

*Les trois Concours  
du Touring-Club de France*

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

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

Au 3<sup>e</sup> Concours 1905 (Bicyclettes de voyage) la  
MÉDAILLE D'OR nous l'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*



1913

2<sup>e</sup> Edition

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

### EXPÉDITIONS

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

### RÉPARATIONS

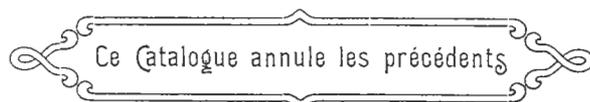
Toute pièce envoyée en réparation doit être munie d'une étiquette avec le nom de l'expéditeur et accompagnée d'une lettre explicative, autrement elle reste en souffrance. — Il est nécessaire d'indiquer *le numéro de la machine*. **Nous ne réparons que les machines de notre marque.**

### GARANTIES

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

Nos pneumatiques sont garantis pour une saison.

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



## NOS MOTORETTES

Le succès de nos motorettes s'est encore accentué la saison passée et notre motorette n° 3 a été, sans exagération, la Reine de l'année.

Nous les avons, cette année, complétées de dispositions utiles, augmentant le rendement et le confort, protégeant encore mieux les organes, et donnant aux cyclistes une facilité de manœuvre qui permettra au plus inexpérimenté de s'en servir avec avantage dès le premier essai.

Nos moteurs n° 2, 3 et 4 sont construits par la Maison ZÉDEL qui les a établis spécialement pour nous, d'après nos données et des études communes.

Nous avons cherché, avant tout, dans nos moteurs, la robustesse, assurant une marche absolument sûre, un rendement supérieur et une durée infinie, car il ne suffit pas qu'un moteur marche, il faut qu'il dure. Tout est simple dans nos moteurs; accessibles et robustes, ceux-ci vous épargnent tous les petits ennuis qui accompagnent ordinairement les moteurs minuscules ou difficilement accessibles.

Les pages suivantes donnent la description de nos différents modèles, que nous avons enrichis, cette saison, du n° 4 à deux cylindres, particulièrement destiné à être accouplé au Side-car.



# PALMARÈS

DE LA

## MOTORETTE "TERROT" Monocylindrique

ANNÉE 1912

- MARSEILLE-NICE (250 kil.), 7 avril. *Catégorie 300 cmc :*  
1<sup>er</sup> CUZEAU, sur Motorette Terrot (moyenne : 66 kil. à l'heure).
- CIRCUIT DE PROVENCE (Coupe des petites Motos), Marseille 19 mai :  
1<sup>er</sup> FRANQUEBALME, sur Motorette Terrot 2 3/4 HP (moyenne : 69 kil. à l'heure).
- GRAND PRIX DE CHAMPAGNE (225 kil.), Reims 2 juin 1912.  
*Catégorie 350 cmc cylindrée :*  
1<sup>er</sup> FRANQUEBALME; 2<sup>e</sup> CUZEAU; 3<sup>e</sup> SCHWALM, sur Motorette Terrot 2 3/4 HP (moyenne : 60 kil. à l'heure).
- CONCOURS INTERNATIONAL DE COTE ET DE VITESSE NYON-SAINT-CERGUES (18 kil.), 16 juin 1912. *Catégorie 300 cmc de cylindrée :*  
1<sup>er</sup> SCHWALM; 2<sup>e</sup> CUZEAU, sur Motorette Terrot 2 3/4 HP.
- CONCOURS DE COTE DU VAL-SUZON (7 juillet 1912). *Catégorie 250 cmc Sport :*  
1<sup>er</sup> FRANQUEBALME, sur Motorette Terrot 2 HP (moyenne : 57 kil. à l'heure).
- Catégorie 300 cmc Touriste :*  
1<sup>er</sup> CUZEAU; 2<sup>e</sup> SCHWALM; 3<sup>e</sup> M. DUTTLINGER, sur Motorette Terrot 2 3/4 HP (moyenne : 60 kil. à l'heure).
- Catégorie 333 cmc Sport :*  
1<sup>er</sup> CUZEAU; 2<sup>e</sup> SCHWALM, sur Motorette Terrot 2 3/4 HP (moyenne : 67 kil. à l'heure).
- COUPE MARSEILLE-MONT-VENTOUX (225 kil.), 14 juillet 1912.  
*Catégorie 300 cmc :*  
1<sup>er</sup> CUZEAU; 2<sup>e</sup> SCHWALM; 3<sup>e</sup> SEGOND, sur Motorette Terrot.
- MEETING MONT-VENTOUX (11 août). *Catégorie 350 cmc :*  
1<sup>er</sup> CUZEAU; 2<sup>e</sup> SCHWALM, sur Motorette Terrot (chaînes enlevées, moyenne : 47 kil. à l'heure).
- GRAND PRIX INTERNATIONAL, Marseille 15 août. *Catégorie 300 cmc :*  
1<sup>er</sup> SEGOND (moyenne : 70 kil. à l'heure); 2<sup>e</sup> DUCREUX, gagnant la Coupe Cavalier (record du tour); 3<sup>e</sup> BLANC, gagnant le Prix Touriste, sur Motorette Terrot.
- MEETING DU MANS (Coupe internationale de Motocyclettes), 8 septembre.  
*Catégorie 350 cmc :*  
La Motorette Terrot se classe PREMIÈRE DES MONOCYLINDRIQUES (moyenne : 72 k. 800 à l'heure). Son cavalier pesait 87 kilos.
- COURSE DE GAILLON (6 octobre). *Première Catégorie 250 cmc :*  
1<sup>er</sup> FRANQUEBALME, en 56 s. 1/5.
- Deuxième Catégorie 350 cmc :*  
1<sup>er</sup> des monocylindriques : CUZEAU, en 46 s. 4/5, battant toutes les motos anglaises et françaises.

ETC., ETC.

## Fourche élastique " TERROT "

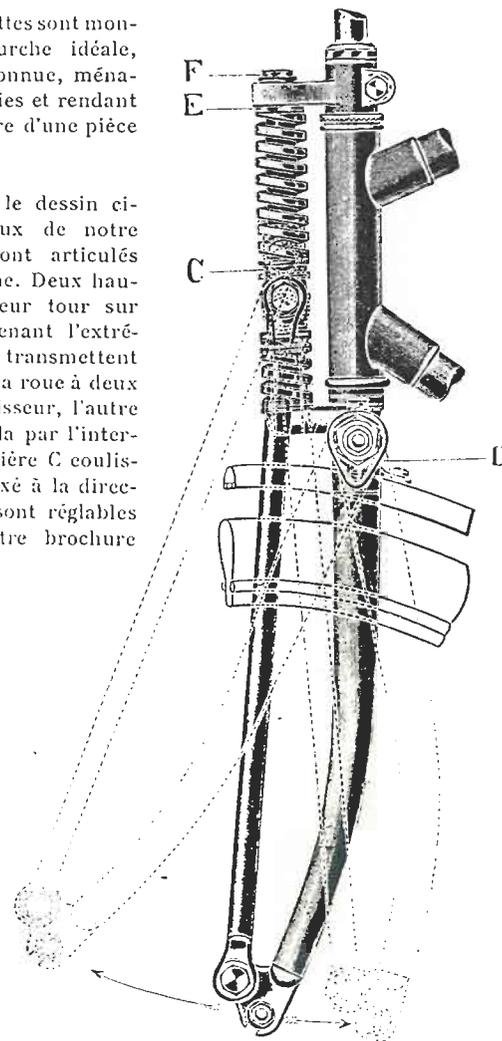
MODÈLE 1913

® Brevetée S. G. D. G. ®

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

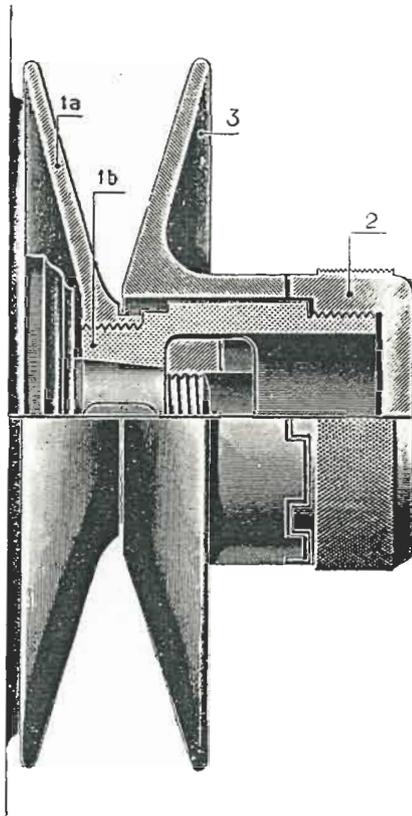
Aucun jeu latéral

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. Les ressorts sont réglables (voir pour cela notre brochure spéciale).



# La Poulie réglable "TERROT"

(MODÈLE DÉPOSÉ)



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

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

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

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

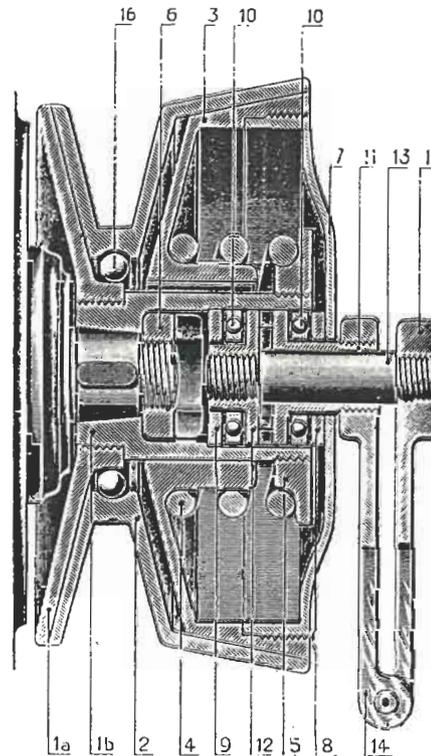
La poulie se monte à la place de la poulie ordinaire et s'adapte à tous nos moteurs; elle convient pour tout genre de courroie soit ronde, trapézoïdale ou à chaîne.

**PRIX**, en supplément . . . . . 25 fr.  
— livrée séparément . . . . . 32 fr. 50

# Débrayage "TERROT"

POUR MOTORETTE

*Breveté S. G. D. G.*



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

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

Ce petit appareil, très pratique, peut être ajusté aussi aux motorettes n° 2 et 3 déjà livrées.

Les avantages du débrayage sont multiples :

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

Facilité de mise en marche.

