

*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

1911

SAISON 1911

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

## MAGASINS DE DÉTAIL

### PARIS

30, Av. de la Grande-Armée

### BELFORT

27 et 29, faub. de France

### BORDEAUX

243, rue Judaïque

### BOURG

place de la Comédie

### GRENOBLE

12, boulevard Gambetta

### LILLE

63, rue Nationale

### LYON

172, avenue de Saxe

### MONTPELLIER

5, rue Maguelone

### MARSEILLE

161, rue de Rome

### NANTES

3, quai Penthévre

### NANCY

19, rue du Pont-Mouja

### NICE

12, rue Gioffredo

### REIMS

43, pl. Drouet-d'Erlon

### SAINT-ÉTIENNE

5, rue de la Préfecture

### TOULOUSE

2, boulevard Carnot

### VOIRON

promenade du Mail

BUREAUX & USINES

Rue André-Colomban, 2

## DIJON

(Côte-d'Or)

TÉLÉPHONE N° 135

Adresse télégraphique : TERROT-DIJON

## AGENCES GÉNÉRALES

*Pour la Belgique :*

**DINANT**, quai de Meuse, 16.

*Pour la Suisse Française :*

**GENÈVE**, place du Cirque.

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

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.

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*. **Nous ne réparons que les machines de notre marque.**

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

Nos pneumatiques sont garantis pour une saison.

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



*Ce Catalogue annule les précédents*

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

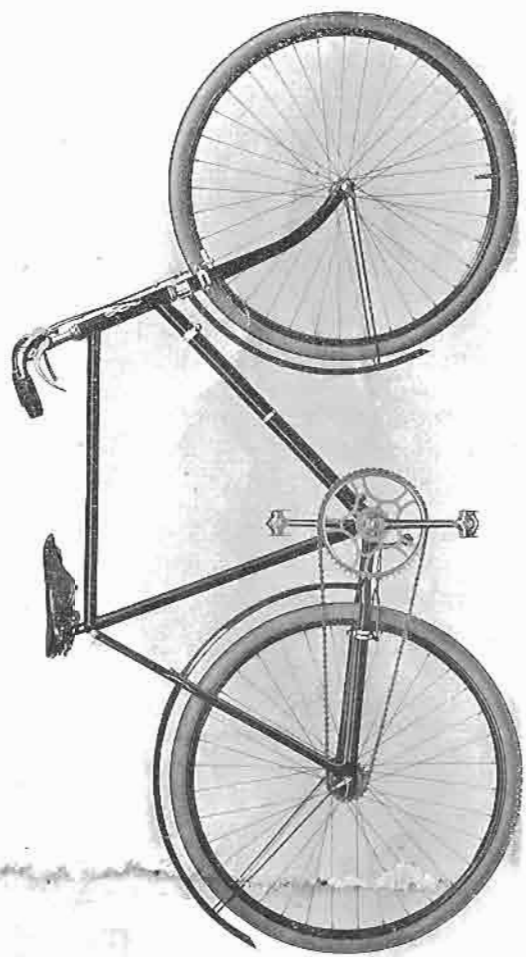
Tous nos cadres sont renforcés. Les jantes en forme W, émaillées noir, nickelées ou demi-nickelées. Nous livrons aussi la jante bois Kuntz, la meilleure des jantes en bois. (*Suppléments, voir page 41*). Le serrage du guidon est intérieur. Les roulements de tous nos modèles sont bien clos et à l'abri de la poussière. Les guidons peuvent être choisis à volonté d'après notre tableau page 56. La chaîne est à petits rouleaux avec pignons de 54, 50 ou 46  $\times$  16, 18, 20, 22 et 24 dents, suivant le modèle.

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

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



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.



“ Terrot ” modèle A<sup>1</sup>

## “ 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 TERROT deux vitesses, manette au guidon (page 32). 350 fr.

**Le même**, avec moyeu trois vitesses (voir page 33) . . . . . 365 fr.

## “ TERROT ” Modèle A

DE ROUTE

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

*Pour les suppléments, voir page 41.*

**" TERROT " Modèle AL**  
LÉGÈRE DE COURSE

A TUBE HORIZONTAL



**" TERROT " Modèle AC**  
DE COURSE

A TUBE PLONGEANT



**" TERROT " Modèles AL et AC**  
DE COURSE

Les modèles **AL** et **AC** 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'étréoulesse du pédalier ne permet que l'emploi de pneumatiques de 28, 32 et 35<sup>m/m</sup> et elle exclut également les moyeux à changement de vitesse.

Le modèle **AL** peut être livré avec garde-boue, tandis que **AC** ne peut pas en recevoir.

**POIDS** complet comme les clichés des deux modèles :

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

° **PRIX** des deux Modèles :

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

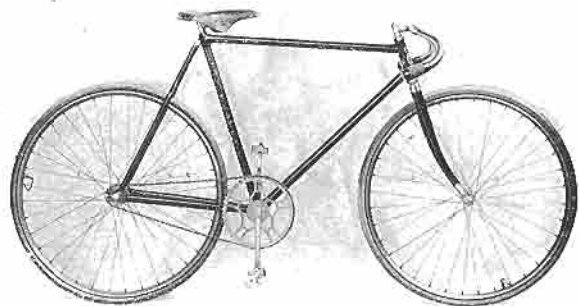
~~~~~  
Pour suppléments, voir page 41.  
~~~~~

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

## " TERROT " Modèle C

SPÉCIALE DE COURSE

A TUBE PLONGEANT



Ce modèle est spécialement construit pour la course.  
L'arrière du cadre est très raccourci et sa forme diffère des autres modèles.

Elle est émaillée en vert ou en noir.

### POIDS :

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

## " TERROT " Modèle B

LÉGÈRE DE LUXE



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

### PRIX

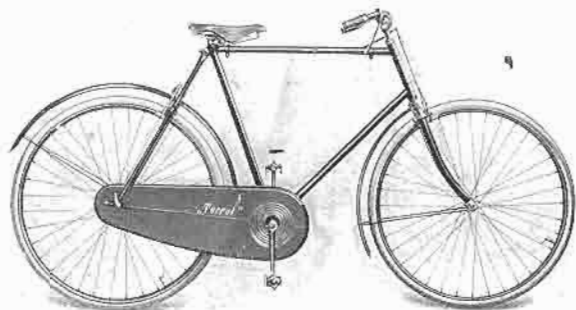
Complète, émail noir, avec filets or, roue libre, deux freins sur jante, garde-boue, jantes nickelées et émaillées, selle Brooks B 16, net. 325 fr.

La même, avec moyeu deux vitesses TERROT (voir page 32), net. . . . . 385 fr.

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

Pour suppléments, voir page 41.

