

LA "MOTORETTE TERROT" N° 3



Notre Motorette n° 3, modèle 1913, ressemble à son aînée dont elle possède toutes les qualités; nous y avons apporté toutefois quelques modifications de détail qui en rendront l'usage plus facile et plus agréable.

Réservoir.

La contenance du réservoir a été augmentée et portée à six litres pour l'essence et un litre et demi pour l'huile. Les bouchons, de très grand diamètre, sont munis d'une fermeture à ressort qui évite les desserrages intempestifs. Pour les enlever, il suffit d'appuyer légèrement et de faire un huitième de tour; en les remettant en place, s'assurer que les crans du bouchon sont bien dans les crans correspondants de la cuvette. Le filtre du bouchon essence a été agrandi de façon à pouvoir servir d'une façon efficace.

L'indicateur de niveau a été muni d'une tige à pointe qui vient en obturer l'ouverture inférieure correspondant avec le réservoir; de cette façon, en cas de rupture du tube de verre, le motocycliste peut continuer sa route sans inconvénient.

Pour contrôler la quantité d'essence, il faut donc dévisser le pointeau.

1913

Les robinets de vidange et de dégomme ont été réunis en un seul, placé vers l'avant ; en tournant la tige de la clef vers l'arrière, côté du moteur, on dégomme ; en la tournant vers l'avant, on vidange.

Lorsqu'elle est au milieu, c'est-à-dire dirigée en bas, le robinet est fermé.

Silencieux.

Le silencieux a été augmenté comme volume, de façon à ne donner aucune contrepression, tout en étant plus silencieux que l'ancien modèle ; il forme une seule chambre, sans cloison intermédiaire. Il est muni de l'*échappement libre* se manœuvrant au pied, au moyen d'une pédale à rochet, de sorte que pour ouvrir l'échappement libre ou le refermer, il suffit d'appuyer à fond sur la pédale qui revient ensuite à sa position primitive.

Garde-boue.

Les garde-boue sont plus larges et munis à l'avant de joues protectrices en tôle.

Cache-Magnéto.

Notre cache-magnéto ayant été reconnu d'une très grande utilité, puisqu'il rend la magnéto plus étanche que le « blindage », nous avons décidé d'en munir toutes nos machines. Nous en avons modifié le modèle, de façon à le rendre plus joli et à faciliter le graissage, qui peut s'effectuer sans le démonter : du côté pignon, le graisseur est extérieur, et du côté « rupteur », il est rendu accessible par un trou que recouvre un petit ressort bleui.

Courroie.

Nous livrons la Motorette n° 3 avec courroie trapézoïdale en cuir chromé de 20 millimètres et attache articulée.

La Motorette à changement de vitesse progressif est livrée avec courroie en caoutchouc entoilé ; celle-ci permet de tendre moins la courroie, sans avoir à craindre le glissement.

SOINS A DONNER

La courroie en cuir doit toujours être souple et très propre ; pour cela, il faut de temps en temps la débarrasser de la boue ou de la poussière qui la couvre, soit en la brossant ou en l'essuyant avec un chiffon mouillé.

Si la courroie est par trop encroûtée, commencer d'abord par la gratter avec un couteau, en sortant un à un les petits graviers qui ont pu s'y incruster et qui, en y restant, risquent de la déchirer et d'user les joues de la poulie.

Ne jamais employer de pétrole ni d'essence pour nettoyer une courroie.

La courroie cuir doit être grasse. — Une fois nettoyée, elle doit être graissée légèrement avec de l'huile végétale (de préférence avec de l'huile de ricin), en la frottant fortement, pour bien faire pénétrer la graisse dans le cuir.

Si la courroie a été mouillée, il faut l'essuyer soigneusement et la graisser ensuite.

En résumé : pour avoir une bonne courroie, il faut la nettoyer et la graisser *sans exagération* de temps en temps.

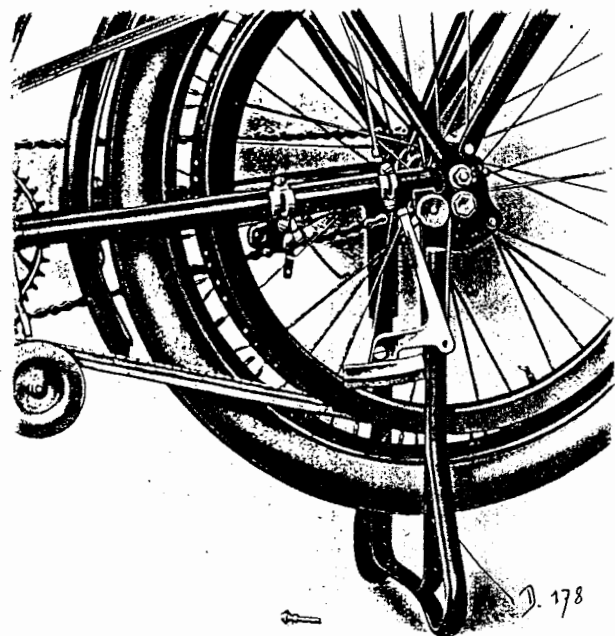
La courroie caoutchouc demande simplement à être essuyée de temps à autre, en évitant le contact de l'huile.

En général, il est à recommander en rentrant d'une course, de sortir la courroie de la poulie du moteur, afin d'empêcher que la partie la touchant ne soit desséchée ou brûlée par la chaleur du moteur. Une courroie bien soignée ne donnera guère d'ennuis, rendra bien et durera longtemps.

Freins.

Nos freins ayant toujours donné de bons résultats, sont restés les mêmes ; celui sur poulie, permet le démontage

facile de la roue; à cet effet, il est démontable à la main sans le secours d'un outil.