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

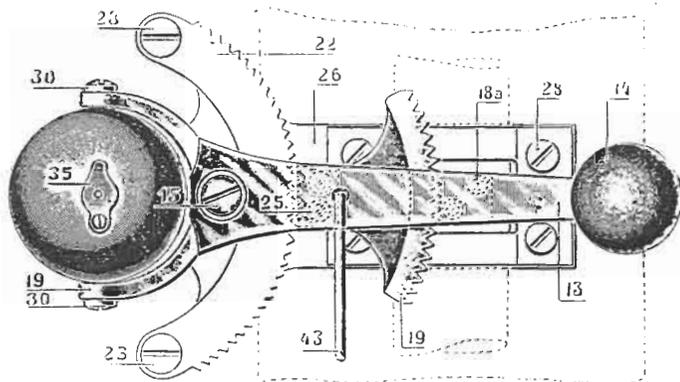
Economie d'essence dans les descentes que l'on fait vite et sûrement sans que le moteur tourne.

**PRIX**, en supplément pour Nos 2 et 3 . . . 70 fr.  
— livrée séparément . . . . . 75 fr.  
— pour No 4 . . . . . 90 fr.

# NOUVEAU CHANGEMENT DE VITESSE PROGRESSIF AVEC DÉBRAYAGE

— MODÈLE 1913 —

*Breveté S. G. D. G.*



Ce merveilleux modèle d'une disposition tout à fait nouvelle est la solution même du changement de vitesse progressif.

Une simple poussée de manette en avant ou en arrière vous permet d'aller de toutes les vitesses au débrayage ou inversement.

L'embrayage se fait avec la plus grande souplesse, sans à-coup aucun, et entre les deux points extrêmes vous avez une gamme infinie de développements. Plus de câble enrouleur, une commande rigide règle automatiquement la tension de la courroie.

L'écartement des joues de la poulie est réglable à la main, chose importante lorsque votre courroie s'est amincie par l'usure inévitable.

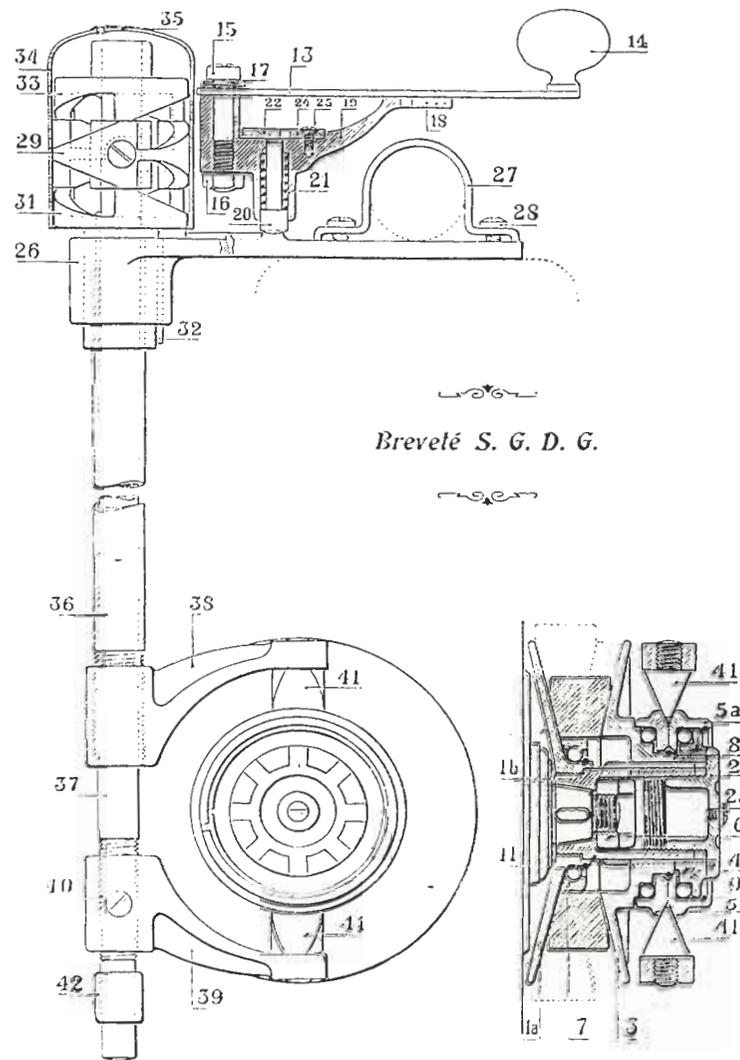
Différence entre les développements extrêmes 35 %, vous permettant d'aller vite en plaine **et de monter toutes** les côtes.

*C'est simple, sûr et robuste.*

# NOUVEAU CHANGEMENT DE VITESSE PROGRESSIF AVEC DÉBRAYAGE

— MODÈLE 1913 —

*Breveté S. G. D. G.*



# NOUVEAU CHANGEMENT DE VITESSE PROGRESSIF AVEC DÉBRAYAGE

MODÈLE 1913

Breveté S. G. D. G.

## 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 sous l'influence de 2 coins 41, pénétrant plus ou moins entre 2 cuvettes montées sur billes (5 et 5 a).

Ces coins sont actionnés au moyen de la tige 37 et du tube 36 qui sont eux-mêmes commandés par la manette 13-14.

Si nous poussons cette manette placée au-dessus du tube horizontal du cadre, vers l'avant, nous diminuons progressivement de vitesse, pour débrayer à la position extrême. Si, au contraire, nous la tirons vers l'arrière, nous augmentons le diamètre de la poulie et, par conséquent, la vitesse.

La manette est maintenue en place par le secteur denté 22 dans lequel vient s'engager la pièce 24, portant une denture correspondante, sous l'action du ressort 21.

La tension automatique de la courroie est obtenue très simplement: la tige 43, qui actionne le tendeur, est fixée à la manette 13, dont elle suit les mouvements.

Pour permettre un réglage de la tension, indépendamment du changement de multiplication, la manette 13 peut être déplacée sans actionner les coins 41. Il suffit pour cela de soulever le bouton 14 de façon à dégager du secteur 19 a, solidaire de la pièce 19, les dents du griffon 18 solidaire du levier 13.

De cette façon, en levant le bouton 14 et en poussant le levier 13 vers l'avant, on tend plus ou moins la courroie sans modifier le diamètre d'enroulement de la poulie.

## MANIÈRE DE S'EN SERVIR

Pour mettre la machine en marche, la mettre sur son support arrière, lancer le moteur, puis ramener en avant la manette pour obtenir le débrayage.

Relever alors le support, mettre moitié gaz environ et embrayer progressivement, en ramenant la manette en arrière.

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 forte, augmenter progressivement l'admission des gaz si nécessaire.

## RÉGLAGE DE LA POULIE

Lorsque la courroie est neuve, les joues de la poulie sont réglées à leur plus grand écartement. Après un certain usage, la courroie, par suite d'usure, aura diminué de largeur; il sera donc nécessaire de les régler à nouveau pour permettre d'obtenir toujours la grande vitesse. Pour cela opérer comme suit:

Mettre la manette à la position débrayage, enlever la courroie et pousser à fond la joue mobile avec les cuvettes 5 et 5 a et le cône 4 contre la joue fixe 1 a.

Visser alors le contre-écrou 2 de un ou plusieurs tours et ramener la cuvette 5 a de façon à faire pénétrer les griffons du contre-écrou dans les crans correspondants du cône 4.

**IMPORTANT.** — Ne jamais faire manœuvrer la manette du changement de vitesse lorsque le moteur est arrêté, car la courroie s'oppose alors au rapprochement des joues.

Si la machine a été arrêtée en position de débrayage, pédaler quelques tours en ramenant la manette en arrière.

## COURROIE

Notre changement de vitesse exige la courroie caoutchouc que nous emploierons exclusivement pour ce dispositif.

## DÉBRAYAGE

En poussant la manette en avant et à fond, les joues de la poulie s'ouvrent et la courroie porte sur une bague montée sur billes.

Le débrayage le plus parfait est alors établi.

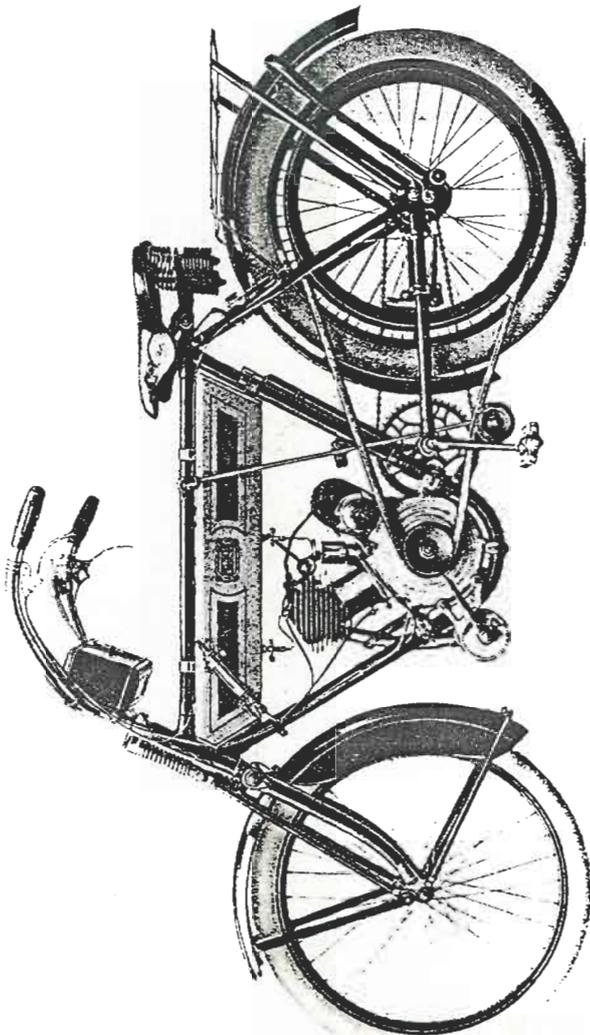
En repoussant la manette en arrière, vous serrez les joues et progressivement l'embrayage se produit.

**PRIX**, pour motorette N° 3. . . . 115 fr.

(Livré avec la motorette)

**PRIX**, pour motorette N° 4. . . . 135 fr.

Ce nouveau changement de vitesse ne se fait pas pour la motorette N° 2.



Motorette "Terrot" n° 3, 2 chevaux 3/4

MODÈLE 1913

## Motorette "TERROT" N° 3

La Reine des Motocyclettes

Avec moteur "TERROT-ZÉDEL", 2 3/4 HP, 67 × 90 (voir page 3), soupapes commandées, magnéto "BOSCH" spécialement construite pour nous, permettant de partir même au retard et de marcher véritablement au pas.

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.

Le réservoir peut contenir environ 6 litres d'essence et un litre d'huile.