## 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.

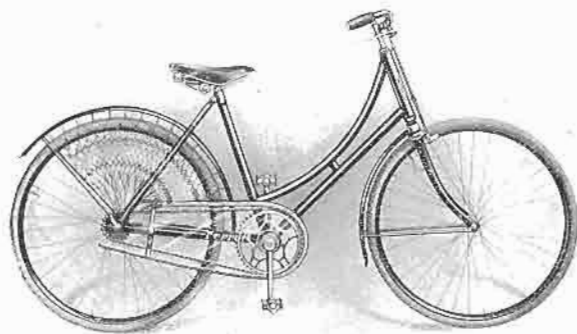
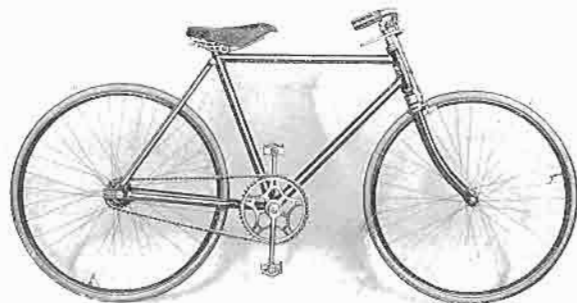
Développements : 6<sup>m</sup> 90, 6<sup>m</sup> 13, 5<sup>m</sup> 50, 5<sup>m</sup>, 4<sup>m</sup> 60.

### PRIX

- La machine complète avec roue libre, deux freins sur jantes et garde-boue (jantes émaillées noir), net . . . . . 310 fr.
- La même**, avec moyeu TERROT, deux vitesses (voir page 32), net . . . . . 370 fr.
- La même**, avec moyeu trois vitesses (voir page 33), net . . . . . 385 fr.

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

## "TERROT" Modèles Garçonnet et Fillette



Ces modèles sont construits en trois tailles :

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

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

- PRIX** net, frein n° 2 compris . . . . . 190 fr.
- — avec frein n° 2 et roue libre. 200 fr.
- Fillette**, complète, avec garde-boue, garde-chaîne et garde-jupe, mais sans roue libre, 210 fr.



“Terrot” de Dame, modèle n° 1

## “TERROT” de Dame

MODÈLE N° 1

Machine très soignée et d'une solidité à toute épreuve. Elle se fait en tailles de 0<sup>m</sup> 50 et 0<sup>m</sup> 55 avec roues de 0<sup>m</sup> 65. Développements courants 5<sup>m</sup> 85, 5<sup>m</sup> 20 et 4<sup>m</sup> 70. Nous l'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 32) et les deux freins sur jantes. . . 360 fr.
- Complète avec moyeu trois vitesses (voir p. 33). 375 fr.

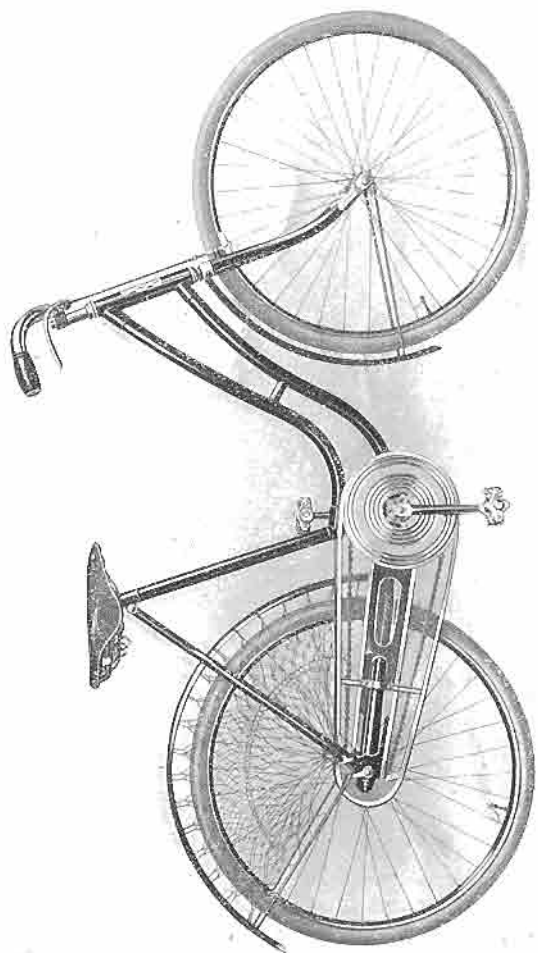
Ce modèle peut être livré avec la boîte à chaîne fermée de la *Touriste*, page 10, mais avec roues de 0<sup>m</sup> 70 seulement, moyennant supplément de . . . . . 30 fr.

## Rétro-Directe pour Dames

(Voir page 28.)

Pour suppléments, voir page 41.





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

**“ TERROT ” de Dame, Modèle N° 2**  
**DE LUXE**

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

PRIX

- Complète avec roue serve, frein n° 2, jantes en bois ou demi-nickelées, garde-boue bois, net. **320 fr.**
- Complète avec roue libre, deux freins, jantes en bois ou demi-nickelées, garde-boue bois, net. **350 fr.**
- Complète, en plus : moyeu TERROT, deux vitesses (voir page 32), net. . . . . **400 fr.**
- Complète, en plus : moyeu trois vitesses (voir page 33), net . . . . . **415 fr.**

— 3 —

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 0<sup>m</sup> 63 devront prendre un cadre de 0<sup>m</sup> 57 en Levocyclette.

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

PRIX : Avec deux freins sur jantes et garde-boue.  
Levocyclette de Dame avec garde-juppe.

475 fr.  
500 fr.

## Levocyclette " TERROT "

A DIX VITESSES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Une brochure spéciale est ajoutée à toute Levocyclette.

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



“ Terrot ” Tandem-Levo

# “ TERROT ” Tandem-Levo

BREVETÉ S. G. D. G.

A HUIT VITESSES, de 3<sup>m</sup>40 à 7<sup>m</sup>40

A direction double et deux freins puissants



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.

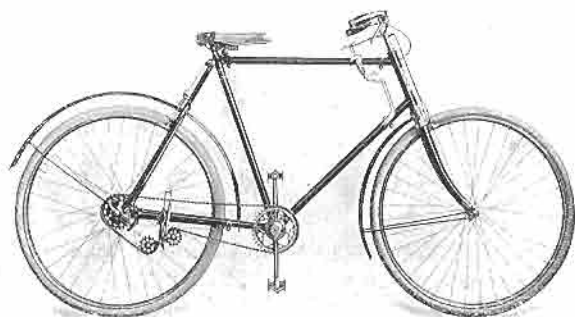
Hauteur du cadre avant, 0<sup>m</sup>47; arrière, 0<sup>m</sup>57.



PRIX complet . . . . . 775 fr.

## 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.

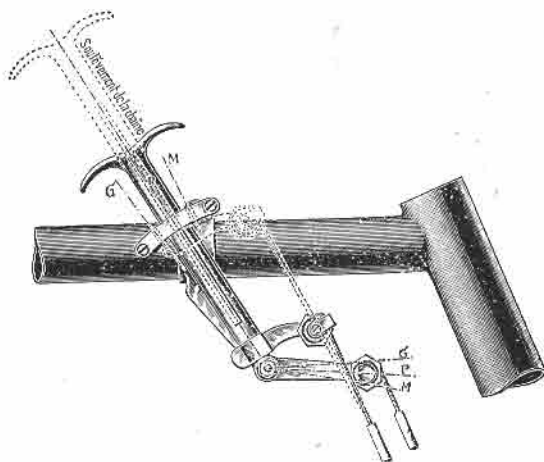
Tout le secret se résume en trois pignons du moyen, qui se placent à volonté sous la chaîne d'une façon facile et absolument sûre.

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.

