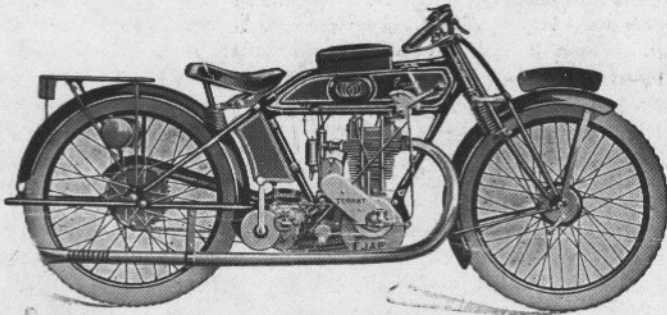


*Une Révolution dans la Construction Motocycliste*



## LA MOTOCYCLETTE TERROT-CONFORT



Motocyclette  
"TERROT"  
350 cc.  
équipée normalement  
avec pneus  
650 x 65

### QU'EST-QU'UN PNEU BALLON ?

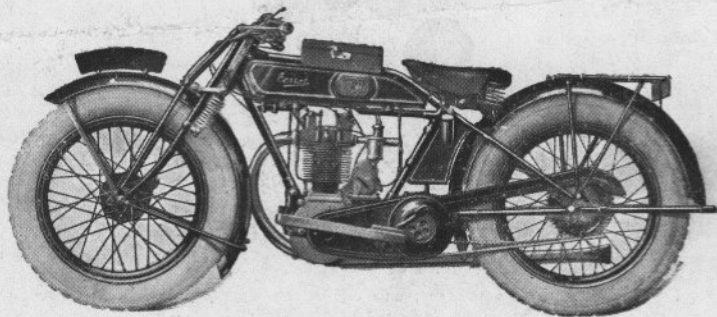
Le pneu ballon est un pneu à basse pression, c'est-à-dire gonflé faiblement et à forte section.

Le pneu ballon diffère du pneu ordinaire :

*Par sa grosseur.* — La section du pneu ballon étant très forte, lorsque la roue rencontre un obstacle, la jante est parfaitement protégée et ne risque pas d'être détériorée. Etant éloignée du sol elle ne peut pas cisailer l'enveloppe par talonnement dans les cahots.

*Par sa structure.* — L'effort demandé aux toiles du pneu ballon étant réduit du fait de la grande surface en contact avec le sol, l'enveloppe est établie plus légèrement, au grand bénéfice de la souplesse et de l'aptitude à « boire l'obstacle ».

La même Motocyclette  
équipée avec  
les nouveaux  
pneus Ballon  
700 x 100



### AVANTAGES DU PNEU BALLON.

Le pneu ballon, discuté à son apparition sur les voitures, est adopté actuellement par la plupart des grands constructeurs qui établissent tous à présent leurs chassis en vue de l'équipement avec pneus à basse pression.

Résumons ses avantages : Le pneu ballon étant très peu gonflé absorbe les réactions de la route et ne les transmet pas à la machine et au conducteur, ce qui n'est pas le cas avec les pneus ordinaires. Les moyennes réalisées sur mauvaises routes sont incontestablement supérieures et le mécanisme est parfaitement ménagé.

Le Ballon enveloppe l'obstacle, quel qu'il soit, tandis que le pneu dur à haute pression lui oppose une résistance redoutable. Un pneu ballon contourne les pierres, voire même les clous, qu'un pneu à haute pression s'incorpore avec avidité. C'est l'histoire du chêne et du roseau : Le Ballon plie et ne rompt pas.

Il est de fait qu'avec le pneu ballon les crevaisons sont très rares. De plus, l'usure du pneu est très lente, ce qui n'est pas un avantage à dédaigner à l'heure actuelle où le caoutchouc est très cher.

## L'EMPLOI DU PNEU BALLON SUR MOTOCYCLETTE EST-IL RECOMMANDABLE ?

Nous répondons oui, sans hésiter : « Avec le pneu ballon il n'y a plus de mauvaises routes ». C'est la solution rationnelle du délicat problème de la suspension du véhicule à deux roues, problème qui n'avait jamais été résolu de façon satisfaisante et que l'état déplorable de nos routes actuelles rendait de plus en plus aigu. Certains détracteurs — toujours les mêmes — ennemis systématiques de tout progrès qui n'est pas déterminé par avance par une formule ou de savants calculs ont chargé le pneu ballon à son apparition sur la moto des pires défauts. On a prétendu que le tirage serait excessif, la tenue de route mauvaise, la direction flottante. Aucun de ces arguments n'a résisté aux essais. L'expérience a prouvé au contraire que la stabilité de la moto était accrue et la direction extrêmement agréable, la roue avant formant en quelque sorte gyroscope et restant insensible aux chocs des obstacles rencontrés sur la route. A vitesse même réduite, il est facile de lâcher le guidon des deux mains quel que soit l'état de la chaussée.

