s'écartier 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 lige 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 lige 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 mm à 28 mm. 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.

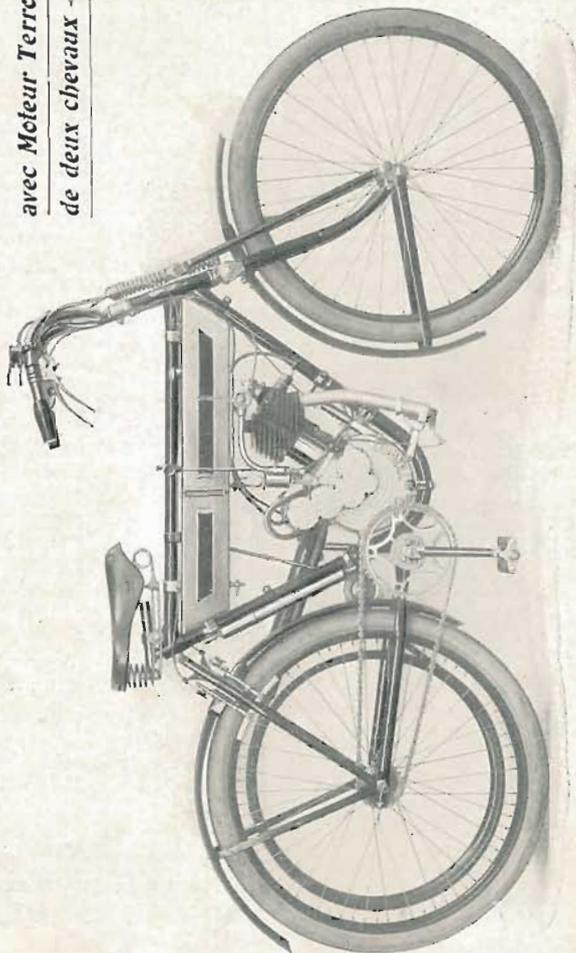
Au cas où la côte serait trop longue, augmenter progressivement l'admission des gaz, si nécessaire.

PRIX (livré avec la Motorette) net: 100 fr



# Motorette " TERROT " N° 2

avec Moteur Terrot-Zedel  
de deux chevaux



La Motorette est aussi docile qu'une bicyclette. Elle est indispensable aux cyclistes l'que celle dernière fatigue.

## 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 litres pour 100 kilomètres.

Notre petit moteur 2 chevaux, construit d'après nos dessins 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 démontables.

La Motorette n° 2 est montée en cadre 0<sup>m</sup> 52 ou 0<sup>m</sup> 58. Le moteur est incliné pour réduire les trépidations.

### PRIX

Complète, avec nouvelle 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-poussière pour magnéto. 6 fr.