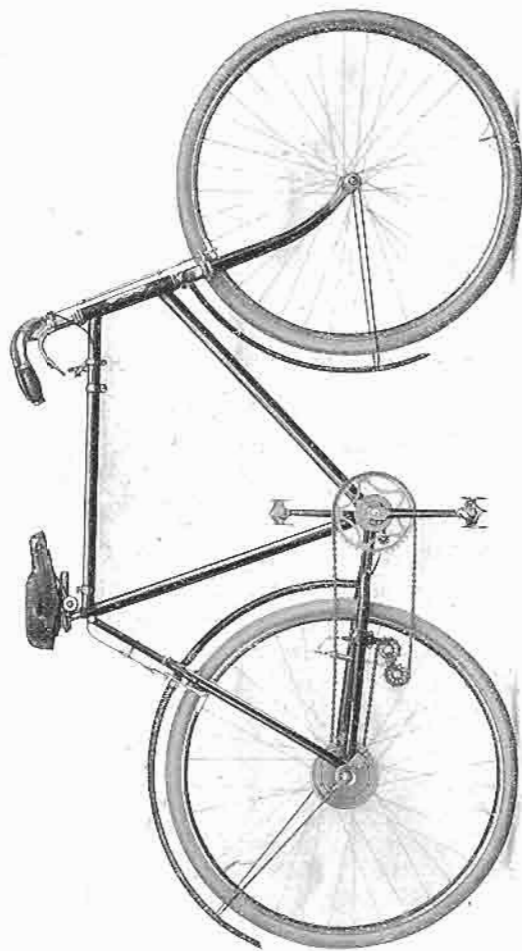


**PRIX** de la bicyclette avec freins nos 2  
et 5 et garde-boue, net : 425 fr.



**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.



“ Terrot ” modèle HE

## “ TERROT ” Modèle HE

BREVETÉ S. G. D. G.

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



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

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

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



PRIX avec freins n<sup>os</sup> 2 et 3  
et les garde-boue . . . 450 fr.

## 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.

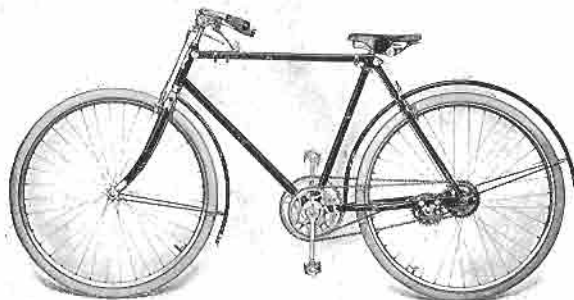
Le déplacement est fait plus vite qu'il ne faut pour lire ce renseignement.

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 deux et trois 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 :

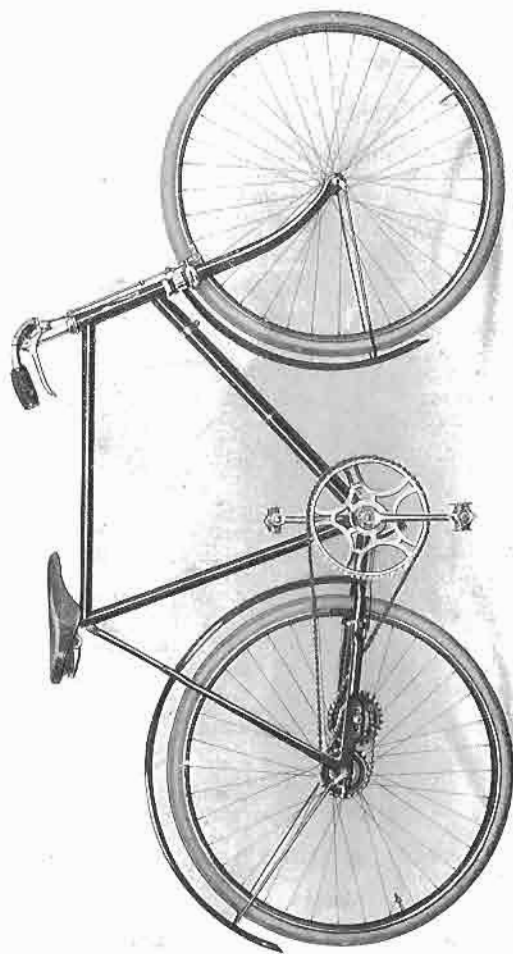
- a) 5<sup>m</sup> et 2<sup>m</sup> 80
- b) 6<sup>m</sup> et 2<sup>m</sup> 80 — 3<sup>m</sup> 65 ou 4<sup>m</sup>
- c) 7<sup>m</sup> 15 et 2<sup>m</sup> 80 — 3<sup>m</sup> 65 ou 4<sup>m</sup>

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>



“ Terrot ” modèle Rétro-Directe

PRIX, 2 vitesses, avec les deux freins sur jante et les garde-boue, net . . . . 350 fr.  
 — 4 vitesses, (voir p. 28 et 32). . . . . 400 fr.

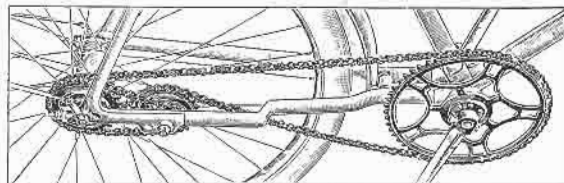
## “ TERROT ” Modèle Rétro-Directe

BREVETÉ S. G. D. G.

A roue libre et changement de vitesse automatique.

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

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



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

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

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

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

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

## " TERROT " Modèle Rétro-Directe

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

Deux en directe, deux en rétro

En ajoutant à notre Rétro-Directe notre moyeu à deux vitesses (page 32), 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 27. Cette disposition est très pratique et les résultats sont excellents et confirmés.

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

## " TERROT " Modèle Rétro-Directe de Dame

à deux vitesses, brevetée S. G. D. G.



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

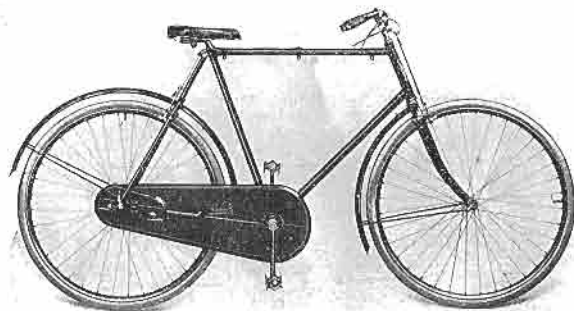
Les multiplications habituelles sont : 5<sup>m</sup> 40 et 2<sup>m</sup> 90 ou 3<sup>m</sup> 30 et 4<sup>m</sup> 95 et 2<sup>m</sup> 67, 2<sup>m</sup> 90 ou 3<sup>m</sup> 30.

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

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

## La Rétro-Directe " TOURISTE "

AVEC BOITE A CHAÎNE EN TÔLE, 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 27, avec pignon de 54 dents, peuvent être choisis.