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

La courroie est trapézoïdale, large et forte.

Les pneus sont de 600 × 55 très renforcés ; le cadre est de 50<sup>e</sup>, hauteur unique.

La sacoche est en tôle émaillée, donc indéformable.

La consommation d'essence est inférieure à 3 litres par 100 kilomètres.

Le rendement et la souplesse de cette motorette sont extraordinaires et nous pouvons, sans exagération, la nommer *La Reine des Motocyclettes*. Elle monte les rampes les plus dures et dans toutes les épreuves de côte où elle a pris part, elle s'est classée première.

### PRIX

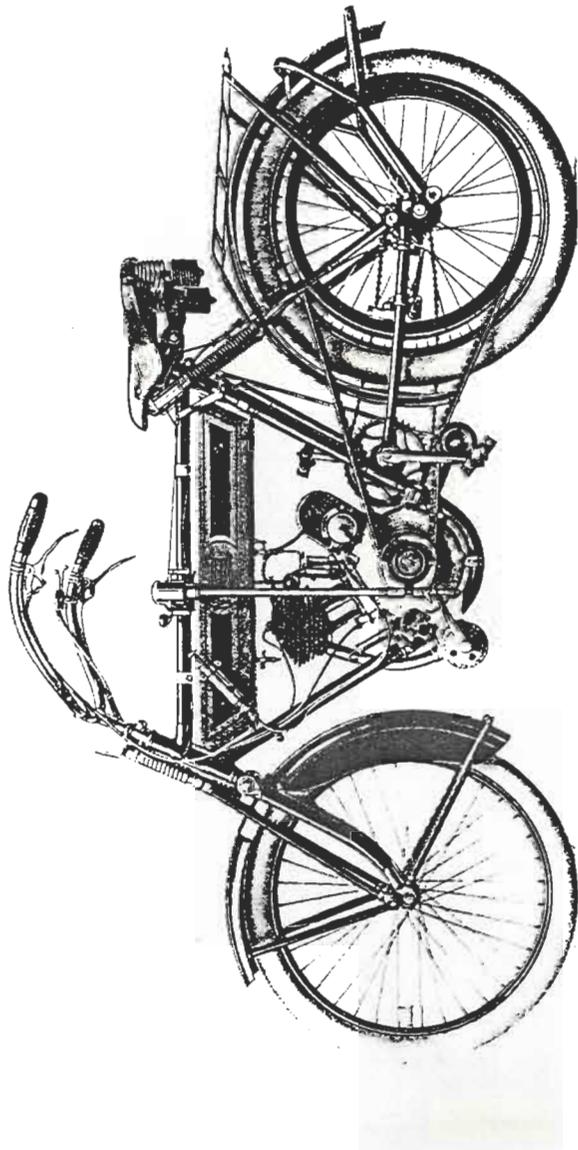
Avec fourche élastique articulée, dégommeur, indicateur d'essence, lève-soupape, un frein sur jante, un frein sur poulie, garde-boue à l'avant avec joues, échappement libre facultatif, nouveau protège-magnéto, support pour la roue arrière, support pour la roue avant, porte-bagages, nouvelle selle confortable sacoche en tôle emboutie, émaillée noir, pneumatiques 600 × 55 très renforcés.

Ainsi complète. . . . . net 985 fr.

Pour les autres suppléments, voir page 24

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

**N° 3 SPORT.** — Avec moteur spécialement préparé pour les courses de vitesse pure, sans considération pour l'économie et la durée, cylindrée 350 cm<sup>3</sup> . . . . . 2,000 fr.



Suspension élastique de la Motorette "Terrot", mod. n° 3, brevetée S. G. D. G.

*Le cliché montre la motorette équipée pour le grand tourisme avec changement de vitesse progressif et la nouvelle suspension.*

## Nouvelle Suspension élastique

DES MOTORETTES "TERROT" N°s 3

Modèle 1913

Brevetée S. G. D. G.

Réunie à notre fourche élastique articulée, cette nouvelle suspension donne à la moto un confort idéal.

Elle supprime les trépidations et le cycliste ne ressentira jamais ni fatigue, ni énervement. La tension de la chaîne n'est pas influencée par ce nouveau dispositif.

Son prix modique et ses qualités réelles la recommandent à tous.

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

Supplément pour N° 3. . . . . 60 fr.

---

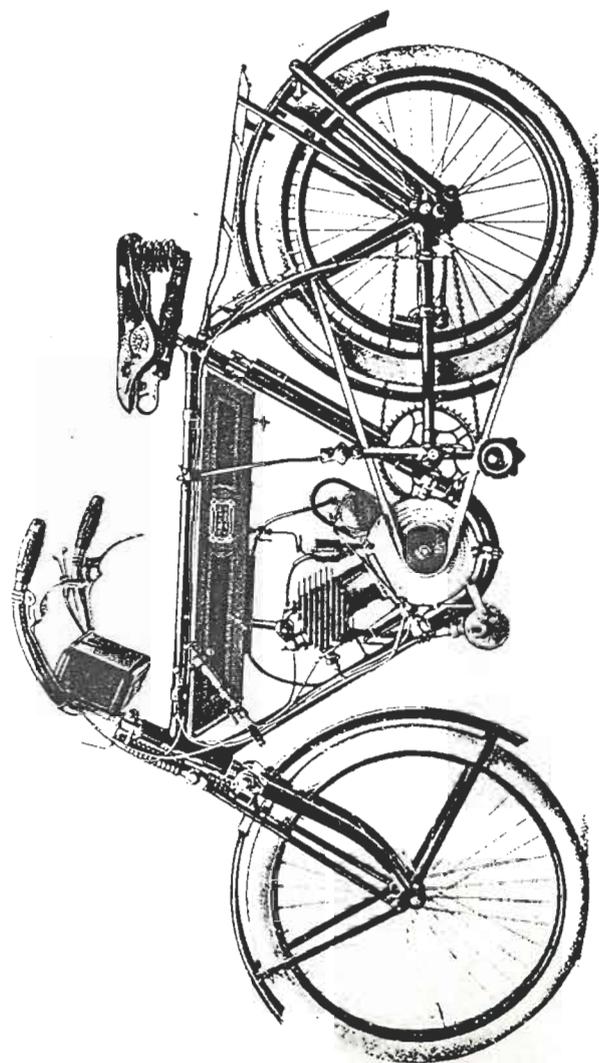
## Motorette "TERROT" N° 3

2 chevaux <sup>3</sup>/<sub>4</sub>

Equipée pour le grand tourisme, avec échappement libre facultatif, protège-magnéto, joues au garde-boue avant, support porté-bagages arrière, support

à la roue avant . . . . .	985 fr.
Cache-courroie. . . . .	5 fr.
Repose-pieds . . . . .	11 fr.
Changement de vitesse progressif . . . . .	115 fr.
Suspension élastique. . . . .	60 fr.

TOTAL. . . . . 1,176 fr.



Motorette " TERROT " N° 2

## Motorette " TERROT " N° 2

(NOM DÉPOSÉ)

Moteur " TERROT-ZÉDEL ", 2 HP, 67 × 75 (voir page 3), soupapes automatiques, allumage par magnéto " BOSCH ", spécialement construite pour nous, permettant de partir même au retard — et de marcher véritablement au pas. —

Les manettes sont au guidon ; elles sont progressives et faciles à manier. Le tendeur de courroie est à la portée de la main, permettant de tendre et de détendre en marche. Elle monte des côtes de 8-10 pour 100 avec un cycliste de poids moyen, et, en aidant légèrement avec les pédales, elle ne connaît guère d'obstacles. La consommation est minime, à peine 2 litres  $\frac{1}{2}$  pour 100 kilomètres.

### — PRIX —

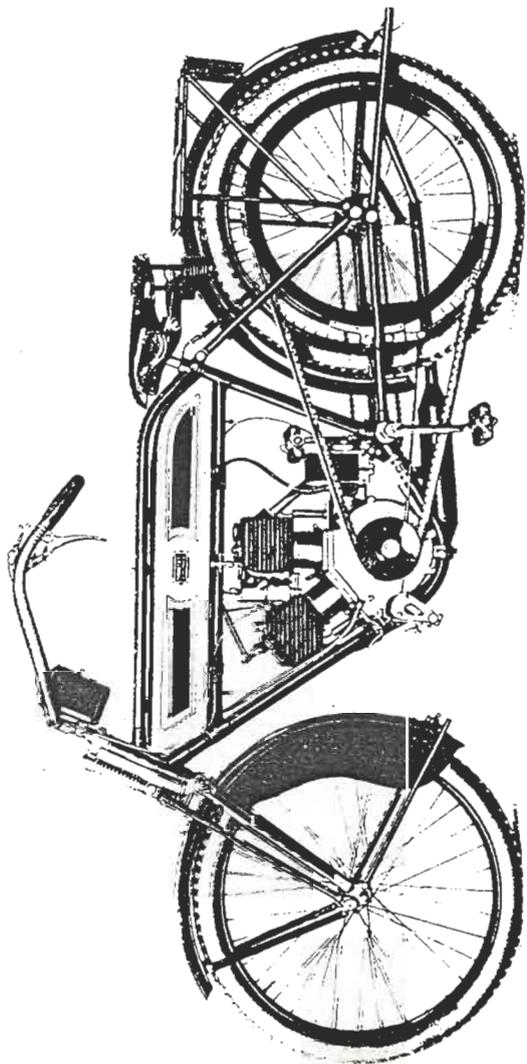
Avec fourche élastique articulée, dégommeur, indicateur d'essence, deux freins sur jante arrière et poulie, courroie trapézoïdale, pneumatiques renforcés 600 × 50, selle confortable, échappement libre facultatif, support porte-bagages.

Ainsi complète. . . . . net 895 fr.

-----  
 Pour les autres suppléments, voir page 24  
 -----

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

<p>N° 2 SPORT. — Avec moteur spécialement préparé pour les courses de vitesse pure, sans considération pour l'économie et la durée, cylindrée 250 cm<sup>3</sup>. . . . . 1,500 fr.</p>
---



Motorette " TERROT " N° 4 (2 cylindres, 4 Chevaux 1/2)

## Motorette " TERROT " N° 4

4 CHEVAUX 1/2 ❖ 2 CYLINDRES

Moteur " TERROT-ZÉDEL ", 2 cylindres 67 × 90, graissage automatique, magnéto " BOSCH ", fourche élastique articulée, réservoir 8 litres essence, 1 litre 1/2 huile, avec indicateur d'essence, lève-soupapes, repose-pieds, joues au garde-boue avant, un frein sur roue arrière, un frein sur poulie, support porte-bagages, selle confortable, pneumatiques très renforcés 650 × 60, support de la roue avant.