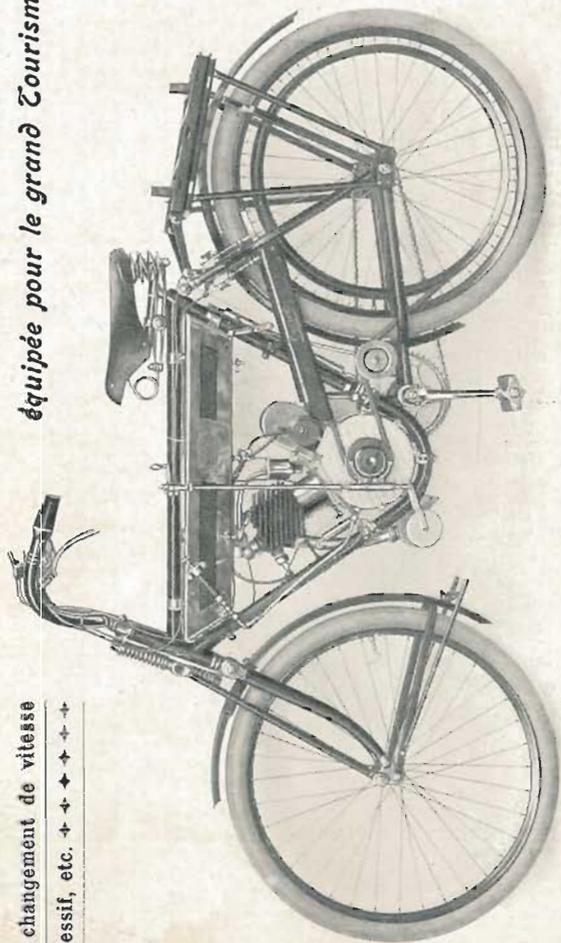


Une notice spéciale, donnant toutes les instructions utiles, accompagne chaque Motorette.

# Motorette "TERROT"

Avec changement de vitesse  
progressif, etc. + + + + +

équipée pour le grand *Tourisme*



# Motorette " TERROT "

*Equipée pour le grand **Tourisme***



Avec changement de vitesse  
progressif, etc. + + + + +

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

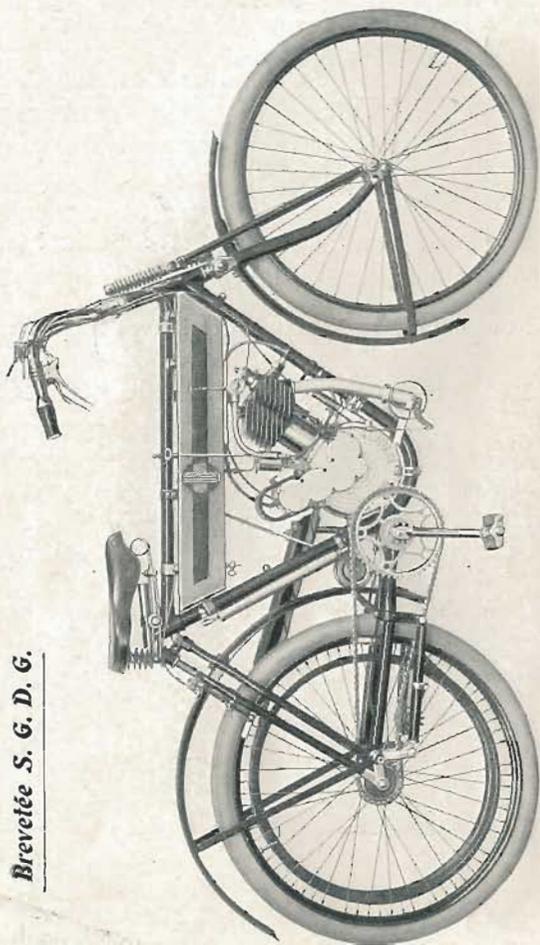
Nous donnons ci-après le détail avec les prix :

<b>Motorette seule</b> . . . . .	850 fr.
<i>Changement de vitesse progressif</i> . . . . .	100 fr.
<i>Support porte-bagages</i> . . . . .	11 fr.
<i>Support pour la roue avant (très pratique pour réparer le pneu)</i> . . . . .	5 fr.
<i>Cache ou protège-magnéto</i> . . . . .	6 fr.
	<hr/>
	972 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. . . . . 30 fr.