PRIX, avec 2 freins sur jante, garde-boue et boîte à chaîne spéciale. 390 ₣

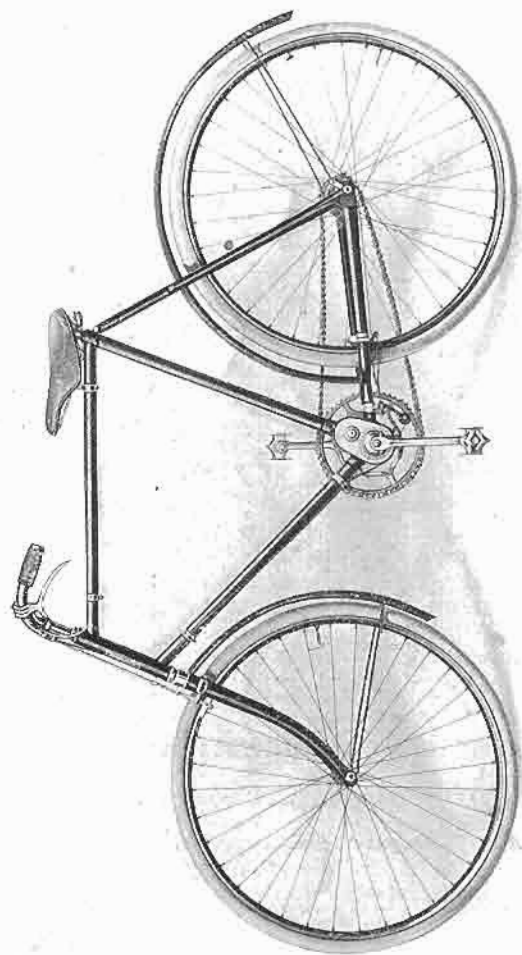
La même, avec quatre vitesses. . . . 450 ₣

Modèle Dame, complet, deux vitesses. 400 ₣

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

Pour suppléments, voir page 41.





“ Terrot ” modèle n

## Tendeur-Amortisseur “TERROT”

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

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

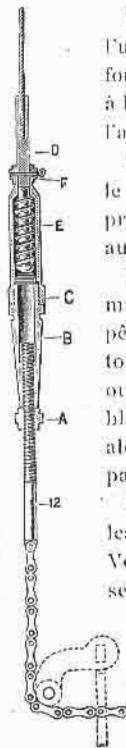
Le tendeur se compose de la tige 12, vissée dans le manchon inférieur B. En vissant plus ou moins profondément, on donne plus ou moins de tension au câble et c'est tout.

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

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

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

Si un moyeu n° 2 s'est dérégulé, ce qui peut se produire par l'allongement du câble, il suffit de régler le tendeur de façon à ce que la manette étant à la petite vitesse, il y ait un espace d'environ 1<sup>m/m</sup> 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>re</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

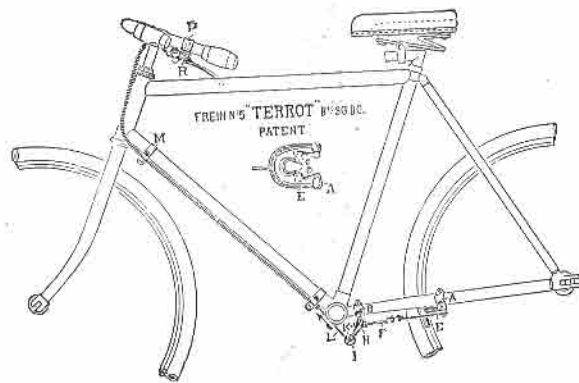
Ce dessin représente le frein fixé sur le cadre, derrière le pédalier. La vis à gorge I sert de tendeur au câble. Si ce dernier est trop lâche, on l'enroule sur cette vis ; si on veut l'allonger, on y trouvera toujours une certaine longueur à dérouler.

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

Frein "TERROT" n° 5 sur jante arrière

*Breveté S. G. D. G.*

Primé aux deux Concours du T. C. F.



PRIX : 20 fr.

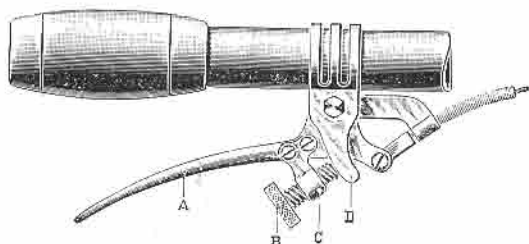
Ce Frein s'ajuste à toutes les Bicyclettes.

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

## Nouveau LEVIER à Ralentisseur

POUR FREIN N° 5

Breveté S. G. D. G.



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

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

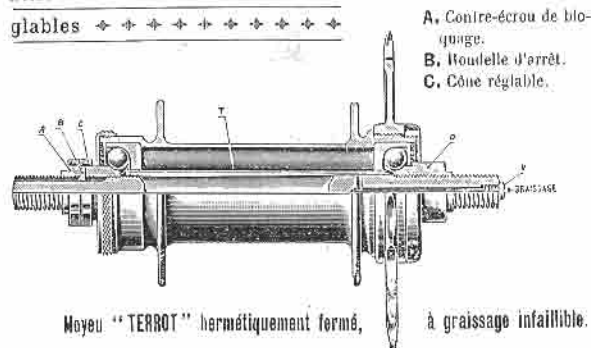
## FREIN N° 6

Moyeu à roue libre et Frein à contre-pédale

Supplément : 25 fr.

## Le Moyeu "TERROT"

Avec graissage direct sur les billes et muni de cônes indérégables



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.

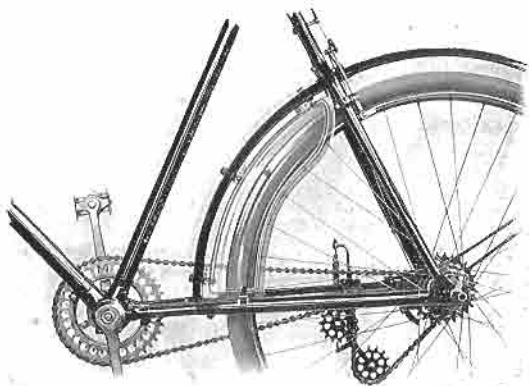
N. B. — Ne jamais se servir d'un poinçon et d'un marteau pour faire ce réglage.

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.

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

## Garde-Boue auxiliaire "TERROT"

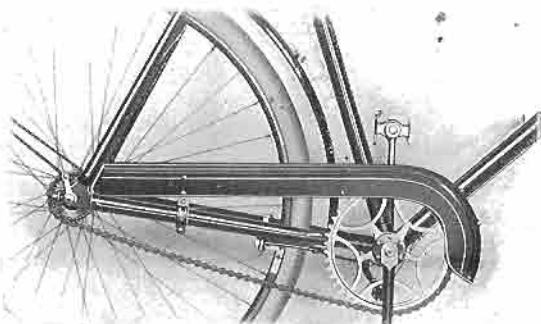


(Monté sur un modèle H à six vitesses.)

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

## PROTÈGE-PANTALON

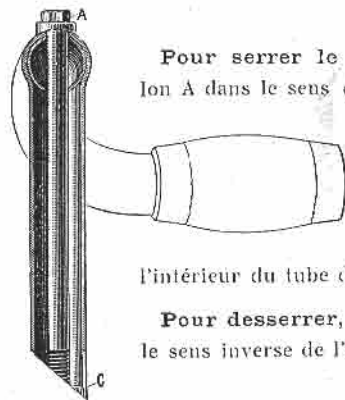


Très pratique, empêchant la chaîne de salir le pantalon.