Malgré sa puissance, cette motorette est d'une souplesse remarquable et elle convient à être employée aussi bien seule qu'accouplée à un side-car. La disposition des deux cylindres garantit un refroidissement parfait.

### —❖— PRIX —❖—

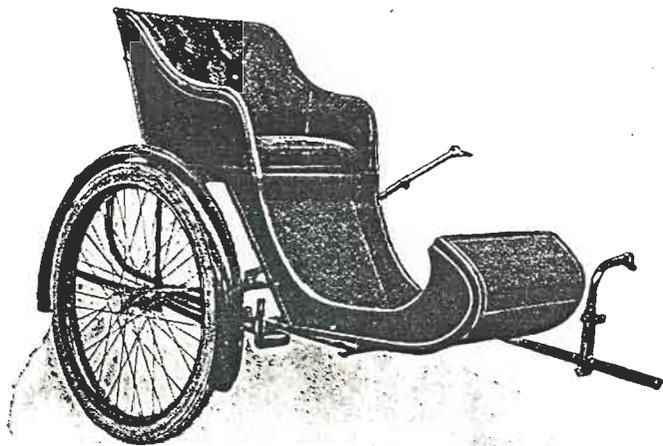
Complète, avec toutes les dispositions indiquées ci-haut. . . . . 1,350 fr.

Voir autres suppléments, page 24

**N° 4 SPORT.** — Avec moteur spécialement préparé pour les courses de vitesse pure, sans considération pour l'économie et la durée, cylindrée 500 c. m. . . . . 2,500 fr.

## Side-Car pour Motorette

N° 4



avec carrosserie bois et tôle, capitonné avec soin

Roues 650x60

---

**PRIX** . . . . . 390 fr.

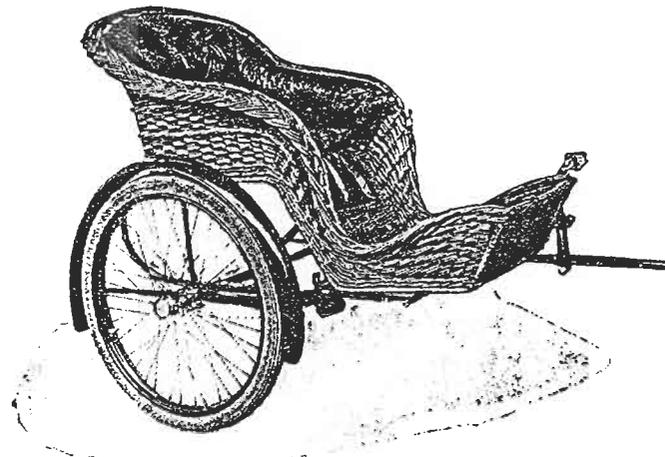
*Tablier* . . . . . 12 fr.

*Tapis de pieds* . . . . . 4 fr.



## Side-Car pour Motorette

N° 4



avec panier en osier capitonné

Roues 650x60

---

**PRIX** . . . . . 315 fr.

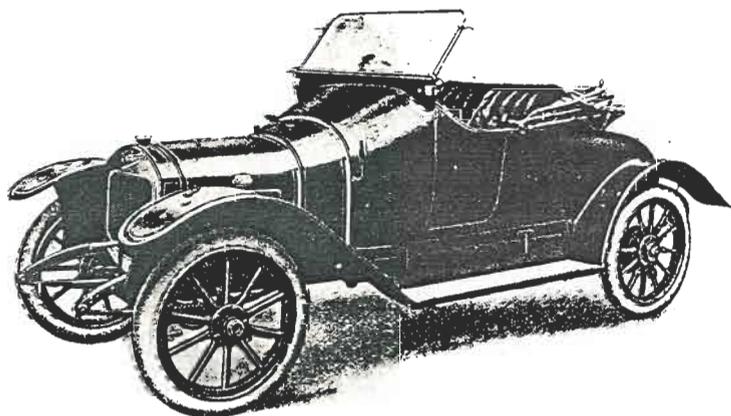
*Tablier* . . . . . 12 fr.

*Tapis de pieds* . . . . . 4 fr.



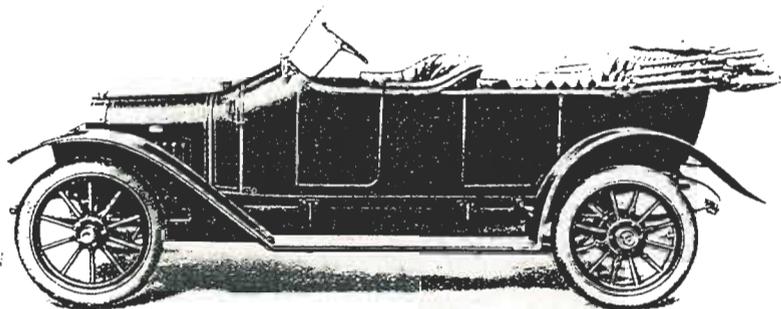
## VOITURE LÉGÈRE

10/12 HP, MODÈLE 1913



N° 3

**SPORT, 2 places, châssis long, complète.**



N° 6

**TORPEDO, 4 places, complète.**

## Caractéristiques de la Voiture légère "TERROT"

10/12 HP, MODÈLE 1913

TYPE N° 7

**Moteur** 4 cylindres Monobloc 65 × 110-120, 7/8, à soupapes commandées.  
 ✦ **Carburateur** CLACDEL. ✦ **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. ✦ **Essieu avant** profilé à pivots.  
 ✦ **Roues** en bois, égales 760 × 90". ✦ **Pneumatiques** MICHELIN lisses de 90 7/8".  
 ✦ **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.  
 ✦ **Empattement**, 2° 65. ✦ **Voie**, 1° 25. ✦ **Carrosserie**, 2° 279 × 0° 89. ✦ **Entrée de carrosserie**, 1° 550.  
 ✦ **Encombrement**, 3° 660. ✦ **Poids**, carrossée, environ 850 Kilos, avec capote et pare-brise.

### PRIX :

Châssis nu avec pneus . . . . .	6.250 fr.
Voiture, carrosserie n° 6, torpédo, 4 places, capote à double extension, rideaux, pare-brise mobile, joues en tôle aux ailes avant, joues en tôle entre le châssis et les marchepieds.	
Le tout complet, net . . . . .	8.000 fr.
~~~~~	
Voiture carrosserie n° 3, sport, 2 places sur châssis long, pointe de course avec coffre, capote avec rideaux, pare-brise mobile, joues en tôle aux ailes avant, joues en tôle entre le châssis et les marchepieds.	
Le tout complet . . . . .	7.600 fr.
~~~~~	
Supplément pour Spider 1 place, basculant (voiture n° 3).	75 fr.
~~~~~	
Supplément pour Pneumatiques à-semelles.	
~~~~~	
2 Phares avec générateur et 3 lanternes, posés, depuis.	230 fr.
Support pour roue STEPNEY . . . . .	25 fr.

Voitures prises à Dijon.

## Suppléments pour Bicyclettes et Motorettes

### POUR BICYCLETTES :

JANTES nickelées entièrement . . . . .	5f »
— — et émaillées . . . . .	6 »
— en bois . . . . .	10 »
GARDE-BOUE acier, émaillés noir . . . . .	6 50
— — — et nickelés . . . . .	14 »
— en bois . . . . .	7 50
— auxiliaire (page 54) . . . . .	10 »
FREIN N° 2 . . . . .	15 »
— N° 3 . . . . .	20 »
— N° 5 . . . . .	20 »
ROUE LIBRE . . . . .	7 »
— vendue séparément . . . . .	11 »
PROTÈGE-PANTALON (page 54) . . . . .	7 50
ÉMAIL couleur vert olive . . . . .	10 »
— filets or, sans garde-boue . . . . .	5 »
— — avec garde-boue . . . . .	8 »

### POUR MOTORETTES :

CACHE-COURROIE . . . . .	5f »
CHANGEMENT DE VITESSE progressif (voir pages 8 à 11).	
COURROIE ronde, séparément . . . . .	15 »
— trapézoïdale N° 2, séparément . . . . .	13 50
— — N° 3, — . . . . .	18 »
— — caoutchouc N° 3, séparément . . . . .	24 »
— — — N° 4, — . . . . .	27 »
COURROIE-Chaine N° 2, séparément . . . . .	35 »
— — N° 3, — . . . . .	40 »
DÉBRAYAGE (voir page 7).	
POULIE RÉGLABLE (voir page 6).	
REPOSE-PIEDS . . . . .	11 »
SELLE à double suspension . . . . .	10 »
— — — séparément . . . . .	35 »
— spéciale, rembournée, pour N° 4 . . . . .	20 »
— — — séparément . . . . .	45 »
SUSPENSION ÉLASTIQUE (voir page 15).	

## Nos Bicyclettes

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

Les jantes en forme W, émaillées noir, nickelées ou deminickelées. Nous livrons aussi la jante bois Kuntz, la meilleure des jantes en bois. (Suppléments, voir page 24). 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 27. Le serrage du guidon est intérieur. La chaîne est à petits rouleaux avec pignons de 54, 50 ou 46 × 16, 18, 20, 22 et 24 dents, suivant le modèle.

## NOS PNEUMATIQUES

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

Les modèles de route sont montés avec pneus dits de 38<sup>m/m</sup>, mais nous livrons aussi avec les grosseurs 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 28<sup>m/m</sup> à 38<sup>m/m</sup>, et 15 francs pour 42<sup>m/m</sup> à 45<sup>m/m</sup>, nous livrons les chambres à air en épaisseur et fabrication voiture.

# Extrait du Palmarès d'ELLEGAARD

SAISON 1912

ELLEGAARD, plusieurs fois champion du monde (vitesse)



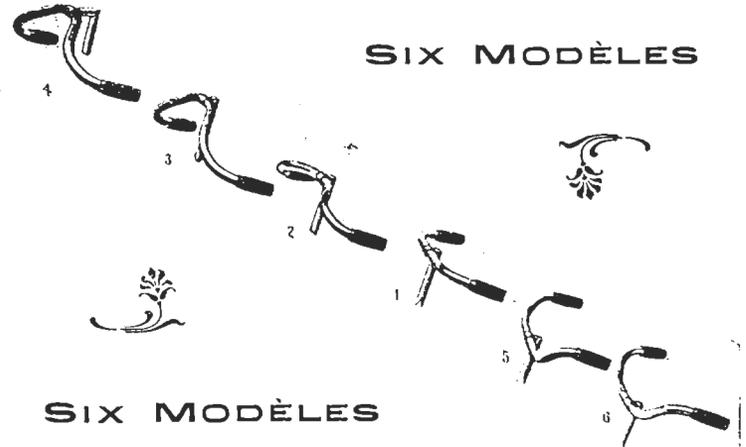
- 22 février, Agen :  
GRAND PRIX DU MIDI.
- 25 février, Hyères :  
GRAND PRIX DE HYÈRES.
- 17 mars, Marseille :  
GRAND PRIX DU PRINTEMPS.
- 31 mars, Nîmes :  
GRAND PRIX DE NÎMES.
- 14 avril, Bordeaux :  
GRAND PRIX DE BORDEAUX.
- 21 avril, Amiens :  
GRAND PRIX DE PICARDIE.
- 28 avril, Paris :  
GRAND PRIX DE BUFFALO.
- 26 mai, Pau :  
GRAND PRIX DE PAU.
- 11 juillet, Paris :  
REVANCHE DU GRAND PRIX  
DE PARIS.