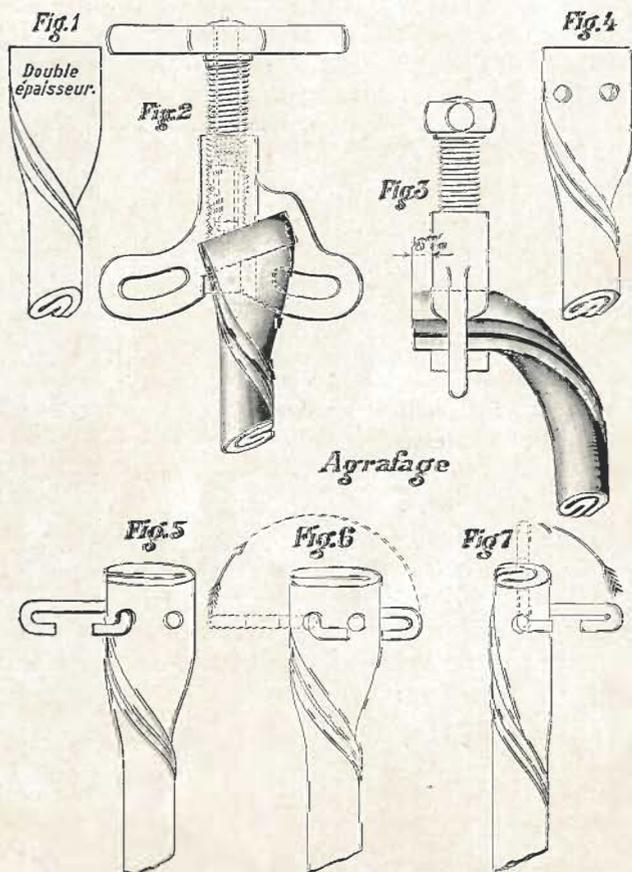
Transformation d'une ancienne Motorette (sans la fourche avant). . . . . 100 fr.



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



## Perçage des Courroies



## INSTRUCTIONS

### sur le perçage et l'agrafage des courroies



Le perçage des courroies s'opère de la manière suivante :

Couper la courroie bien d'équerre et la dérouler comme l'indique la figure 1; l'introduire dans l'ouverture du perce-courroie (fig. 2) jusqu'à ce qu'elle dépasse la partie cylindrique de celui-ci de 6 mm (fig. 3); percer les deux épaisseurs en vissant la vis-foret, sortir la courroie, lui faire faire un demi-tour et recommencer l'opération ci-dessus. La courroie sortie doit alors représenter la figure 4, c'est-à-dire que sa double épaisseur doit être percée de deux trous.

Introduire l'agrafe suivant figure 5, du côté ouvert de la courroie, lui faire opérer un demi-tour dans le sens de la flèche indiquée figure 6, faire pénétrer l'agrafe dans l'autre trou, les quatre épaisseurs étant traversées, redresser l'agrafe suivant la flèche de la figure 7, en serrant les deux bords de la courroie et l'opération est terminée.

La même opération se pratique pour l'autre extrémité.





## ATTESTATIONS

Saint-Antonin (Tarn-et-Garonne), le 1<sup>er</sup> août 1909.

Messieurs TERROT et C<sup>ie</sup>, à Dijon.

Suivant votre désir, je me fais un plaisir de vous communiquer mes observations sur la motorette que je vous ai achetée il y a un an.

J'ai fait un peu plus de dix mille kilomètres. Pour faire ces dix mille kilomètres, j'ai dépensé deux cents litres d'essence (exactement 210), sept bidons d'huile ; j'ai usé trois courroies et j'ai dû changer mes deux enveloppes.

Je calcule que le kilomètre revient environ à un centime et demi.

Comme entretien, j'ai procédé au rodage de mes soupapes trois fois et j'ai profité de ces circonstances pour nettoyer la vanne d'air, qui est cause d'une mauvaise carburation, lorsqu'elle est encombrée de poussière.

J'aborde les côtes (lorsqu'elles sont dures et longues) avec le moins de gaz possible ; j'augmente l'admission des gaz insensiblement lorsque la déclivité augmente et si la côte se prolonge, j'use de l'échappement libre ; grâce à ces simples précautions, la motorette monte admirablement toutes les côtes du pays accidenté que j'habite.

En résumé, je ne puis que vous exprimer mon entière satisfaction.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de mes sentiments distingués.

Signé : Dr A. CONSTANS,  
conseiller général du Tarn-et-Garonne.

La Rixouse (Jura), le 7 juin 1909.