FREIN N° 9

Le cliché représente le frein démonté pour faciliter le démontage de la roue. (On voit l'axe à terre).

Vérifier de temps à autre les patins de frein, surtout ceux du frein sur jante, car s'ils sont trop usés, ils peuvent venir en contact avec l'enveloppe et la détériorer.

Supports et porte-bagages.

Les supports réversibles avant et arrière, ainsi que le porte-bagages ont été renforcés et sont livrés avec toutes les machines.

Repose-pieds. (Livrés sur demande.)

Ils sont fixes et munis de patins en caoutchouc.

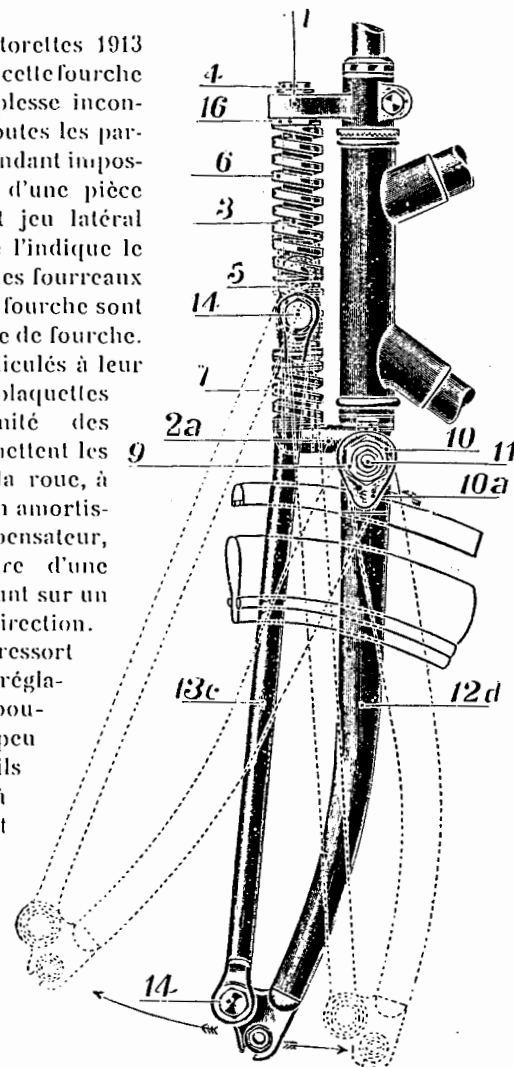
FOURCHE ÉLASTIQUE TERROT 1913.

Toutes nos Motorettes 1913 sont montées avec cette fourche idéale, d'une souplesse inconnue, ménageant toutes les parties du cadre et rendant impossible la rupture d'une pièce quelconque. Tout jeu latéral est évité. 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 formant l'extrémité des fourreaux, transmettent les chocs reçus par la roue, à deux ressorts, l'un amortisseur, l'autre compensateur, par l'intermédiaire d'une glissière 5 coulissant sur un guide fixé à la direction.

La butée 16 du ressort amortisseur est réglable de façon à pouvoir retendre un peu les ressorts, s'ils s'affaiblissent à l'usage; il suffit pour cela de faire faire quelques tours à la pièce 16 qui descend en comprimant le ressort.

Graisser soigneusement :

1° l'articulation de la tête de fourche par les deux graisseurs à couvercle; 2° les deux ressorts entre les spires; 3° les quatre axes d'articulation des haubans.



Si, à la longue, il se produit du jeu dans la tête de fourche, régler par les deux cônes, dont la partie extérieure porte deux plats ménagés à cet effet. Pour cela, il faut d'abord desserrer le boulon central, puis les deux contre-écrous des cônes, après avoir sorti le frein qui les rend indérégables. Resserrer le tout une fois le réglage terminé.

Lorsque la machine repose à vide sur son support réversible arrière, la partie mobile de la fourche doit se trouver à peu près dans le prolongement du tube de direction.

SUSPENSION ARRIÈRE, MODÈLE 1913

Brevetée S. G. D. G.

Notre système de suspension a été complètement modifié, de façon à obtenir plus de souplesse, plus de sûreté dans la conduite et une tension invariable de la chaîne et de la courroie ; de plus le nouveau modèle est plus simple que l'ancien.

L'arrière du cadre est articulé au pédalier, de sorte que l'axe de la roue décrit un arc de cercle de très grand rayon et, par conséquent, très plat autour de l'axe du pédalier.

Les haubans, réunis rigidement par une entretoise spéciale très robuste, sont articulés aux chapes arrière et traversent deux coulisseaux articulés au sommet du cadre, sous la selle ; deux ressorts amortisseurs sont placés entre les coulisseaux et l'entretoise, tandis que deux ressorts compensateurs sont placés au-dessus. Deux tubes recouvrent complètement les ressorts, les préservant de la poussière et permettant de les enduire de graisse consistante.

Les ressorts sont établis en trois grosseurs différentes, correspondant aux poids de 65, 85 et 100 kilos environ. (Indiquer le poids à la commande.)

CHANGEMENT DE VITESSE

PROGRESSIF, MODÈLE 1913

Breveté S. G. D. G.

Tout en conservant le principe de la poulie extensible, nous avons cherché à rendre la manœuvre de notre changement de vitesse plus facile et plus rapide, de façon à pouvoir, d'un seul mouvement, passer d'une vitesse quelconque au

débrayage, tout en n'exigeant qu'un très faible effort pour repasser en grande vitesse. De plus, nous avons voulu rendre réglable l'écartement des joues de la poulie pour pouvoir compenser l'usure inévitable de la courroie.