- 15 juillet, Liège :  
GRAND PRIX DE LIÈGE.
- 21 juillet, Sènas :  
GRAND PRIX DE SÈNAS.
- 1<sup>er</sup> août, Arras :  
GRAND PRIX D'ARRAS.
- 15 septembre, Vincennes :  
MATCH INTERNATIONAL.
- 16 septembre, Maubeuge :  
GRAND PRIX DE MAUBEUGE.
- 23 septembre, Paris :  
GRAND PRIX DU SYNDICAT.
- 29 septembre, Paris :  
GRAND PRIX DE L'U. V. F.
- 13 octobre, Paris :  
GRAND PRIX DE NEUILLY.
- 3 novembre, Paris :  
GRAND PRIX DE L'OUVERTURE.  
Etc., etc.

Sur Bicyclette "TERROT"

# Nos Guidons

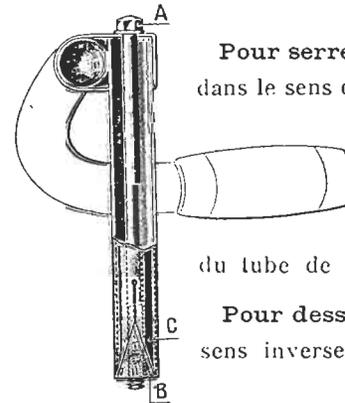
SIX MODÈLES



SIX MODÈLES

## Serrage intérieur du Guidon

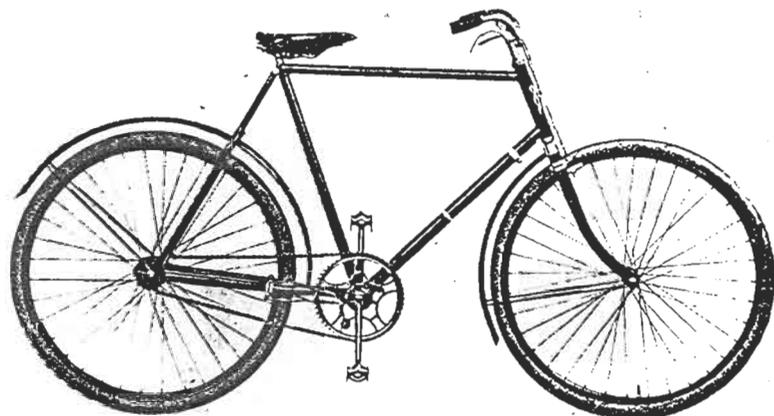
DE NOS BICYCLETTES



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

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

**" 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 scie (jantes émaillées noir), au prix net de . . . . .*

**285 fr.**

*Le même, avec moyeu TERROT deux vitesses, manette au guidon (page 48) . . . . .*

**335 fr.**

*Le même, avec changement de vitesse n° 1 (voir page 38) . . . . .*

**335 fr.**

*Le même, avec moyeu trois vitesses (voir page 49) . . . . .*

**345 fr.**



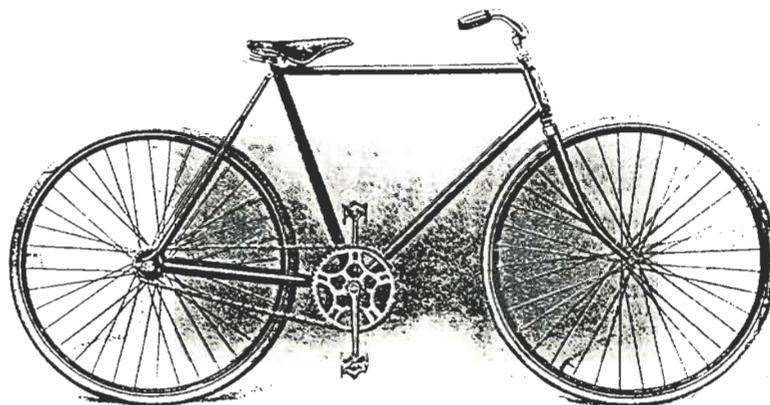
**" TERROT " Modèle A**  
DE ROUTE

*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 24*

**" TERROT " Modèle AL**  
LÉGÈRE DE ROUTE



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

*Il est livré avec pignon de 59 dents au pédalier, 16, 18, 20 et 22 dents au moyeu.*

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

**PRIX**

*Avec jantes noires, pédales à scie, net . . . . .*

**250 fr.**

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

**275 fr.**

*Complet (comme le A<sup>1</sup>) avec roue libre, 2 freins et garde-boue, pédales à scie . . . . .*

**285 fr.**

*Avec changement de vitesse n° 1 (voir page 38) ou avec moyeu 2 vitesses TERROT, supplément . . .*

**50 fr.**

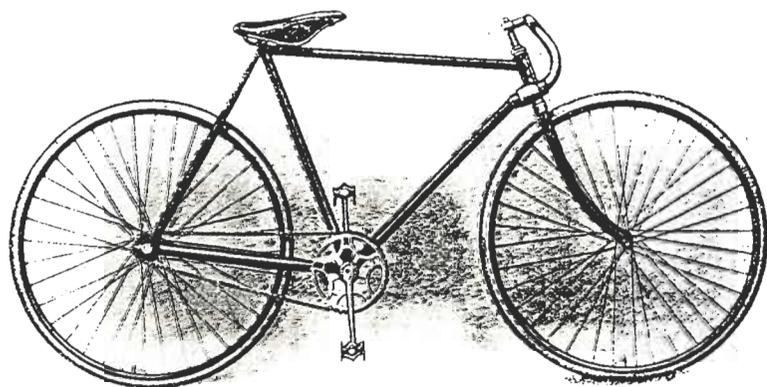


*Pour les autres suppléments, voir page 24*

## “ TERROT ” Modèle AC

DE COURSE

à tube plongeant



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

**POIDS** complet comme le cliché :

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

### PRIX

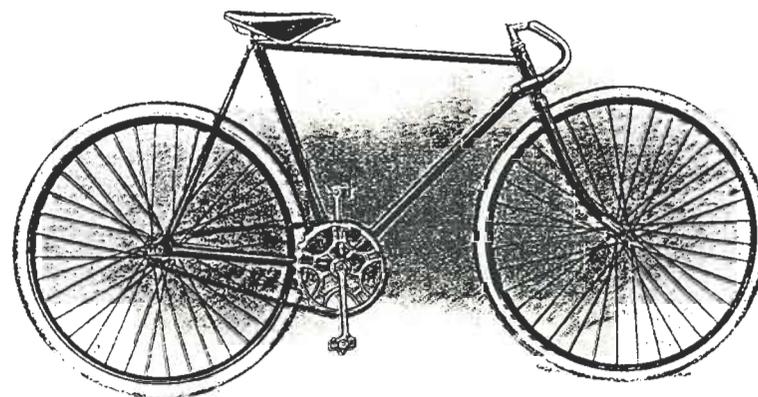
Avec jantes noires, pédales scie, net. . . . .	250 fr.
Avec roue libre et frein n° 2 ou frein à contre-pédale. . . . .	275 fr.
Avec changement de vitesse n° 1 (voir page 38), ou avec moyeu 2 vitesses <b>TERROT</b> , supplément . . . . .	50 fr.

Pour suppléments, voir page 24

## “ TERROT ” Modèle C

SPÉCIALE DE COURSE

à 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.

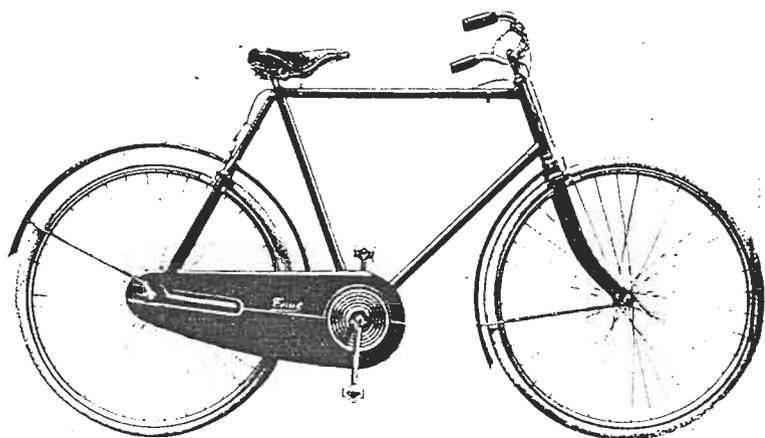
**POIDS :**

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.
---	---------

## 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.

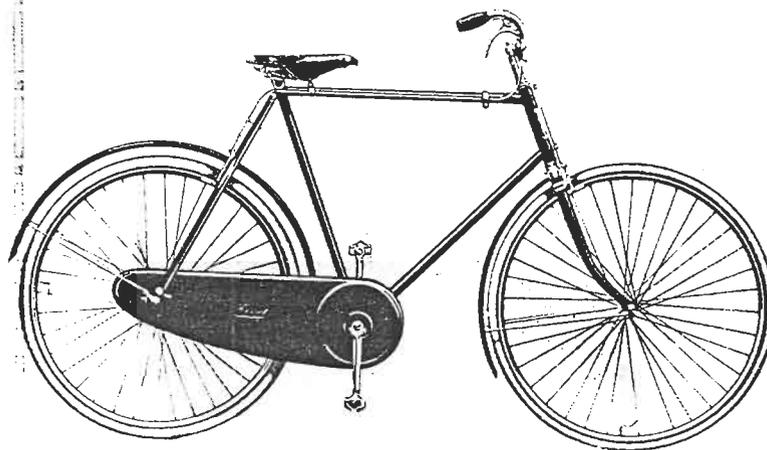
### PRIX

- La machine complète avec roue libre, deux freins sur jantes et garde-boue (jantes émaillées noir), net 305 fr.
- La même, avec moyeu TERROT, deux vitesses (voir page 48), net 360 fr.
- La même, avec moyeu trois vitesses (voir page 49), net 370 fr.