On a parlé également d'éclatement et de déjantage consécutif. Disons d'abord qu'il ne peut y avoir éclatement puisque la pression de l'air emprisonné dans la chambre est très faible. Le pneu peut se dégonfler à la suite d'une crevaison. Que se passe-t-il alors ? Les tringles de l'enveloppe, c'est-à-dire les deux câbles circulaires noyés dans chaque talon, étant inextensibles ne peuvent quitter la jante, leur diamètre étant plus faible que celui des bords de la jante. Les bords de l'enveloppe ont même au contraire tendance à s'enfoncer dans la rigole centrale de la jante. Il a d'ailleurs fallu l'artifice de la jante à base creuse pour rendre possible le démontage. Donc point d'inquiétude de ce côté.

## LA MOTO TERROT-CONFORT.

C'est forts de notre expérience et des enseignements résultant des nombreux essais auxquels nous nous sommes livrés que nous avons pris résolument en France, dès 1925, la tête du mouvement en faveur de l'emploi du pneu ballon sur motos de faible cylindrée.

Et par ballon, nous entendons le vrai pneu à basse pression et à forte section, adopté par la Chambre Syndicale des Constructeurs, c'est-à-dire le pneu de  $27'' \times 4''$  ( $700 \times 100$ ) et non pas un pneu bâtard qui n'a de ballon que le nom.

La cause du « ballon » qui a été gagnée brillamment avec les voitures l'est déjà avec les motos car chaque motocycliste qui essaye une « Terrot Confort » devient un adepte convaincu du pneu ballon.

Il ne faut pas croire qu'il suffit de truquer quelque peu une motocyclette pour monter des pneus ballon, sans obtenir un véhicule disgracieux. Le problème est moins simple, car différents facteurs tels que le diamètre et la section des pneus, le passage de chaîne, la multiplication, etc... nécessitent la création de machines spéciales.

Nous n'avons pas hésité et avons étudié des machines nouvelles parfaitement appropriées à leur destination et qui donneront la plus grande satisfaction à la clientèle non seulement par leurs caractéristiques mais par leur aspect flatteur.

Toutes les TERROT-CONFORT sont équipées avec :

Pneus Cord « Ballon »  $700 \times 100$  ( $27'' \times 4''$ ) à tringles.

Selle Terry ou similaire.

Fourche avec amortisseurs réglables.

Freins avant et arrière dans les moyeux.

Boîte 3 vitesses. Transmission par chaînes.

En un mot, ces machines réunissent les derniers perfectionnements apportés aux motocyclettes au cours des dernières années.

## MODÈLES CATALOGUÉS.

Nous offrons à la clientèle notre motocyclette « Confort » dans les différents modèles ci-dessous :

3 cv. (250 cc) 2 temps : type Tourisme FTC, type Sport FSC, type ecclésiastique FDC.

3 cv. (250 cc) 4 temps : type Luxe MC, type Supersport MSSC.

4 cv. (350 cc) 4 temps : type Tourisme HTC, type Sport HSC, Type Supersport HSSC.

Cette gamme de machines permet de satisfaire les exigences les plus diverses de la clientèle.

NOTA. — Moyennant un léger supplément le pneu Cord-ballon  $700 \times 100$  ( $27'' \times 4''$ ) peut être remplacé par la dimension supérieure  $715 \times 115$  ( $27'' \times 4,40$ ) qui donne d'excellents résultats notamment sur les modèles 4 cv.

# MONTAGE DU PNEU BALLON

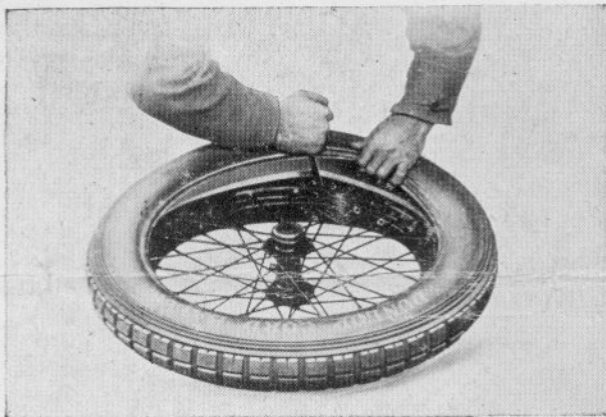
Avant d'aborder les instructions très simples que nous donnons ci-après, concernant le montage et le démontage de nos pneus ballons à tringles sur jantes à base creuse, nous attirons l'attention sur deux points essentiels :

1° Préalablement à toute opération de montage, vérifier si la bande en caoutchouc (pour fond de jante) repose bien exactement dans le fond de la jante à base creuse et recouvre ainsi les têtes de rayons.