Description (voir dessin, page 28). — Comme l'indique le dessin, notre changement de vitesse consiste en une poulie extensible. Les joues de cette poulie peuvent s'écarter ou se rapprocher sous l'influence de deux coins (41), pénétrant plus ou moins entre deux 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.

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, on resserre les joues, et progressivement l'embrayage se produit.

Départ de pied ferme et en côte. — Un avantage appréciable de notre changement de vitesse est de permettre le départ de pied ferme, même en côte. Pour cela, mettre la machine sur son support arrière, lancer le moteur, pousser la manette en avant, de façon à faire débrayage.

Relèver ensuite le support, se mettre en selle et tirer doucement la manette vers l'arrière; les deux joues se rapprochent et la courroie se trouve entraînée progressivement; augmenter ensuite la vitesse jusqu'au point convenable.

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 correspondant du cône 4.

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

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.

Graissage. — Injecter assez souvent quelques gouttes d'huile par les trous de graissage des bagues à huile, nos 4 et 5, et du carter des cames, n° 34; sortir, de temps à autre, la vis n° 2 a et remplir l'intérieur du moyeu d'huile épaisse, qui assurera le graissage du clavetage.

Bien nettoyer au pétrole, lorsque le besoin s'en fait sentir.

DÉBRAYAGE POUR MOTORETTE TERROT

Breveté S. G. D. G.

(Voir dessin, page 26)

Notre poulie à débrayage, très peu encombrante, est fixée au moteur, à la place de la poulie ordinaire. Une manette, placée sur le guidon, à la portée de la main gauche, permet de l'actionner; en poussant la manette à droite, sur D, la poulie est débrayée; poussée à gauche, sur E, on obtient l'embrayage. Aucune précaution à prendre que celle d'embrayer progressivement, c'est-à-dire de passer la manette lentement à gauche, afin d'obtenir un embrayage doux et progressif; un embrayage brusque pourrait bloquer le moteur.

Avantages. — Facilité de manœuvre de la machine, qui se mène comme une bicyclette. Facilité de mise en marche, même en côte, en lançant la machine d'abord sur le support. Conduite agréable en ville où l'on peut suivre une voiture en débrayant légèrement pour reprendre progressivement ensuite. Economie d'essence dans les descentes que l'on fait vite et sûrement sans que le moteur tourne.

Description. (Voir dessin, page 26.) — Notre débrayage se compose d'une poulie folle 2 roulant sur billes; cette poulie folle porte un prolongement formant cône femelle, dans lequel vient s'engager le cône mâle de la joue mobile 3.

L'embrayage est assuré par un fort ressort 4.

Le débrayage s'opère au moyen des griffons 11 et 12, dont l'un est fixe et l'autre actionné par le câble venant de la manette du guidon.

Graissage. — Introduire quelques gouttes d'huile par le trou du grand bouchon nickelé 7 et nettoyer de temps en temps en injectant un peu d'essence.

Montage du débrayage.

Dévisser l'écrou maintenant la poulie et sortir celle-ci. Dévisser le grand bouchon nickelé n° 7 de la poulie à débrayage et sortir la rondelle de butée n° 9 qui reste à l'intérieur du moyeu; placer la poulie sur l'axe du moteur, la clavette bien en place.

Serrer au moyen de l'écrou n° 6 et de la clef spéciale, fournis avec le débrayage; bien bloquer à fond.

Remettre en place la rondelle de butée n° 9, graisser à la graisse consistante les bagues à billes et les griffons de débrayage n°s 11 et 12 et revisser le grand bouchon n° 7 à fond.

Sortir le boulon inférieur du carter du moteur (celui qui tient les brides du pot d'échappement) et le remplacer par le boulon plus long, livré avec le débrayage.

Placer sur ce boulon l'équerre nickelée dans laquelle doit passer la queue du grand levier n° 14. Placer la manette sur le guidon à main gauche.

Déterminer la longueur du câble et souder le plot après avoir fait un nœud au câble.

Régler la tension du câble, au moyen de la vis de réglage du levier n° 14, de sorte que la manette étant poussée à fond à gauche, sur D, les leviers accusent entre eux un certain jeu, assurant un bon embrayage.

POULIE RÉGLABLE.

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 contre la joue fixe de façon à dégager les crans de ceux de l'écrou de réglage; 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 trois pièces.

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.

OUTILLAGE.

Nous fournissons, avec la Motorette n° 3, une trousse contenant les clés nécessaires, ainsi qu'une burette, un perce-courroie et un nécessaire de réparations; plusieurs cases sont réservées aux pièces de rechange, telles que bougie avec joints, vis platinées, agrafes de courroie, soupape complète, c'est-à-dire avec ressort, calotte et clavette, bien enveloppée pour éviter toute détérioration.

Cette trousse, placée dans la sacoche métallique du guidon, doit toujours être sur la machine; un cadenas placé dans le verrou de fermeture en empêchera la disparition pendant une absence ou au garage.

Porte-lanterne.

Nous livrons toutes nos Motorettes avec un porte-lanterne extra-fort; toutefois, si la machine doit être munie d'un phare autogénérateur d'un certain poids, avec porte-phare à fourche, nous livrons sur demande un support spécial qui se visse au-dessus de la fourche élastique à la place du bouchon F.