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

## La Touriste " TERROT "

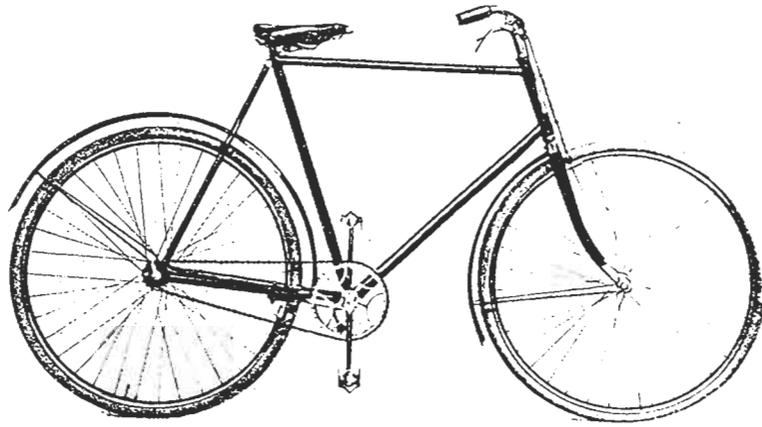
DE LUXE



### PRIX

- Avec carter à bain d'huile SUNBEAM, faisant corps avec le cadre, émaillée en noir, complète . . . . . 370 fr.
- La même, avec moyeu TERROT, 2 vitesses (voir page 48). . . . . 425 fr.
- La même, avec moyeu 3 vitesses (voir page 49), net. . . . . 435 fr.

**“ TERROT ” Modèle B**  
LÉGÈRE DE LUXE



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

**PRIX**

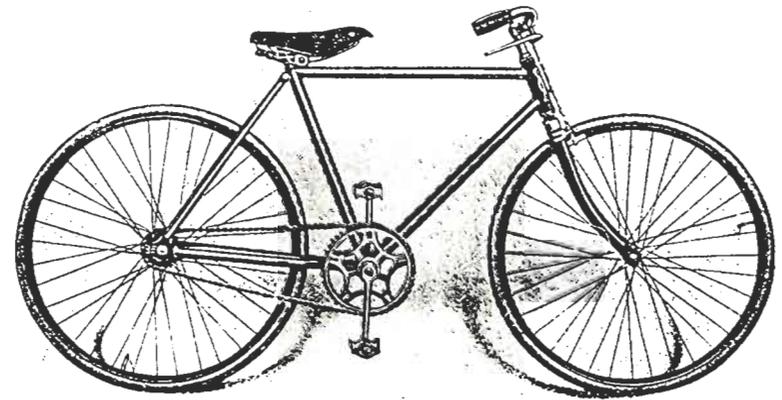
Complète, émail noir, avec filets or, roue libre, deux freins sur jante, garde-boue, jantes nickelées et émaillées, selle Brooks B 16, net . . . . . 325 fr.

La même, avec moyeu deux vitesses TERROT (voir page 48), net . . . . . 375 fr.

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

*Pour suppléments, voir page 24.*

**“ TERROT ” Modèles Garçonnet et Fillette**



Ces modèles sont construits en trois tailles :

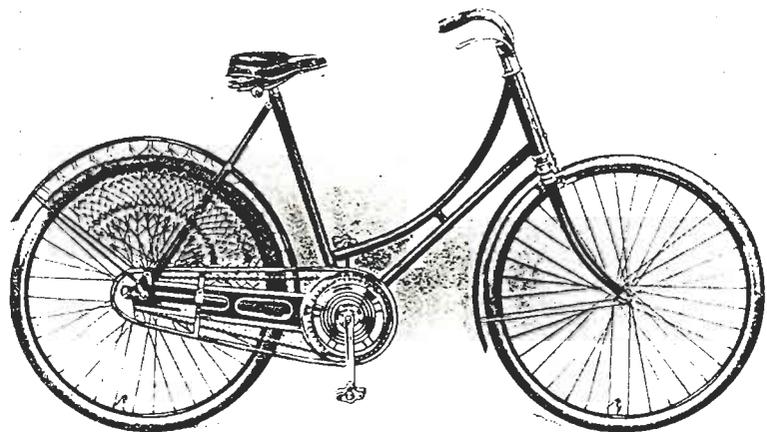
En cadre de 40 c/m	avec roues de 55 c/m,	multiplication d'environ 4 <sup>m</sup> .
— 45 c/m	— 60 c/m,	— 4 <sup>m</sup> 40.
— 50 c/m	— 60 c/m,	— 4 <sup>m</sup> 80.

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



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 48) et les deux freins sur jantes. . . . .	350 fr.
Complète avec moyeu trois vitesses (voir page 49). . . . .	360 fr.

Ce modèle peut être livré avec la boîte à chaîne fermée de la *Touriste*, page 32, mais avec roues de 0<sup>m</sup> 70 seulement, moyennant supplément de . . . . . 17 fr.

### Rétro-Directe pour Dames

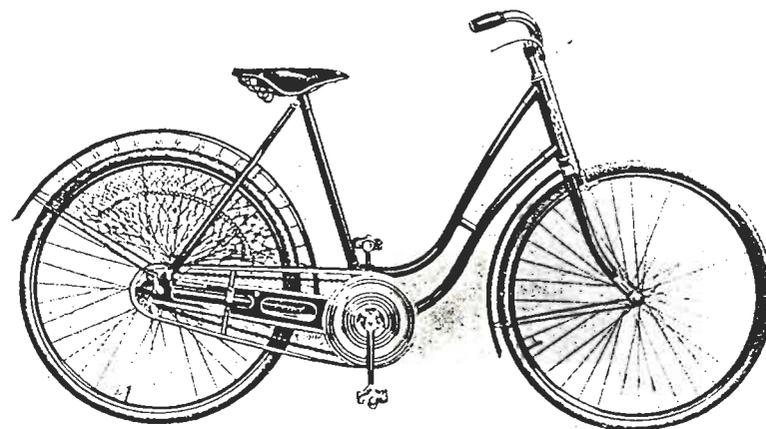
(Voir page 43)

Pour suppléments, voir page 24.

## “ 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

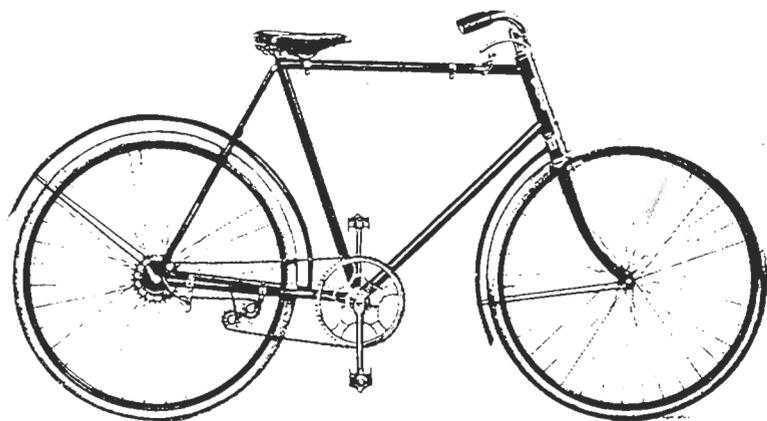
Complète avec roue serve, frein n° 2, jantes en bois ou demi-nickelées, garde-boue bois, net . . . . .	300 fr.
Complète avec roue libre, deux freins, jantes en bois ou demi-nickelées, garde-boue bois, net . . . . .	320 fr.
Complète, en plus : moyeu TERROT, deux vitesses (voir page 48), net . . . . .	370 fr.
Complète, en plus : moyeu trois vitesses (voir page 49), net . . . . .	380 fr.

Ce modèle est également livré en Rétro-Directe deux vitesses, complet . . . . . 400 fr.

Ce modèle peut être livré avec la boîte à chaîne de la *Touriste*, page 32, mais avec roues de 0<sup>m</sup> 70 seulement, moyennant un supplément de . . . . . 17 fr.

## Changement de vitesse "TERROT" n° 1

BREVETÉ S. G. D. G.



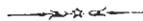
Ce changement de vitesse est la simplicité même. La forme spéciale et brevetée d'un des pignons du moyeu permet de déplacer la chaîne d'un pignon sur l'autre par un simple guide, pendant qu'un tendeur automatique règle la tension de la chaîne.

### 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.

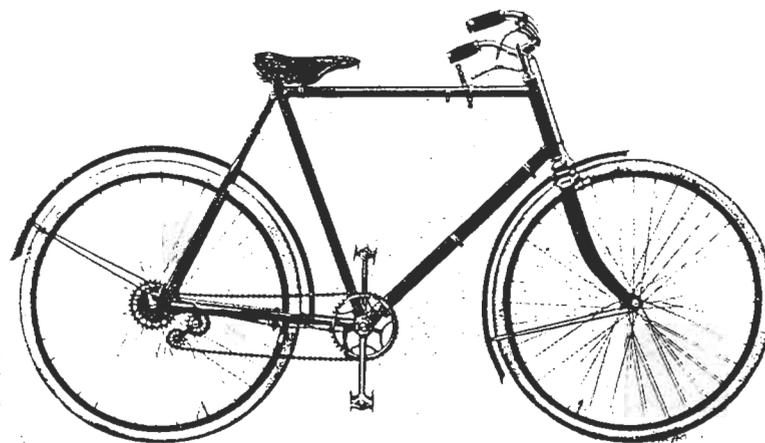
Supplément . . . net 50 fr.

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

## "TERROT" Modèle HT

4 VITESSES DIRECTES

— SANS INTERMÉDIAIRES —



Breveté S. G. D. G.

Ce nouveau modèle d'une grande simplicité a confirmé pendant toute la saison passée ses bonnes qualités pour le tourisme.

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

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

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

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

**PRIX** de la bicyclette avec freins nos 2 et 5 et garde-boue . . . . . net 385 fr.

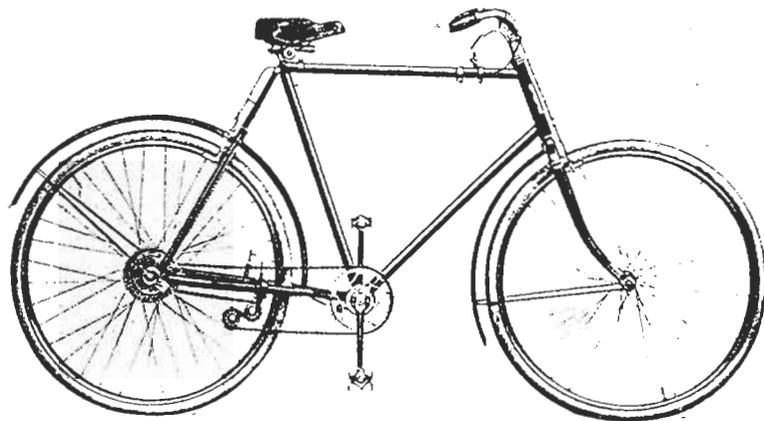
Les développements sont espacés comme suit :

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

Ce modèle est aussi livré en cadre de dame n° 1, avec demi-carter, au prix de . . . . . 410 fr.