**PRIX : 7 fr. 50**

## 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 remonte alors et écarte les parties extensibles du tube plongeur C, faisant ainsi serrage dans

l'intérieur du tube de la fourche.

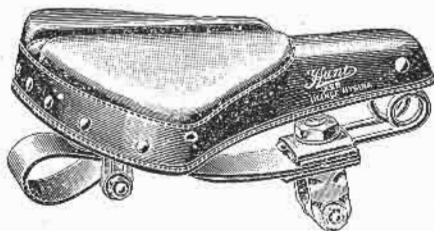
Pour desserrer, tourner le boulon A dans le sens inverse de l'aiguille d'une montre

## 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 » |
| ROUE LIBRE . . . . .                      | 10 » |
| — vendue séparément . . . . .             | 15 » |

## SELLES A DOUBLE SUSPENSION

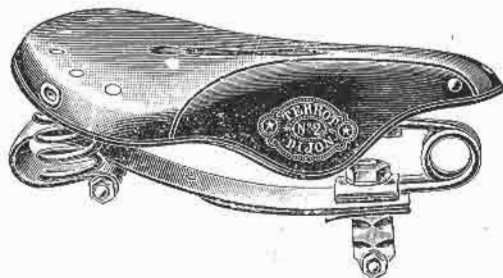
*Modèle pour Bicyclettes*



PRIX. . . . . 17 fr.

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

*Modèle pour Motorettes*



PRIX. . . . . 25 fr.

*(En supplément avec la motorette 10 fr.)*

## La Courroie

### SOINS A LUI DONNER

**La Courroie doit avant tout être souple.** — Pour lui conserver cette souplesse, il faut d'abord qu'elle soit propre. Débarrassez-la donc de la boue ou de la poussière, soit en la brossant ou en l'essuyant avec un chiffon mouillé.

Si la courroie est par trop encroûtée, commencez par enlever la croûte avec un couteau.

Enlevez soigneusement les petits cailloux qui entrent parfois dans la courroie et qui, en y restant, l'abiment et usent la gorge de la poulie.

N'employez jamais du pétrole ou de l'essence pour nettoyer une courroie.

**La Courroie doit être grasse.** — Une fois nettoyée, graissez-la avec de l'huile de ricin ou végétale, en la frottant aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur pour bien faire entrer la graisse dans le cuir.

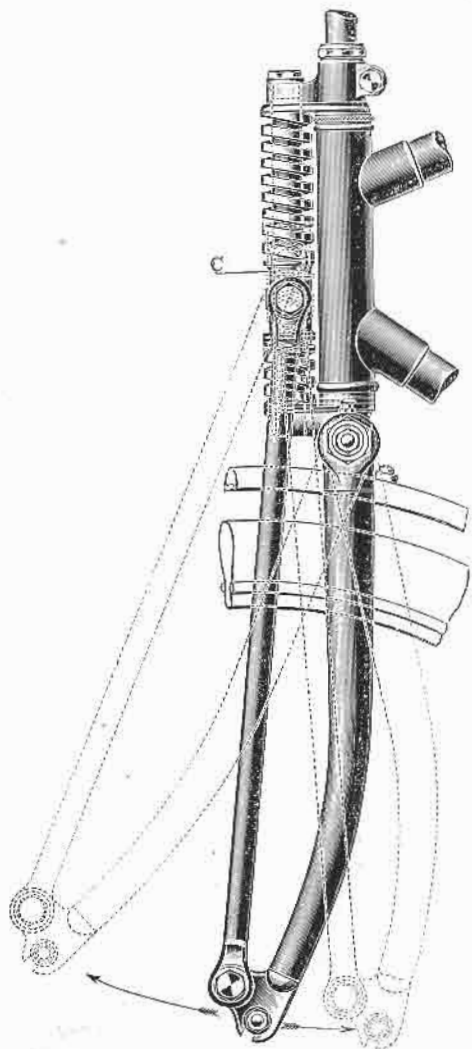
Si la courroie a été mouillée, essuyez-la bien et graissez-la ensuite.

En résumé, si vous voulez une bonne courroie, nettoyez-la et graissez-la de temps en temps. Toutes les fois que vous rentrez d'une course, détendez la courroie et sortez-la de la petite poulie du moteur afin d'empêcher que la partie le touchant ne soit séchée par la chaleur du moteur.

Une courroie bien soignée ne donnera guère d'ennuis, rendra bien et durera longtemps.

## Nouvelle Fourche élastique " TERROT "

Brevetée S. G. D. G.



## Nouvelle Fourche élastique " TERROT "

MODÈLE 1911, Brevetée S. G. D. G.

Toutes nos Motorettes modèle 1911 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.

---

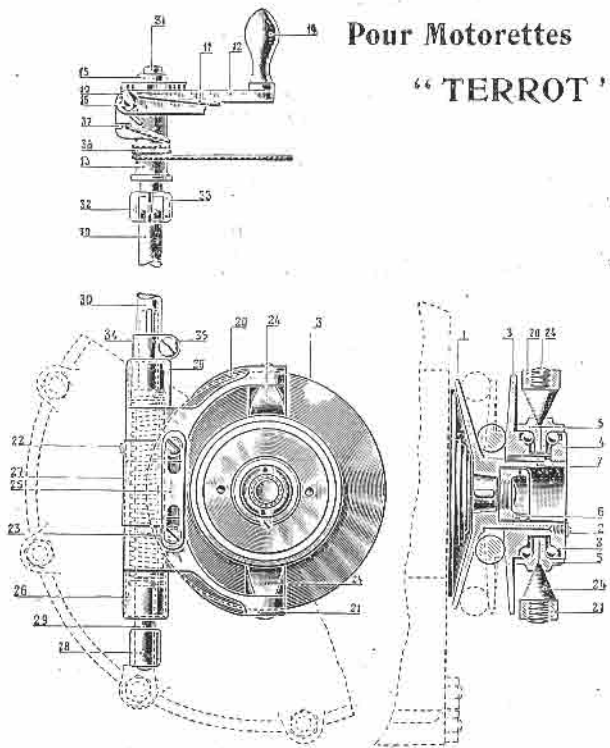
Nos Motorettes 1903 peuvent également recevoir cette nouvelle fourche et nous échangeons l'ancienne fourche avec sa suspension contre le modèle 1911 au prix de 75 fr.

# Changement de Vitesse progressif

MODÈLE 1911, Breveté S. G. D. G.

Pour Motorettes

“ TERROT ”



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 moyenné 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 unie 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 joues de cette poulie peuvent s'écarter ou se rapprocher l'une de l'autre sous l'influence de coins, pénétrant plus ou moins entre deux bagues, montées sur billes. Ces coins sont actionnés par une tige 30 portant, à son extrémité supérieure une manette 14.