INSTRUCTIONS

POUR

LA MISE EN MARCHÉ ET L'ENTRETIEN

1° Remplir d'huile et d'essence les compartiments du réservoir ;

2° Ouvrir le robinet permettant l'arrivée de l'essence au carburateur ;

3° Tirer légèrement la tige se trouvant sur le carburateur ; cette opération a pour but de faire monter le niveau de l'essence et, par suite, de faciliter le départ ;

4° Graisser, s'il y a lieu (*voir plus loin Graissage*) ;

5° Dégommer, en introduisant quelques gouttes d'essence dans le cylindre. Pour cela, dévisser, de deux ou trois tours, la vis-pointeau du décompresseur placé au sommet du cylindre, à gauche, et pousser de côté le petit couvercle, puis tourner la tige de la clef du robinet dégommeur vers l'arrière, côté moteur. Refermer le tout, après s'être assuré que l'essence a bien coulé ;

6° S'assurer que la courroie est suffisamment tendue ;

7° Fermer la prise d'air supplémentaire en ramenant en arrière la manette située à droite, au-dessus du boisseau du carburateur. Placer les manettes *Gaz* et *Avance* à leur position moyenne. Serrer légèrement la poignée du frein gauche, de façon à soulever la soupape d'échappement et supprimer ainsi la compression. Un cliquet permet de maintenir la poignée dans cette position ;

8° Se mettre en selle, donner quelques coups de pédale précipités et, lorsque la motorette est bien lancée et que le moteur tourne suffisamment vite, lâcher la poignée du frein gauche ou, si on l'a encliquetée, serrer légèrement pour que le cliquet puisse retomber et lâcher ensuite ; les explosions se produiront alors. Régler la position de la manette d'air par tâtonnement, en cherchant à obtenir la plus grande vitesse pour une position quelconque de la manette des gaz et sans

toucher à cette dernière. Il suffira ensuite de régler la vitesse par les manettes. On obtient une marche très souple, très silencieuse et très économique, en mettant aussi peu de gaz que possible, quitte à en donner davantage au début d'une côte.

Pour arrêter, il suffit de serrer un peu le frein gauche, qui forme lève-soupape, de façon à supprimer la compression. En serrant davantage, on freine ; si l'on veut obtenir un arrêt immédiat, serrer les deux freins.

Quelques pannes :

Leurs causes,

Leurs remèdes.

Le moteur refuse de partir. — Voir si le réservoir contient de l'essence et si l'on a bien ouvert le robinet de départ et suivi les indications de la mise en marche.

Vérifier ensuite si l'étincelle se produit à la bougie, si les pointes ne sont pas trop écartées du culot (5 à 7/10 de millimètre), ni encrassées, si la porcelaine n'est pas fendue ; contrôler l'isolement du câble. Passer ensuite à la magnéto, pousser de côté le ressort bleni qui maintient le couvercle du dispositif de rupture (côté poulie) et enlever ce dernier ; lorsque le patin en fibre du levier coudé du rupteur repose sur la came, la distance entre les deux vis platinees ne doit pas être supérieure à 1/2 millimètre et, lorsque le levier quitte la came, les deux vis doivent venir franchement en contact.

Leur surface doit être bien propre et bien plane ; s'il n'en était pas ainsi, il faudrait les nettoyer ou les dresser au moyen d'une lime douce ou de toile émeri très fine. Voir si le levier de rupture ne serre pas sur son axe ; il doit aller très librement. Voir ensuite si les soupapes ne sont pas collées dans leur guide.

Le moteur s'arrête. — Mêmes causes que ci-haut.

Ratés. -- Peuvent provenir d'une bougie sale, d'un fil dont le caoutchouc est coupé et qui touche une partie métallique de la machine ; peuvent également provenir du gicleur bouché ou de l'arrivée irrégulière de l'essence au carburateur. Dans ce cas, nettoyer le carburateur et le tube d'essence ;

déboucher le gicleur en soufflant au travers, mais ne jamais employer d'épingle, car, en agrandissant l'ouverture, on dérèglerait la carburation.

Voir si un ressort de soupape n'est pas cassé (cas très rare).

Echauffement anormal. — Segment cassé. Carburation trop riche, si le gicleur est agrandi ou le flotteur percé, ou trop pauvre si le gicleur est bouché; encrassement de la culasse par suite d'excès de graissage; pot d'échappement bouché, donnant des explosions sourdes quand l'échappement libre est fermé.

Manque de force. — Mélange trop riche ou trop pauvre. Poussoir de soupape dérèglé. (Voir plus loin : réglage des poussoirs.) Usure des segments. Soupapes déformées ou brûlées (à roder). Silencieux bouché.

Le moteur cogne. — Trop d'avance à l'allumage; gaz trop pauvre (fermer l'air); développement trop grand; encrassement du piston et de la culasse; bougie mauvaise ou ne convenant pas pour moteur à ailettes.

Démontage du moteur. — On ne doit faire cette opération que lorsque le moteur a besoin d'une réparation nécessitant son déplacement; pour cela, bien enlever les câbles d'admission, d'avance à l'allumage et de lève-soupape; enlever les tubes d'huile et d'essence, ainsi que le pot d'échappement. Desserrer alors les écrous des attaches du moteur et ouvrir celles-ci.

Sortir ensuite le moteur en le tirant délicatement à soi du côté gauche.

Au remontage, il est nécessaire de bien resserrer à fond les écrous des attaches du moteur, car s'il venait à prendre du jeu, il pourrait s'en suivre une rupture de cadre.

Réglage de la distribution :

Ouverture de l'admission.	1 ^m / _m	après point mort supérieur.	
Fermeture	—	9 ^m / _m	— inférieur.
Ouverture d'échappement.	13 ^m / _m	avant	—
Fermeture	—	1 ^m / _m	après supérieur.
Avance maximum.	9 ^m / _m	avant	—

Ces cotes sont prises sur la course du piston.

Rodage des soupapes. — Cette opération ne doit se faire que lorsque les soupapes ou leur siège sont usés ou piqués au point de diminuer la compression; un rodage trop fréquent produirait une usure trop rapide.