# "TERROT" Modèle HE

BREVETÉ S. G. D. G.



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

Cette excellente bicyclette réunit trois machines simples en une seule. La plus grande simplicité de fonctionnement et de manœuvre. Une seconde suffit pour changer de vitesse.

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

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

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

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

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

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

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

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

**PRIX** avec freins nos 2 et 3 et les garde-boue 450 fr.

Sur demande nous fournissons encore le modèle H au prix de 425 fr.

## La même Bicyclette, Modèles HE et H

== 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

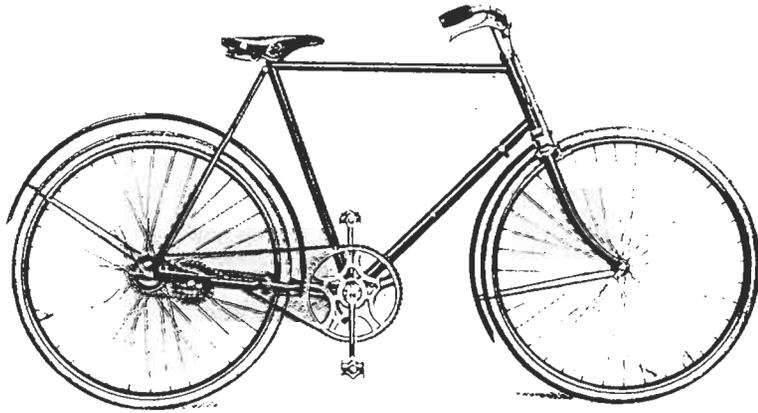
## “ TERROT ” Modèle Rétro-Directe

— 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 :



### “ Terrot ” modèle Rétro-Directe

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.

	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> 54	
	5 <sup>m</sup> 40	2 <sup>m</sup> 95, 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.
Avec pignon 60 dents . . . . .	6 <sup>m</sup> 60	
	6 <sup>m</sup> 60	
	5 <sup>m</sup> 50	

**PRIX**, 2 vitesses, avec les deux freins sur jante et les garde-boue, net . . . . . 350 fr.  
— 4 vitesses, — — — — — (voir p. 43 et 42) . . . . . 400 fr.

## “ TERROT ” Modèle Rétro-Directe

A QUATRE VITESSES (brevetée S. G. D. G.)

Deux en directe, deux en rétro

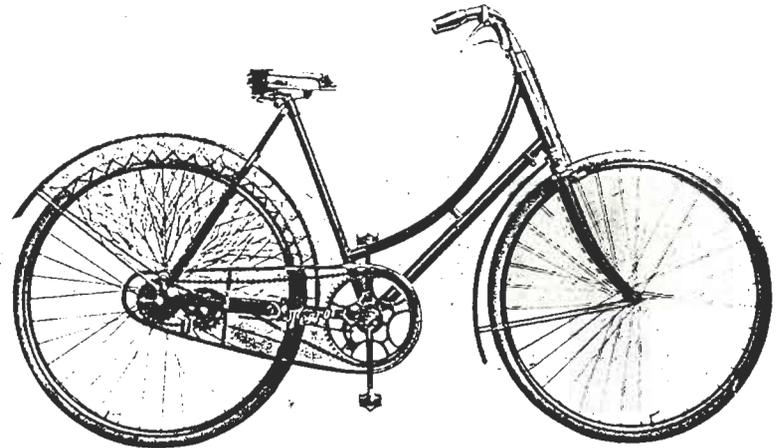
En ajoutant à notre Rétro-Directe notre moyeu à deux vitesses (page 48), nous obtenons quatre vitesses, deux en avant, deux en rétro.

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 42. 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, 370 fr. garde-jupe et garde-boue, au prix de . . . . .

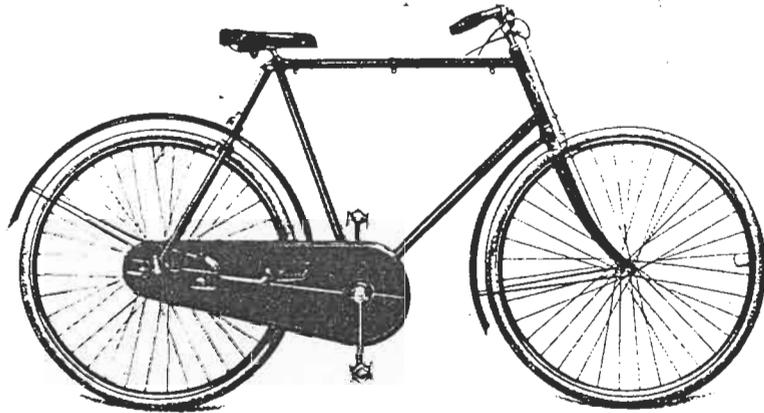
Les multiplications habituelles sont : 5<sup>m</sup> 40 et 2<sup>m</sup> 90 ou 3<sup>m</sup> 30 et 4<sup>m</sup> 95 et 2<sup>m</sup> 67, 2<sup>m</sup> 90 ou 3<sup>m</sup> 30.

La Rétro Dame ne peut être montée qu'avec des roues de 0<sup>m</sup> 70.  
**La même**, en quatre vitesses . . . . . 430 fr.

## La Rétro-Directe "TOURISTE"

AVEC BOITE A CHAINE EN TOLE

HERMÉTIQUEMENT FERMÉE



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

Le réglage de cette dernière se fait extérieurement, tout comme dans le modèle sans boîte, on n'a donc rien à démonter pour la tendre. Tous les développements indiqués page 42, avec pignon de 54 dents, peuvent être choisis.

PRIX, avec 2 freins sur jante, garde-boue et boîte à chaîne spéciale. 390 fr.  
La même, avec quatre vitesses . . . . . 450 fr.  
Modèle Dame, complet, deux vitesses . . . 400 fr.

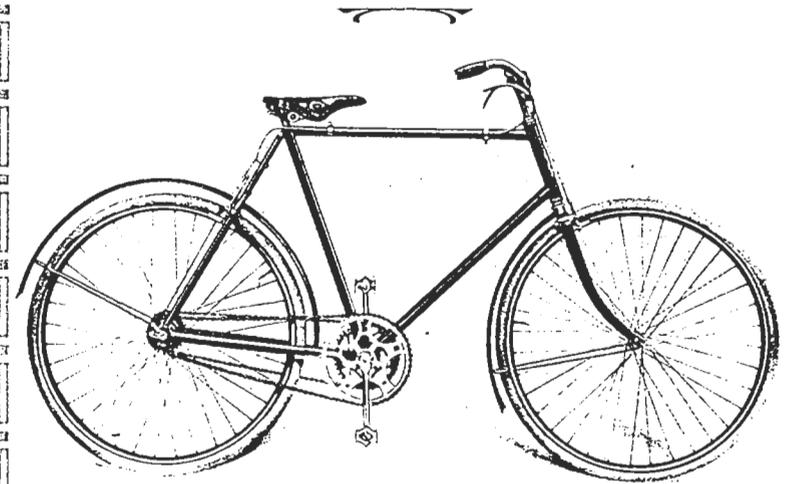
Cette boîte à chaîne ne s'ajuste pas aux rétro-directes déjà livrées.

Pour suppléments, voir page 24.

## Nos Bicyclettes MÉDAILLE D'OR

DES CONCOURS 1902 ET 1905

**MODÈLE T. C.** à deux vitesses  
sans engrenages, breveté S. G. D. G.



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

Nous la construisons avec les multiplications suivantes :

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

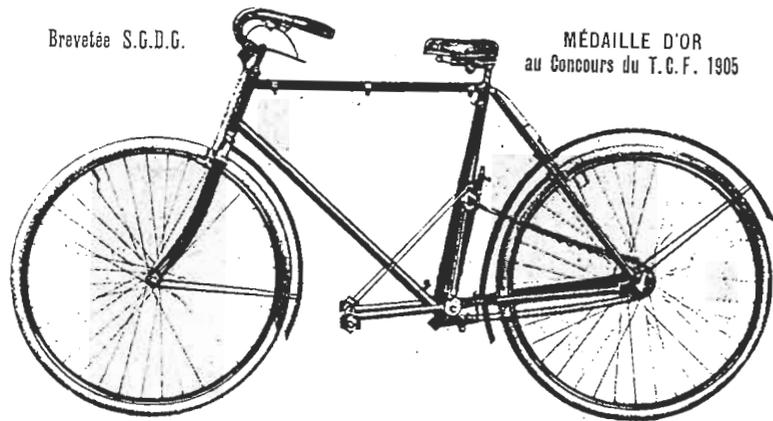
PRIX, complète, avec 2 freins sur jantes  
et les garde-boue. . . . . 375 fr.

## Levocyclette " TERROT "

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

Brevetée S.G.D.G.

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

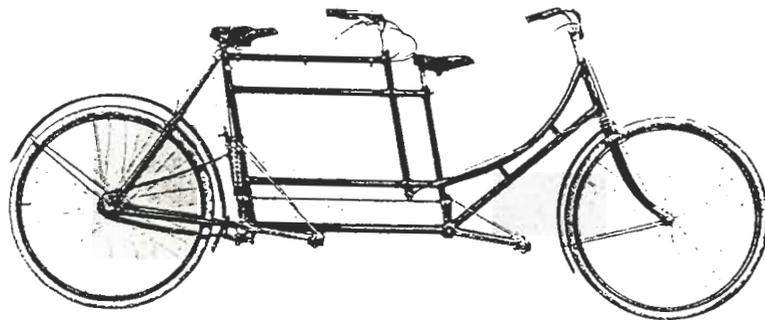


La Levocyclette demande un cadre plus bas que la bicyclette ordinaire. Les cyclistes montant ordinairement 0° 62 devront prendre un cadre de 0° 57 en Levocyclette.

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.)

## " TERROT " Tandem - Levo

à 8 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 autre précaution. Direction double, 2 freins puissants. Hauteur du cadre avant 47 7/8", arrière 35".

PRIX, complet 775 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 plein 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. L'ar 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.