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

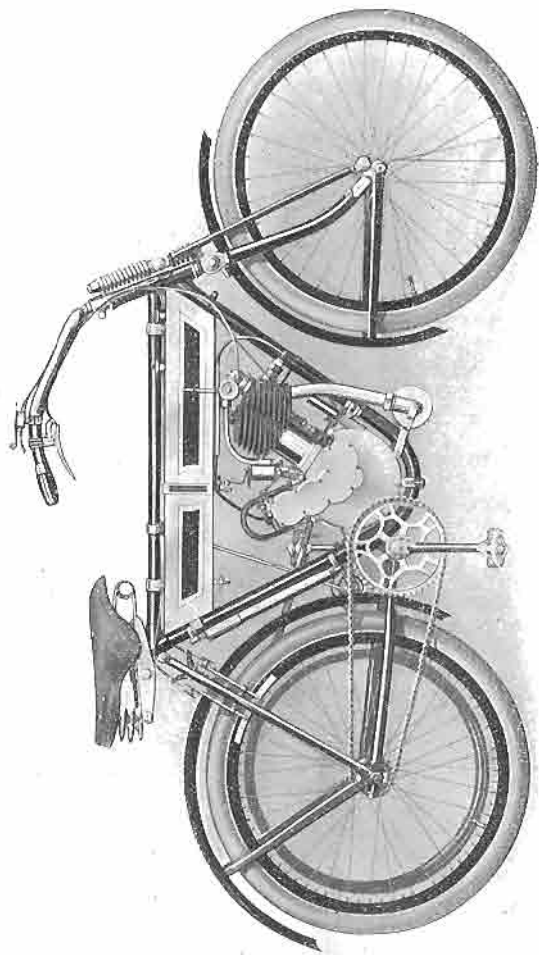
S'assurer que la courroie n'est pas trop tendue, mais suffisamment cependant pour ne pas patiner.

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** du modèle 1911, net. . . 100 fr.  
(Livré avec la Motorette)



Motorette "Terrot" N° 2

## Motorette "TERROT" N° 2

(NOM DÉPOSÉ)

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

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 600 ou 650 renforcés à l'arrière :

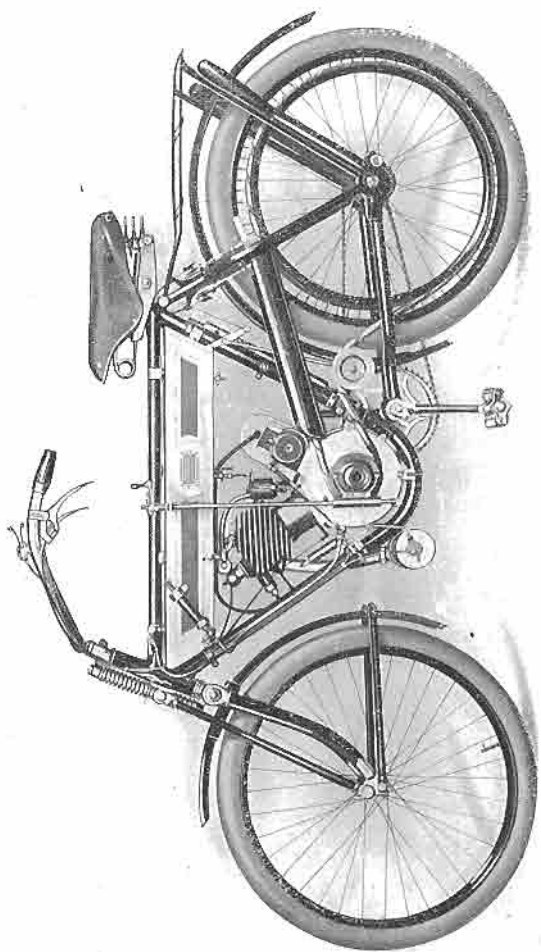
En modèle simple . . . . . 875 fr.

En modèle rétro-directe : . . . 950 fr.

Pour suppléments, voir page 41.

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





Motorette " Terrot " n° 2

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

## Motorette " TERROT "

ÉQUIPÉE POUR LE GRAND TOURISME

Avec changement de vitesse progressif, etc.

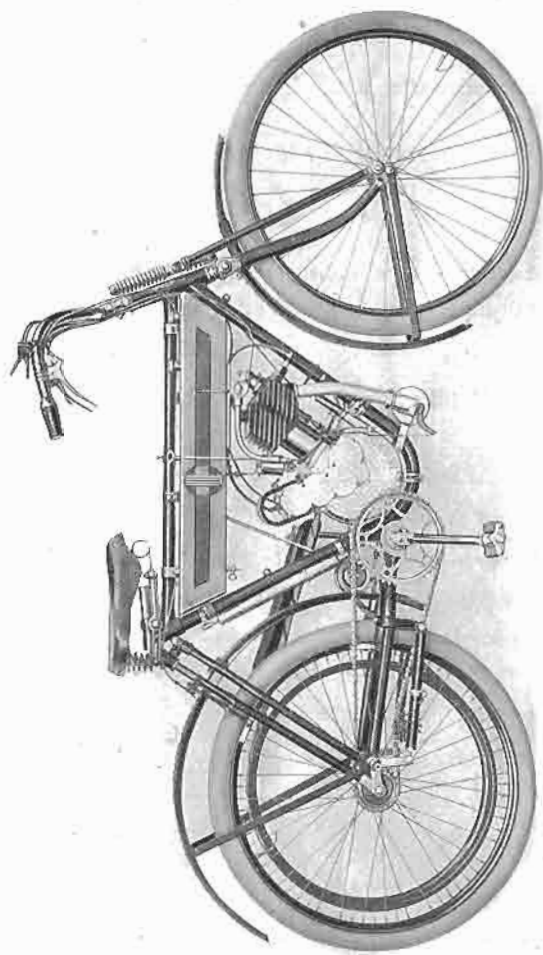
La photogravure ci-contre représente la Motorette TERROT équipée pour le grand tourisme.

Voici les détails avec les prix :

|                                                                                             |                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Motorette seule . . . . .                                                                   | 875 fr. »          |
| <i>Changement de vitesse progressif . .</i>                                                 | <i>100 fr. »</i>   |
| <i>Support porte-bagages, modèle 1911</i><br><i>(déposé). . . . .</i>                       | <i>11 fr. »</i>    |
| <i>Support pour la roue avant (très pra-</i><br><i>tique pour réparer le pneu) (déposé)</i> | <i>5 fr. »</i>     |
| <i>Cache ou protège-magnéto . . . . .</i>                                                   | <i>6 fr. 50</i>    |
| <i>Cache-courroie. . . . .</i>                                                              | <i>5 fr. »</i>     |
| <i>Nouvel échappement libre. . . . .</i>                                                    | <i>7 fr. 50</i>    |
|                                                                                             | <b>1,010 fr. »</b> |



|                                                           |        |
|-----------------------------------------------------------|--------|
| <b>Supplément</b> pour selle à double suspension. . . . . | 40 fr. |
| — pour repose-pieds démontables. . . . .                  | 15 fr. |



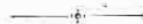
Suspension élastique de la Motorette "Terrot" brevetée S. G. D. G.

## Suspension élastique DES MOTORETTES "TERROT"

Brevetée S. G. D. G.