Pour roder les soupapes, il faut les démonter et bien les nettoyer ainsi que leur siège; mettre le piston au point mort supérieur et enfiler un morceau de chiffon dans le conduit faisant communiquer le cylindre avec la chambre des soupapes, pour empêcher toute introduction d'émeri.

Graisser la partie conique de la soupape et la saupoudrer d'émeri très fin, la mettre en place, puis, au moyen d'un tournevis, lui imprimer un mouvement tournant de va-et-vient; soulever de temps en temps la soupape en la tournant pour arriver à la faire porter en tous ses points.

Lorsque la soupape est bien rodée, nettoyer soigneusement à l'essence pour enlever toute trace d'émeri et remonter soigneusement.

Réglage des poussoirs. — Après le rodage, il est nécessaire de s'assurer que la distance entre la queue de la soupape et la tête du poussoir est bien d'environ trois dixièmes de millimètre (l'épaisseur d'une carte de visite). S'il n'en était pas ainsi, il faudrait procéder au réglage au moyen de la tête mobile du poussoir; bien rebloquer le contre-écrou une fois le réglage terminé.

Vérifier de temps en temps les poussoirs.

Graissage. — Lorsque le moteur est neuf, il faut injecter une pompe d'huile tous les 8 kilomètres au moins; plus tard, une pompe tous les 10 kilomètres suffira. Toutefois, dans une forte et longue côte, ne pas craindre de graisser une fois de plus. Après chaque graissage refermer le robinet; la clef doit alors être horizontale. Il est bon de vider l'huile brûlée tous les 1,000 kilomètres par le bouchon de vidange placé au bas du carter; remettre ensuite trois pompes d'huile fraîche.

Il ne faut pas employer des huiles fluides quelconques qui ne peuvent pas résister à la température des moteurs à explosions, mais de l'huile spéciale. (Voir plus loin notre huile spéciale).

Ne pas oublier, tous les 100 kilomètres environ, de visser d'un tour ou deux l'écrou-graisseur molleté du tendeur de

courroie, et de le remplir à nouveau de graisse lorsqu'il aura été vissé à fond.

Graisser très souvent les roulements des moyeux et toutes les articulations de la motorette : fourche élastique, freins, etc.; employer pour cela de l'huile de vaseline, comme pour la bicyclette.

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 deux litres au prix de 3 francs le bidon.



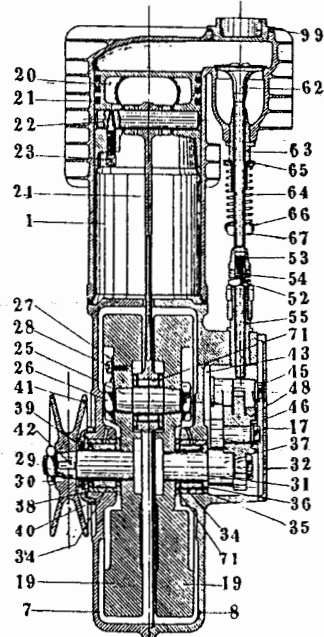
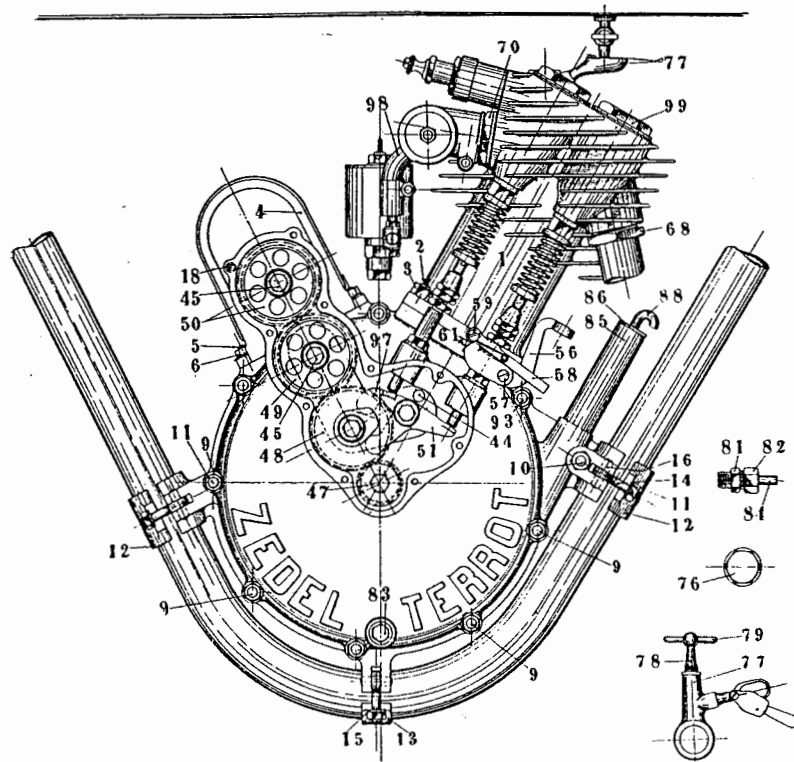
TARIF DES PIÈCES DÉTACHÉES