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

Je dois vous dire que cette moto n° 2 m'a donné complète satisfaction jusqu'à ce jour. Elle a franchi avec une aisance admirable les côtes les plus dures de la région, entre autres celles de Morez aux Rousses, de Morez à la Savine et de Saint-Claude à Septmoncel, où il y a, sur plusieurs kilomètres, des rampes de 7 à 10 pour 100

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma parfaite considération.

Signé : U. ANTOINE,  
chef de section (construction P.-L.-M.)

## ATTESTATIONS

ENTREPRISE MERCIER

La Rixouse (Jura)

La Rixouse, le 30 juin 1909.

Messieurs TERROT et C<sup>ie</sup>, cycles, Dijon.

Je viens de faire sur la motorette n° 2108, que vous m'avez livrée dernièrement, une randonnée merveilleuse pour un débutant.

J'ai couvert 360 kilomètres en une journée et demie, tout en faisant du tourisme, c'est-à-dire en m'arrêtant en de nombreux points intéressants. Comme profil, voyez Taride, Saint-Claude, Nantua, Bellegarde, Genève, Nyon, col de Saint-Cergues, Morez, col de la Savine, Lons-le-Saunier. Retour à Saint-Claude par Morez.

Et pas le plus petit incident en route ! La route du col de Saint-Cergues, qui a du 80-90 et jusqu'à 100 m<sup>m</sup>, était encore déformée en suite du dégel, et j'ai cependant franchi cette rampe sans difficulté. Au col, j'ai trouvé un motocycliste montant une machine de 3 HP. 1/2, qui attendait patiemment que son moteur brûlant refroidisse. Ce monsieur m'a d'ailleurs avoué qu'il avait pédalé ferme dans la rampe.

Durant ma promenade, je n'ai jamais eu à m'arrêter du fait de ma machine. En dernier lieu, j'avais acquis un peu de souplesse et d'expérience, ce qui m'a permis de faire du 40 kilomètres à l'heure, sans pour cela utiliser toute la puissance du moteur.

Moyennement, j'ai usé un litre d'essence par 40 kilomètres et parfois 45 kilomètres, soit 0 fr. 01 au kilomètre.

Enfin, aucune pièce de ma motorette, qui a déjà fourni 1.500 kilomètres, n'est détériorée.

J'en suis en tous points satisfait.

Veuillez agréer, Messieurs, mes bien sincères salutations.

Signé : E. ROUSSEL,  
entrepreneur à La Rixouse (Jura).

P. S. — Je ne saurais vous faire le meilleur éloge de votre motorette qu'en vous disant que je la recommande tout spécialement à mes amis.

## ATTESTATIONS

Verrès (Italie), le 2 septembre 1909.

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

Jusqu'à ce jour, je suis content de votre motorette 2 HP., modèle 1909.

Je viens de passer le petit Saint-Bernard très facilement ; il est vrai que c'est la onzième fois que je fais ce trajet. J'ai fait la montée du bourg Saint-Maurice à l'Hospice en 1 h. 40, arrêt compris de vingt minutes au Belvédère. Je pèse 95 kilos, donc un moteur qui permet de gravir une montée de cette longueur, on peut le dire, est un moteur bien au point.

Agrérez, Messieurs, les salutations d'un partisan de votre motorette.

Signé : J. HUSSY,

6, rue Pierre-Fatio, Genève (Suisse).

M. E. POLYNIRE  
Barcelonnette (Basses-Alpes)

Barcelonnette, le 24 octobre 1909.

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

Je fais, avec ma motorette, comme maximum, du 8 pour 100, mais je suis ravi de sa consommation; j'ai fait environ 3,000 kilomètres depuis le mois de juin et je suis dans une moyenne de 37 à 40 kilomètres au litre, je couvre toujours les 120 kilomètres avec mes trois litres.