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

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



Supplément pour les Motorettes TERROT. . . . . **80 fr.**



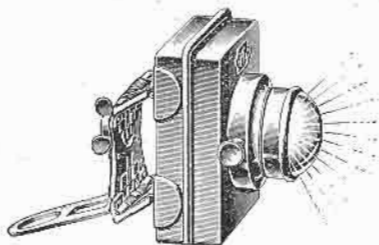
Transformation d'une ancienne Motorette (sans la fourche avant) . . . . . **100 fr.**



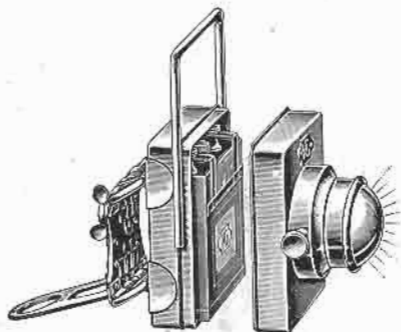
*La suspension élastique ne peut pas se placer avec la disposition rétro-directe.*

## Lanterne électrique

POUR VÉLOS ET MOTORETTES



Lanterne fermée



Lanterne ouverte

## Lanterne électrique

POUR VÉLOS ET MOTORETTES

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

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

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

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

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

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

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

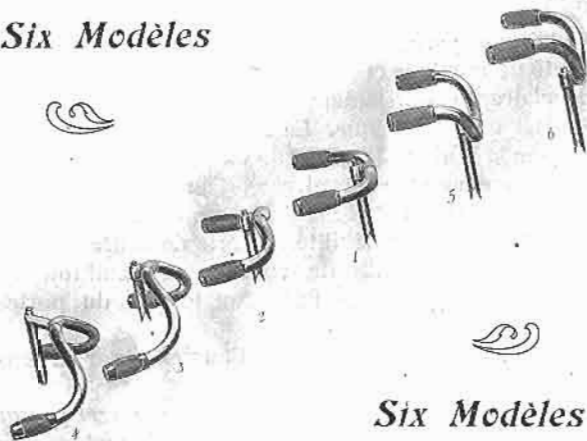
*Poids de la lanterne complète* : 1,250 grammes.

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

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

## Nos Guidons

### Six Modèles



### Six 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 3 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 39.)

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 e/m

## TABLE DE DÉVELOPPEMENTS

| Nombre de dents | Roue de 0 <sup>m</sup> 70 | Nombre de dents | Roue de 0 <sup>m</sup> 70 |
|-----------------|---------------------------|-----------------|---------------------------|
| 40              | 16                        | 54              | 16                        |
|                 | 18                        |                 | 18                        |
|                 | 20                        |                 | 20                        |
|                 | 22                        |                 | 22                        |
| 46              | 16                        | 60              | 16                        |
|                 | 18                        |                 | 18                        |
|                 | 20                        |                 | 20                        |
|                 | 22                        |                 | 22                        |
| 50              | 16                        | 60              | 24                        |
|                 | 18                        |                 | 22                        |
|                 | 20                        |                 | 22                        |
|                 | 22                        |                 | 22                        |

## Caractéristiques de la Voiture légère TERROT

10 HP, MODÈLE 1911

**MOTEUR** 4 cylindres monobloc 65 × 110 m/m, à soupapes commandées.

**CARBURATEUR** CLAUDEL.

**ALLUMAGE** à haute tension par Magnéto Bosch.

**GRAISSAGE** automatique par pompe.

**EMBRAYAGE** par cône.

**CHANGEMENT DE VITESSE** à train balladeur, trois vitesses, marche arrière.

**TRANSMISSION** par cardans transversaux.

**ESSIEU AVANT** profilé à pivots.

**ROUES** en bois, égales, châssis court 700 × 85 e/m.

— — — long 750 × 85 e/m.

**PNEUMATIQUES** MICHELIN.

**REFROIDISSEMENT** par thermo-siphon et ventilateur.

**DIRECTION** irréversible à vis et secteur.

**RESSORTS** arrière à crosse, avant très long.

**FREINS** au pied sur les roues arrière, à main sur le différentiel.

**ROULEMENTS** à billes annulaires partout.

**CHÂSSIS** en tôle d'acier emboutie.

|                                             | 4 PLACES         |
|---------------------------------------------|------------------|
| <b>EMPATTEMENT</b> châssis long . . . . .   | 2 m 45           |
| <b>VOIE</b> . . . . .                       | 1 m 15           |
| <b>CARROSSERIE</b> . . . . .                | 2 m 225 × 0 m 84 |
| <b>ENTRÉE DE CARROSSERIE</b> . . . . .      | 1 m 450          |
| <b>ENCOMBREMENT</b> . . . . .               | 3 m 455          |
| <b>POIDS</b> , carrossée, environ . . . . . | 700 kil.         |

## Prix des Voitures légères " TERROT "

Châssis court, 2 places, avec pneus 700 × 85. 5,300 fr.

2 places, carrosserie n° 1, simple, sans porte, capote et pare-bise. . . . . 6,090 fr.

2 places, carrosserie n° 2, Runabout, c'est-à-dire avec coquille fermée, une porte à gauche, capote et pare-bise . . . . . 6,300 fr.

2 places, carrosserie n° 3, Sport, direction inclinée, 2 baquets, capote et pare-bise. . . 6,500 fr.

Si demandé sans pare-bise, en moins. . . 150 fr.

— sans capote, — . . . 170 fr.

2 baquets pour n° 1 et 2, en plus. . . . 100 fr.

Châssis long, 4 places, avec pneus 750 × 85. 6,000 fr.

4 places, carrosserie n° 4, double phaéton simple, sans porte à l'avant, avec capote et pare-bise . . . . . 7,200 fr.

4 places, carrosserie n° 5, Runabout, c'est-à-dire à l'avant coquille fermée et une porte à gauche, capote et pare-bise. . . . . 7,450 fr.

4 places, carrosserie n° 6, Torpedo, capote et pare-bise . . . . . 7,600 fr.

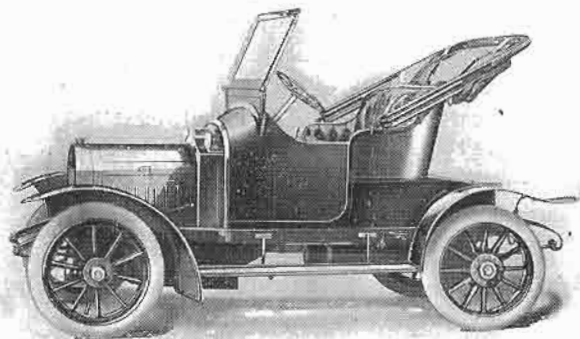
Si demandé sans pare-bise, en moins. . . 150 fr.

— sans capote, — . . . 225 fr.

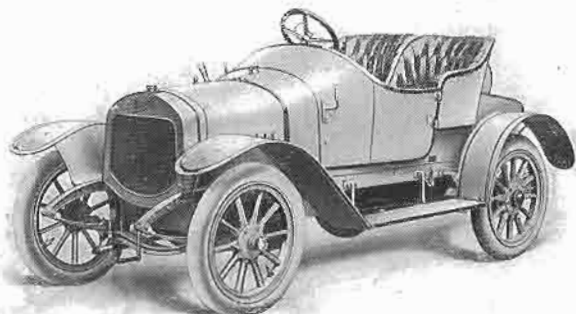
Suppléments pour pneumatiques plus forts et semelles.