POUR

MOTEUR TERROT-ZEDEL

2 3/4 Type 1913

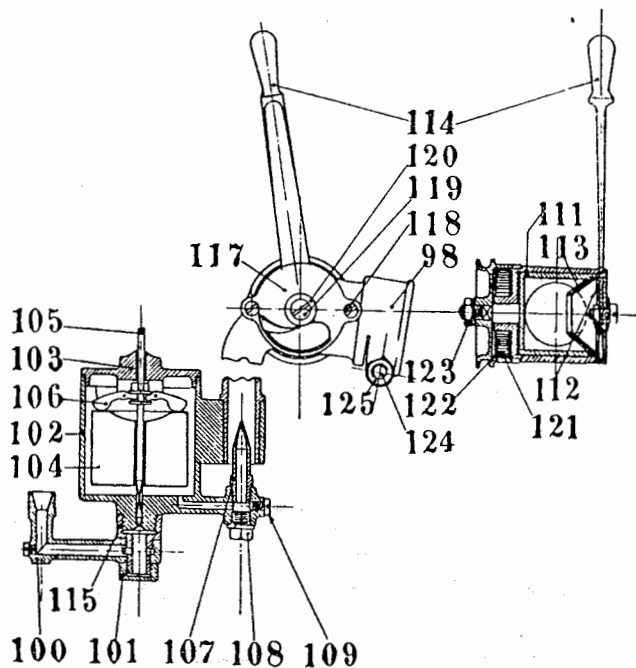
N°		PRIX
1.	Cylindre seul.	86 50-
2.	Goujon de fixation du cylindre	0 25-
3.	Ecrou pour goujon de cylindre	0 25
4.	Magnéto	
5.	Goujon de fixation de la magnéto	0 25-
6.	Ecrou pour goujon de magnéto	0 25
7.	Demi-carter, côté de la poulie	} carter. . . 80 »
8.	Demi-carter, côté de la distribution	
9.	Boulon d'assemblage du carter, long. 77 m/m.	0 65-
10.	Boulon d'assemblage du carter, long. 59 m/m.	0 65
11.	Ecrou des boulons d'assemblage, nos 9, 10, 14, 93, 94, 96	0 25-
12.	Bride du haut fixant le moteur au cadre.	3 30
13.	Bride du bas	3 »
14.	Boulon à œillet tenant les brides 12/13.	0 80
15.	Rondelle Grover pour boulon 14	0 25-
16.	Vis pour boulon 14	0 30
17.	Couvercle de la distribution.	9 30
18.	Vis fixant le couvercle du carter	0 30-
19.	Volant la pièce.	28 80
20.	Piston seul.	16 20-
21.	Segment la pièce	2 »
22.	Axe de piston.	3 30-
23.	Vis de l'axe de piston.	0 80-
	PISTON COMPLET.	26 30-
24.	Bielle.	20 »
25.	Axe de la bielle seul	5 »
26.	Ecrou pour l'axe de bielle.	0 80-
27.	Arrêt pour écrou 26	1 20
28.	Vis lixant les arrêts.	0 30
29.	Axe de centre, côté poulie, seul.	7 20-
30.	Ecrou pour l'axe de la poulie	0 80
31.	Axe de centre, côté distribution, seul	7 20-
32.	Ecrou pour l'axe de centre, côté distribution	0 65
33.	Rivet de fixation des axes 29-31 sur les volants.	0 15-



N°	Description	PRIX
34.	Coussinet. la pièce.	8 65
35.	Galet de 5 m/m	0 40
36.	Rondelle butée des galets.	1 20
37.	Douille tenant la rondelle butée (distribution)	1 30
38.	Rondelle tenant la rondelle butée (poulie).	1 20
39.	Rondelle joint d'huile, côté poulie.	3 75
40.	Ecrou à 8 pans	4 80
41.	Poulie	5 40
42.	Clavette de la poulie	0 65
43.	Plaque portant la roue de came, roues intermédiaires et levier des soupapes	17 20
44.	Rivet fixant la plaque 43 au carter.	0 25
45.	Vis	0 45
46.	Rondelle	0 50
	PLAQUE COMPLÈTE	22 »
47.	Pignon de 20 dents	4 80
48.	Roue de came 40 dents	20 »
49.	Roue intermédiaire 40 dents	10 80
50.	Roue de la magnéto.	12 15
51.	Levier de la soupape échappement	8 40
52.	Poussoir, seul	5 10
53.	Chapeau du poussoir	2 85
54.	Contre-écrou du chapeau 53	0 80
55.	Guide-poussoir	3 75
	POUSSOIR COMPLET	12 50
56.	Support du lève-soupape	4 40
57.	Vis de serrage du support	0 30
58.	Levier du lève-soupape	3 10
59.	Vis du levier	0 45
60.	Ecrou de la vis du levier	0 25
61.	Ressort.	0 45
	LÈVE-SOUPAPE COMPLET	9 »
62.	Soupapes aspiration et échappement . la pièce.	4 40
63.	Guide-soupape	3 30
64.	Ressort.	0 65
66.	Calotte du bas	0 35
67.	Clavette	0 25
68.	Ecrou pour le tube d'échappement, côté cylindre.	3 45
70.	Raccord admission sur cylindre.	4 30
71.	Rondelle butée des galets, côté des volants	1 80
76.	Bouchon de culasse fixant le robinet	2 70
77.	Corps du robinet seul.	8 65
78.	Vis pointeau et sa tige	2 70
	ROBINET PÉTROLIER COMPLET	14 05
81.	Raccord du tube d'huile	1 20
82.	Ecrou du tube d'huile.	0 80
83.	Bouchon de vidange d'huile.	1 05
84.	Cône soudé dans le tube d'huile.	0 60
	GRAISSAGE COMPLET	3 65