2° Toute l'aisance des opérations de montage et de démontage provient du fait que la jante étant très creuse, il suffit pour faciliter toute manœuvre (montage ou démontage), de pousser au fond de la jante la partie de l'enveloppe déjà montée.

Il s'ensuit qu'un jeu très suffisant est donné à la partie de l'enveloppe diamétralement opposée et naturellement celle-ci peut alors se monter ou se démonter sans effort.

NOTA. — Dans notre exposé, nous avons appelé tringles chacun des bords de l'enveloppe qui contiennent effectivement une tringle rigide noyée dans les toiles et le caoutchouc.



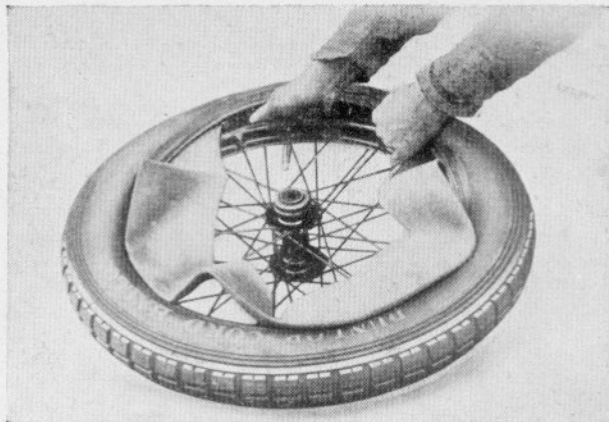
## MONTAGE.

I. Engager une tringle dans la jante en la refoulant dans le creux.

II. Terminer cette opération avec le petit levier, si on ne peut l'achever avec le seul secours des mains.

III. Placer la chambre en commençant par la valve. La chambre doit être légèrement gonflée pour éviter la formation de plis.

IV. Placer la deuxième tringle dans son logement en refoulant les tringles dans le creux de la jante pour faciliter l'achèvement de l'opération.



V. S'assurer que les tringles se sont bien emboîtées dans le creux formé par les bourrelets de la jante et que la valve n'est pas de travers. Mettre en place l'écrou de serrage de la valve.

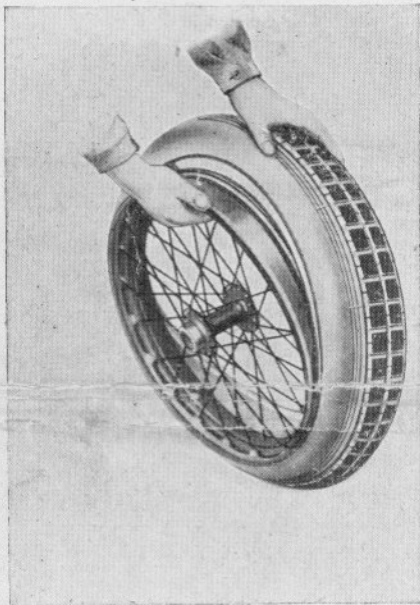
VI. Gonfler le pneu.

## DÉMONTAGE.

I. Dégonfler complètement la chambre et enlever l'écrou qui maintient la valve. Placer les mains sur le pneu à l'endroit diamétralement opposé à la valve. Enfoncer les tringles du pneu dans le fond de la base creuse de la jante pour dégager la partie opposée.

II. Faire sortir une tringle de la jante à l'aide du démonte-pneu.

III. Enlever le pneu de la jante en laissant la chambre à l'intérieur de l'enveloppe comme indiqué sur la figure (les mains doivent être placées à l'opposé de la valve pendant cette opération pour éviter tout arrachement).



## PRESSIION DE GONFLEMENT.

La pression la plus convenable pour cavalier de poids moyen est de 0 kg. 800 à l'avant et 0 kg. 850 à l'arrière. Elle peut être, à défaut de contrôleur de pression, facilement déterminée sur route par des essais.

Rappelons qu'il ne faut pas gonfler exagérément un pneu ballon qui perd ainsi toutes ses propriétés et expose ses toiles à une déchirure.

Par contre un pneu insuffisamment gonflé risque de se couper sur les côtés sans préjudice d'une usure prématurée de la bande de roulement et de la détérioration des toiles de carcasse.