PRISES A DIJON

## Carrosseries

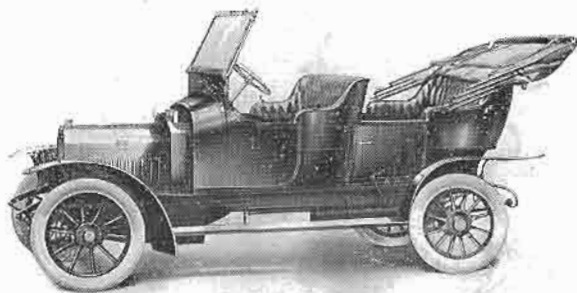


Carrosserie N° 2



Carrosserie N° 3

## Carrosseries



Carrosserie N° 5

Carrosserie n° 1, 2 places, comme le n° 2, mais sans coquille ni porte.

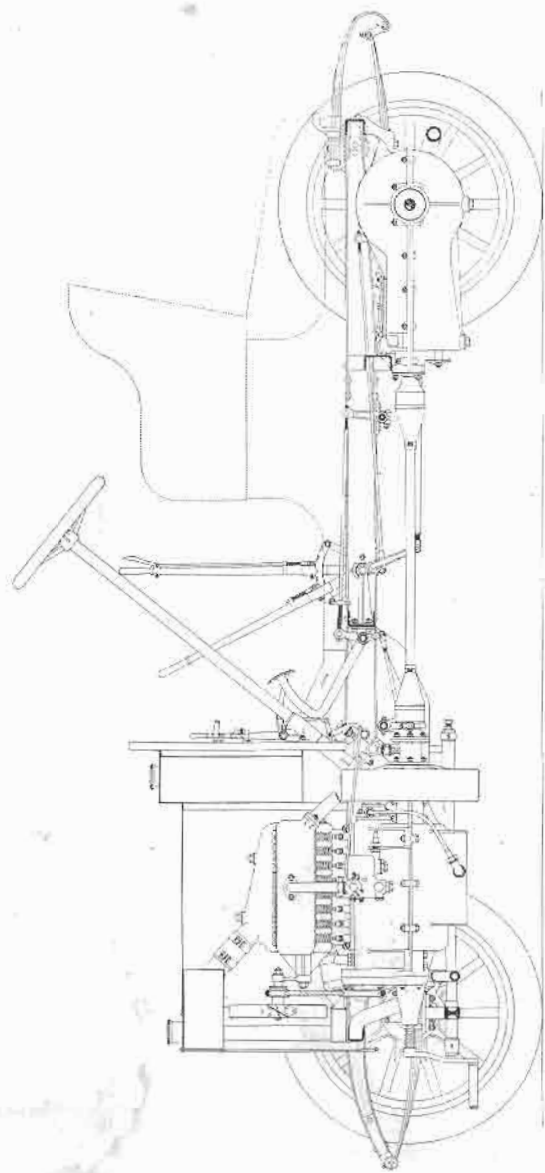
Carrosserie n° 2, avec coquille fermée, une porte à gauche, comme le cliché.

Carrosserie n° 3, Sport, direction inclinée, 2 baquets, comme le cliché.

Carrosserie n° 4, double phaéton, comme le n° 5, mais sans coquille ni porte à l'avant.

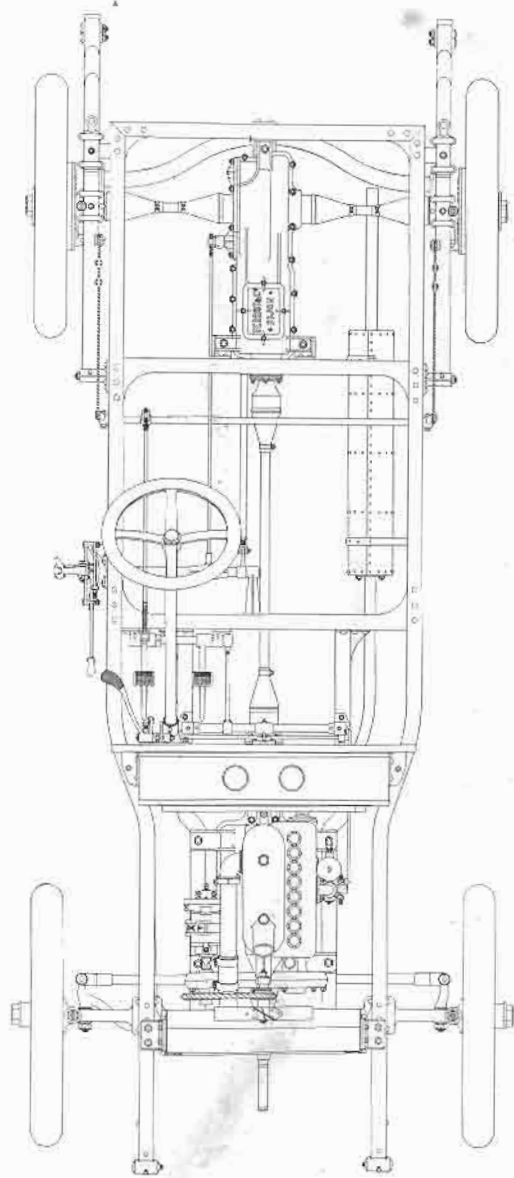
Carrosserie n° 5, avec coquille fermée à l'avant et une porte à gauche, comme le cliché.

Carrosserie n° 6, Torpédo.



62

Voiture légère "Terrot" vue en coupe verticale



63

Voiture légère "Terrot" vue en plan

# Répertoire

|                                                         | PAGES       |
|---------------------------------------------------------|-------------|
| Modèles A, route . . . . .                              | 4-5         |
| — AL et AC . . . . .                                    | 6-7         |
| — B, luxe. . . . .                                      | 9           |
| — C, course. . . . .                                    | 8           |
| — D . . . . .                                           | 30-31 et 34 |
| — H, HE, 3 et 6 vitesses . . . . .                      | 20-24       |
| — levocyclette. . . . .                                 | 16-17       |
| — tandem-levo . . . . .                                 | 18-19       |
| — rétro-directe . . . . .                               | 26-29       |
| — de dame . . . . .                                     | 12-15       |
| — touriste. . . . .                                     | 10          |
| — T. C. . . . .                                         | 25          |
| — garçonnet et fillette. . . . .                        | 11          |
| Changement de vitesse n° 2 (moyeu 2 vitesses) . . . . . | 32-33       |
| — — n° 3 (moyeu 3 vitesses) . . . . .                   | 33          |
| — — pour motorette . . . . .                            | 46-47       |
| Conseils et développements . . . . .                    | 57          |
| Courroie de motorette . . . . .                         | 43          |
| Fourche élastique . . . . .                             | 44-45       |
| Freins . . . . .                                        | 36-38       |
| Garde-boue auxiliaire . . . . .                         | 40          |
| Guidons . . . . .                                       | 56          |
| Huile spéciale pour motorettes. . . . .                 | 56          |
| Lanterne électrique . . . . .                           | 54-55       |
| Motorette n° 2, deux chevaux . . . . .                  | 48-52       |
| Moyeu Terrot, graissage. . . . .                        | 39          |
| Pneumatiques . . . . .                                  | 3           |
| Protège-pantalon. . . . .                               | 40          |
| Selles à double suspension . . . . .                    | 42          |
| Serrage du guidon. . . . .                              | 41          |
| Suppléments. . . . .                                    | 42          |
| Suspension élastique pour motorette n° 2 . . . . .      | 52-53       |
| Tendeur pour moyeu 2 vitesses . . . . .                 | 35          |
| Voiturettes Terrot . . . . .                            | 58-63       |