N°		PRIX
85.	Corps du décompresseur	7 20
86.	Bouchon	1 35
87.	Porte-tube	0 45
88.	Tube	0 60
90.	Tapis	0 60
91.	Bille	0 15
	DÉCOMPRESSEUR COMPLET	10 35
92.	Boulon d'assemblage du carter, long. 80 m/m	0 60
93.	Boulon d'assemblage du carter, long. 77 m/m et tête longue	0 80
94.	Boulon d'assemblage du carter, long. 73 m/m	0 60
97.	Levier de la soupape admission	8 40
99.	Bouchon de soupape	5 05
	Joint pour bouchon de soupape	0 30

CARBURATEUR



98.	Pipe étrangleur des gaz avec boisseau	17 20
100.	Pipe arrivée d'essence avec raccord	4 05

N°		PRIX
101.	Bouchon de vidange	0 30
102.	Corps du niveau constant	13 50
103.	Couvercle du niveau constant	3 30
104.	Flotteur	2 70
105.	Pointeau	1 10
106.	Leviers contrepoids la paire.	0 80
107.	Gicleur	1 10
108.	Vis bouchon de gicleur	0 35
109.	— du canal d'arrivée d'essence	0 25
111.	Boisseau étrangleur des gaz	9 85
112.	Disque de passage d'air	0 45
113.	Cône de passage d'air	1 20
114.	Manette de réglage d'air	4 15
115.	Raccord entrée d'essence	0 90
116.	Ecrou de raccord 115	0 90
117.	Couvercle du boisseau	3 30
118.	Vis du couvercle 117 la paire	0 25
119.	Vis et écrou de la manette 114 (une pièce de chaque)	0 60
120.	Rondelle Belleville	0 25
121.	Ressort à ruban	1 65
122.	Poulie de commande du boisseau	3 60
123.	Ecrou de fixation de la poulie	0 40
124.	Goujon de serrage de la pipe	0 65
125.	Ecrou du goujon 124	0 30
	CARBURATEUR COMPLET	72 »

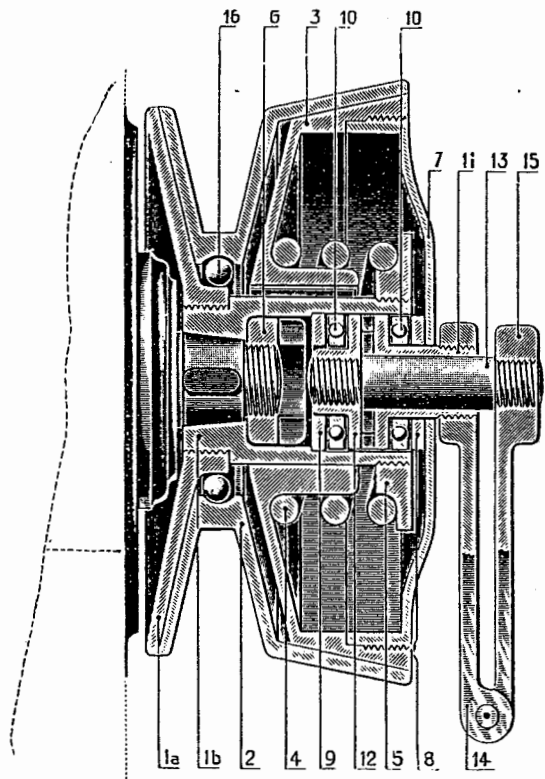
Belbin 171

SILENCIEUX A ÉCHAPPEMENT LIBRE 1913

	Silencieux avec dispositif d'échappement libre complet (sans le tube n° 14)	28 »	
1.	Flasque de gauche (petite)	9 »	
2.	Flasque de droite (grande)	11 »	
3.	Tube intermédiaire	4 »	
4.	Pédale	3 30	5.00
5.	Axe avec rondelle rivée n° 15	0 95	
6.	Ecrou	0 35	0.30
7.	Rondelle	0 25	
8.	Ressort de rappel	0 50	0.35
9.	Obturateur	0 50	1.00
10.	Rondelle de freinage	0 75	
11.	Rochet	3 »	2.65
12.	Cliquet	0 30	0.15
13.	Ressort du cliquet	0 30	
14.	Tube d'échappement	4 »	
16.	Tube d'entretoise	0 35	
17.	Rondelle	0 20	0.15

DÉBRAYAGE

N°		PRIX
1.	Joue fixe complète avec moyeu	19 20
2.	Poulie folle	25 »
3.	Joue mobile	22 »



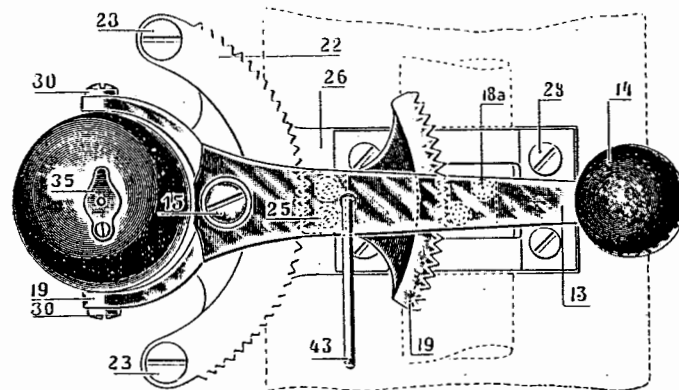
4.	Ressort	4 »
5.	Butée de ressort	2 50
6.	Ecrou de l'axe	1 60
7.	Bouchon	7 70
8.	Petite rondelle de butée	1 »
9.	Grande rondelle de butée	1 »
10.	Bague à billes	1 »
11.	Grand griffon	2 50
12.	Petit griffon	2 20

N°		PRIX
13.	Axe du petit griffon	0 80
14.	Levier du grand griffon	7 50
15.	Levier du petit griffon	6 50
16.	Billes de 4,8 ^m / _m la douz.	0 40
17.	Support au moteur	3 »
18.	Vis de réglage de la transmission	0 65
19.	Contre-écrou de la vis 18	0 25