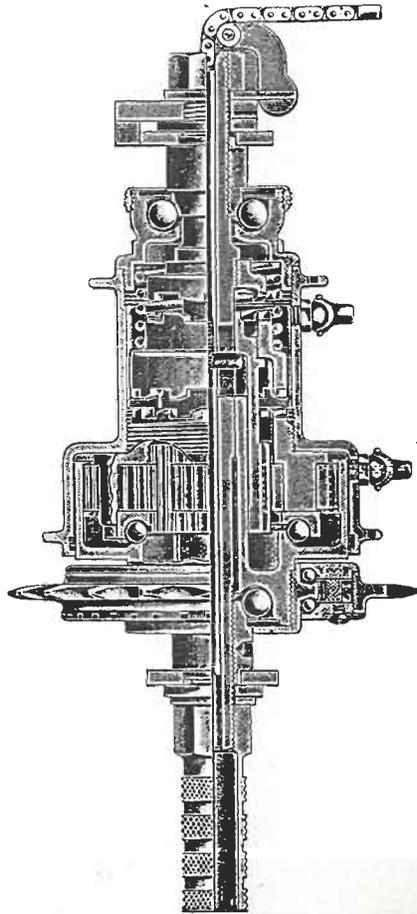
La crémaillère porte un chapeau permettant d'immobiliser au repos les deux leviers et même de placer un cadenas de sûreté.

1.767

## Changement de Vitesse N° 2

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

Secteur au guidon + + + + ↕ Roue libre aux deux vitesses  
 Manette démontable + + + + ↕ Démultiplication : 33 % + +  
 Une seule chaîne + + + + ↕ 2 modèles : route et course +



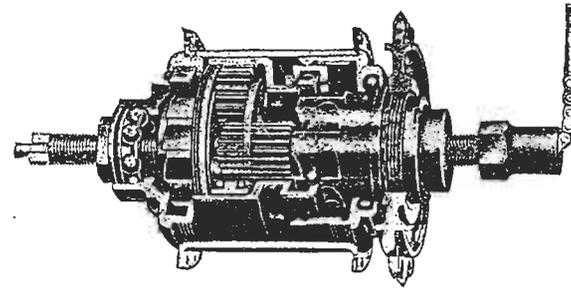
Le changement d'une vitesse à une autre s'opère en pleine marche, par une petite manette placée au guidon. Plus besoin d'abandonner ce dernier, le pouce de la main droite manœuvre la manette, avec la plus grande facilité. La seule précaution à prendre est celle de ne pas appuyer sur la pédale au moment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

◆ ◆ ◆ Simple ◆ ◆ ◆  
 ◆ ◆ ◆ Sûr ◆ ◆ ◆  
 Roulement parfait



## Changement de Vitesse N° 3

Par Moyeu anglais à trois vitesses, avec Manette au cadre



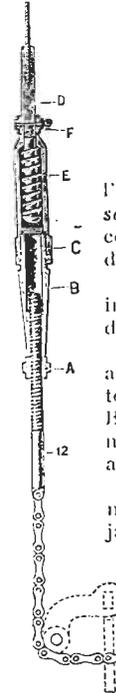
La prise directe est à la vitesse moyenne, la petite est inférieure de 23 %, la grande supérieure de 31 %, donnant le tableau suivant :

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 " TERROT "

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

H. T., 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.

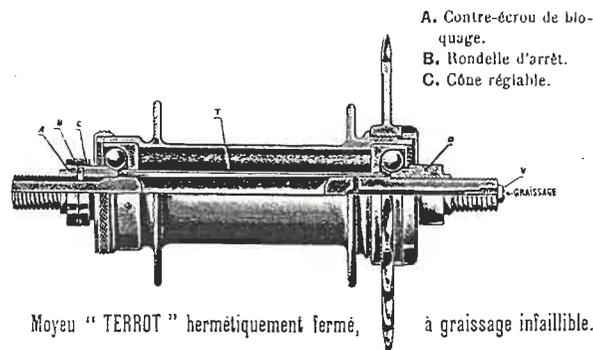
Si vous avez besoin de sortir la roue, dévissez les deux manchons B et C qui se séparent en deux. Vous n'avez donc jamais besoin de défaire le secteur.

En descente à roue libre, mettez toujours à la grande vitesse.

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

## Le Moyeu "TERROT"

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



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

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

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

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

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

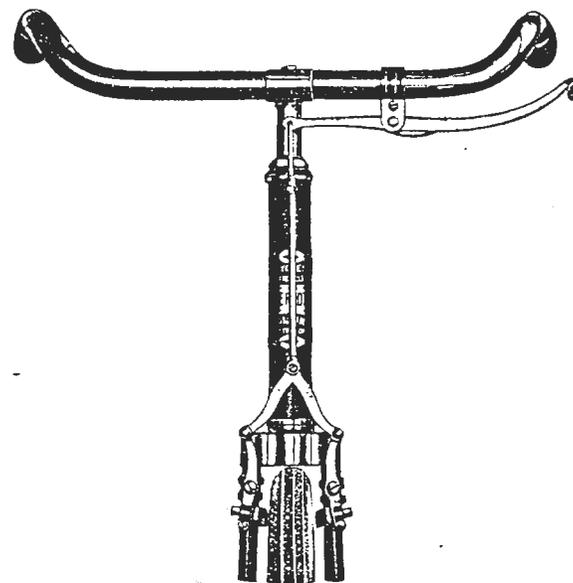
Le graissage des moyeux TERROT 2 vitesses et Levo se fait par les petits godets graisseurs.

## Les Freins "TERROT"

sont les meilleurs, les plus souples, les plus sûrs

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

Frein "TERROT" N° 2, sur Jante avant (B<sup>16</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 ==

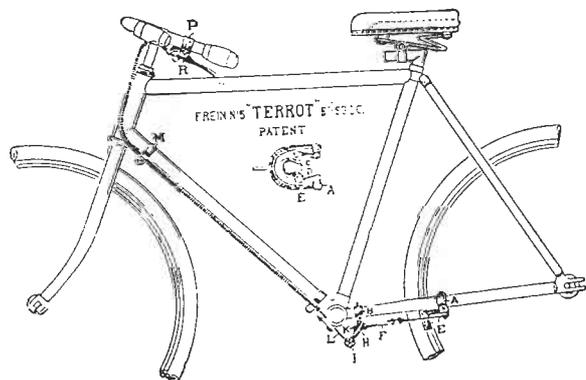
Ce dessin représente le frein fixé sur le cadre, derrière le pédalier. La vis à gorge I sert de tendeur au câble. Si ce dernier est trop lâche, on l'enroule sur cette vis ; si on veut l'allonger, on y trouvera toujours une certaine longueur à dérouler.

*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.

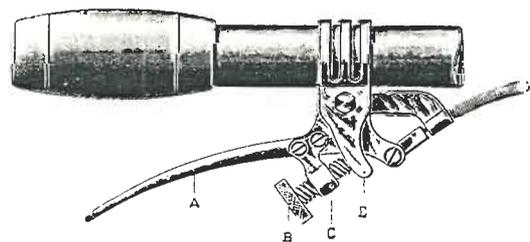
Ce Frein s'ajuste à toutes les Bicyclettes.

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.

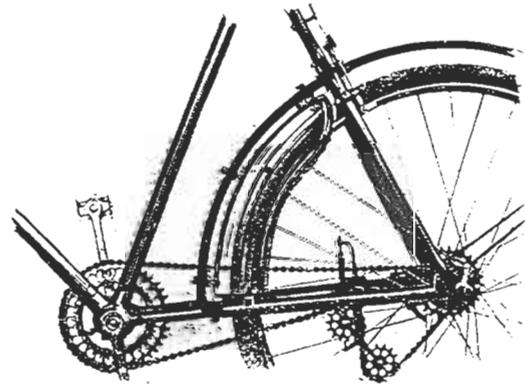
## FREIN N° 6

Moyeu à roue libre et Frein à contre-pédale

Supplément : 25 fr.

Ballin 1936 = 46  $\times \frac{16}{19} = 6.30$   
 $\frac{19}{19} = 5.33$   
 $\frac{24}{24} = 4.21$

## Garde-Boue auxiliaire "TERROT"

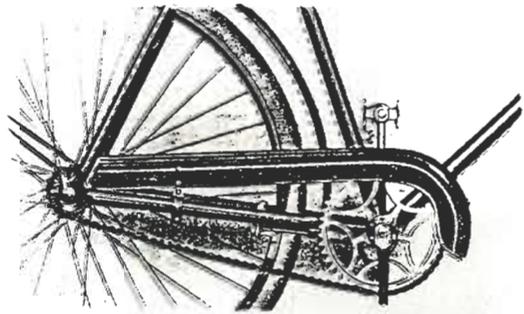


(Monté sur un modèle H à six vitesses.)

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**

## 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 50.)

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

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

## TABLE DE DÉVELOPPEMENTS

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

Terrot 46 - 1936 - 20  
 Ballin 45 - 20  
 55  
 34  
 17 Aug 35 ou 1936  
 46 x 18 = 560  
 revue en 1936  
 178 C au Van

# Répertoire

	PAGES
Bicyclettes modèles A et A1, route . . . . .	28
— — AL. . . . .	29
— — AC. . . . .	30
— — B, luxe . . . . .	31
— — C, course . . . . .	31
— — HT, 4 vitesses directes. . . . .	39
— — HE, 3 et 6 vitesses . . . . .	40-41
— — levo-cyclette . . . . .	46-47
— — tandem-levo. . . . .	46
— — rétro-directe. . . . .	42-44
— — de dame. . . . .	36-37
— — touriste . . . . .	32
— — touriste de luxe . . . . .	33
— — T. C. . . . .	45
— — garçonnet et fillette . . . . .	35
Changement de vitesse n° 1 . . . . .	38
— — n° 2 (moyeu 2 vitesses). . . . .	48
— — n° 3 (moyeu 3 vitesses) . . . . .	49
— — pour motorette. . . . .	8-11
Conseils et développements. . . . .	55
Débrayage motorette . . . . .	7-11
Fourche élastique . . . . .	5
Freins . . . . .	51-53
Garde-boue auxiliaire. . . . .	54
Guidons . . . . .	27
Motorette n° 2, deux chevaux. . . . .	16-17
— n° 3, deux chevaux 3/4 . . . . .	12-13
— n° 4, quatre chevaux 1/2, deux cylindres . . . . .	18-19
Moyeu Terrot, graissage . . . . .	50
Pneumatiques . . . . .	25
Poulie réglable. . . . .	6
Protège-pantalons. . . . .	54
Ralentisseur pour frein n° 5. . . . .	53
Serrage du guidon . . . . .	27
Side-car pour motorette n° 4. . . . .	20-21
Suppléments . . . . .	24
Suspension élastique des motorettes . . . . .	14-15
Tendeur pour moyeu 2 vitesses, etc . . . . .	49
Voiture légère. . . . .	22-23