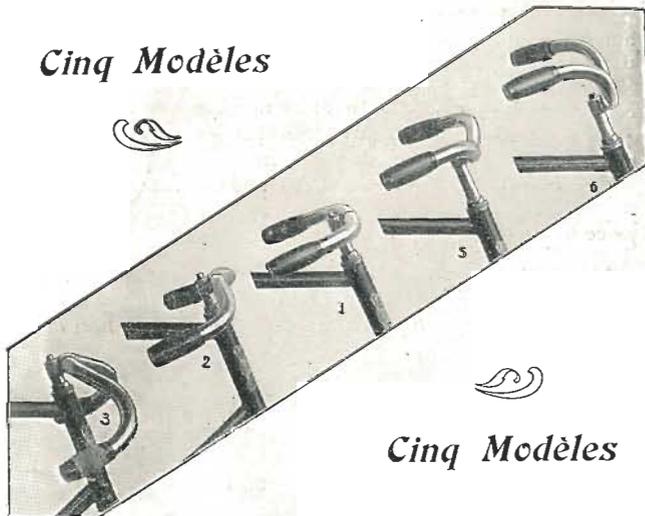
Je vous prie d'agréer, avec mes remerciements, mes sincères salutations.

Signé : E. POLYNIRE.



## Nos Guidons

### Cinq Modèles



### Cinq Modèles

## 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 2 francs le bidon.



## 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 40.)

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 D <sup>m</sup> 70	Nombre de dents	Roue de D <sup>m</sup> 70
40	16	54	16
	18		7 <sup>m</sup> 42
	20		6 58
	22		5 94
46	16	60	16
	18		8 <sup>m</sup> 25
	20		7 32
	22		6 60
50	16	60	20
	18		6 60
	20		6 »
	22		5 50
	5 <sup>m</sup> 50		24
	4 90		5 50
	4 40		
	4 »		
	6 <sup>m</sup> 30		
	5 60		
	5 05		
	4 60		
	6 <sup>m</sup> 90		
	6 13		
	5 50		
	5 »		

# La Voiturette TERROT

Moteur 4 cylindres, 8/10 chevaux

Transmission par cardans transversaux

Trois vitesses

Marche arrière

## PRIX :

Avec carrosserie, deux places,

Net : 5,650 fr.

Avec carrosserie, quatre places, double phaéton,

Net : 6,400 fr.



## RÉPERTOIRE

	PAGES
Modèles A, route . . . . .	4-5
— AL et AC . . . . .	6-7
— B, luxe. . . . .	9
— C, course. . . . .	8
— H, HE, 3 et 6 vitesses . . . . .	22-26
— levocyclette. . . . .	16-17
— tandem-levo . . . . .	20-21
— rétro-directe . . . . .	28-31
— de dame . . . . .	12-15
— touriste. . . . .	10
— T. C. . . . .	27
— garçonnet et fillette. . . . .	11
Attestations . . . . .	18-19, 58-60
Changement de vitesse n° 1 . . . . .	32-33
— — n° 2 (moyeu 2 vitesses) . . . . .	34-35
— — n° 3 (moyeu 3 vitesses) . . . . .	35
— — pour motorette . . . . .	46-47
Conseils et développements . . . . .	62
Fourche élastique . . . . .	44-45
Freins. . . . .	37-39
Garde-boue auxiliaire . . . . .	41
Guidons . . . . .	61
Huile spéciale pour motorettes. . . . .	61
Lanterne électrique . . . . .	56-57
Motorette n° 2, deux chevaux. . . . .	48-52
Moyeu Terrot, graissage. . . . .	40
Perçage des courroies . . . . .	54-55
Pneumatiques . . . . .	3
Selles à double suspension . . . . .	43
Serrage du guidon. . . . .	42
Suppléments. . . . .	42
Suspension élastique pour motorette n° 2 . . . . .	52-53
Tendeur pour moyeu 2 vitesses . . . . .	36
Voiturettes Terrot . . . . .	63