MANETTE DU DÉBRAYAGE

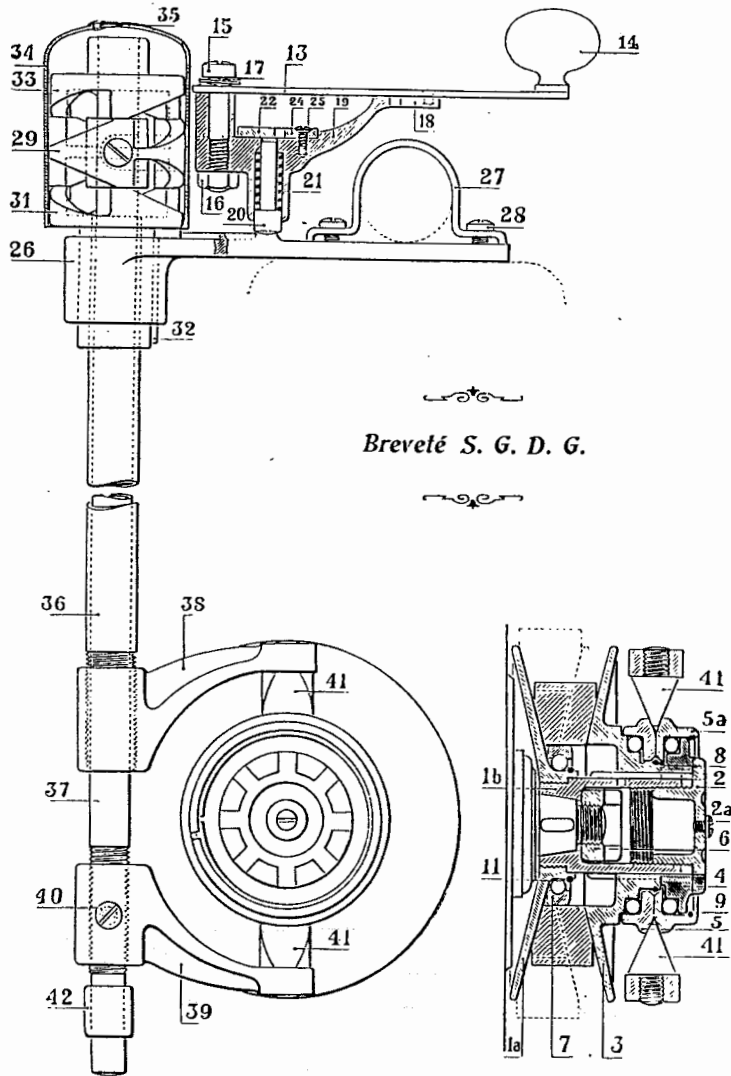
1.	Collier-support	9 »
2.	Chapeau du collier	1 10
3.	Bouchon	1 80
4.	Ergot du bouchon	0 10
5.	Vis de fixation du bouchon	0 25
6.	Vis de serrage du collier	0 25
7.	Rondelle à ressort	0 75
8.	Grain d'arrêt	0 25
9.	Manette	2 70
10.	Câble	2 »
11.	Transmission flexible	2 40
	MANETTE COMPLÈTE	22 »

CHANGEMENT DE VITESSE 1913



Brevet 179

1. — POULIE EXTENSIBLE



Breveté S. G. D. G.

N°		PRIX
1.	Joue fixe complète avec moyeu	19 20
2.	Ecrou de réglage	3 50
2a.	Vis de l'écrou . . (C ^e n° 30)	0 25
3.	Joue mobile	14 »
4.	Cône de roulement	4 50
5.	Cuvette intérieure	4 80
5a.	Cuvette extérieure	4 80
6.	Ecrou	1 50
7.	Roulement de débrayage	3 50
8.	Bague d'arrêt de la cuvette 5	0 25
9.	— — — — — 5a	0 25
10.	Clef	1 50
11.	Bague d'arrêt du roulement 7	0 25
12.	Manette avec griffe	3 50
13.	Bouton	0 80
14a.	Rivet du bouton	0 25
14b.	Rondelle du rivet . . (C ^e n° 90)	0 15
15.	Axe d'articulation de la manette (C ^e n° 19)	0 40
16.	Ecrou de l'axe 15 . . (C ^e n° 96)	0 25
17.	Rondelle à ressort	0 30
19.	Secteur de tension de courroie	8 »
20.	Piston	0 60
21.	Ressort du piston	0 30
22.	Secteur des vitesses	2 »
23.	Vis du secteur . . (C ^e n° 23)	0 25
24.	Griffe du secteur 22	0 90
25.	Vis de la griffe 24 . . (C ^e n° 40)	0 25
26.	Support au cadre avec colonne	8 50
27.	Bride du support	2 »
28.	Vis de la bride . . (C ^e n° 34)	0 25
29.	Came double	8 »
30.	Vis d'entraînement (C ^e n° 15)	0 25
31.	Came inférieure avec tube	12 »
32.	Clavette de la came 31	0 60
33.	Came supérieure avec tige	9 »
34.	Carter des cames	4 »
35.	Graisneur	0 15
38.	Mors supérieur	6 »
39.	Mors inférieur	6 »
40.	Vis du mors inférieur (C ^e n° 174)	0 25
41.	Coin	2 »
42.	Support au moteur	2 10

Brevet 177

TENDEUR

7.	Poulie	6 »
8.	Levier	3 »
9.	Bouchon graisseur	0 60
10.	Ecrou de l'axe 11 . . C ^e n° 97	2 25