

# L'ÉQUIPE

LE QUOTIDIEN DU SPORT  
ET DE

*l'Automobile*

5 JUILLET 1955

PRÉSENTE  
SOUS LA SIGNATURE  
DE Jean Bonnet

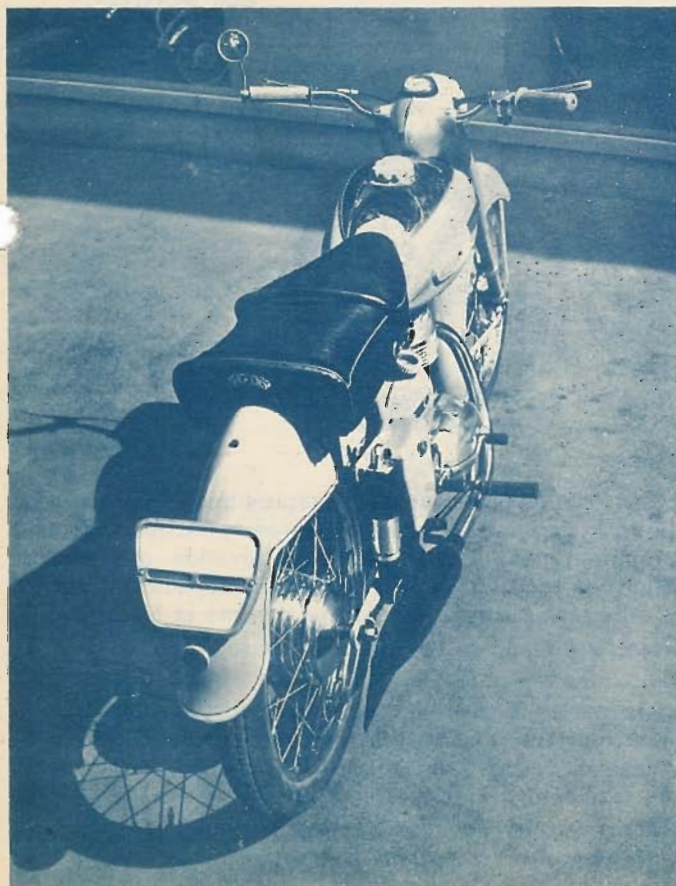
## La MOTORETTE, type ETDS, 125 cm<sup>3</sup> à suspension intégrale avant et arrière

Machine apte au tourisme à grand rayon d'action pour une consommation minime

Terrot fut le premier, pour la France, à lancer la construction en série du vélomoteur 125 cm<sup>3</sup> qui devait fournir, par la suite, une carrière sur le plan national d'abord, européen ensuite, que six ans de succès n'ont même pas essoufflé.

Car c'est bien la cylindrée type pour la machine à deux fins : utilitarisme à moindres frais, notamment à raison de la faible consommation en essence et du prix de vente accessible aux budgets modestes, d'une part, et tourisme à grand rayon d'action, par suite de la qualité des accélérations qui garantit une moyenne de croisière confortable en dépit d'une vitesse maximum que le souci d'une plus grande économie limite, d'autre part.

Le vélomoteur, quoique puissent prétendre les esprits chagrins, constitue la plus belle réussite de la technique française, puisqu'aussi bien toutes les constructions du monde devaient rapidement s'aligner sur cette conception, à son origine, âprement discutée.



### Un problème de stabilité

Ce point acquis, les dirigeants de la firme dijonnaise s'avisèrent que, poser la première pierre d'un édifice dont on présume qu'il atteindrait son plein développement dans le minimum de temps n'était œuvre valable et, disons-le, durable qu'à peine d'adopter les solutions les plus propres à en garantir la pérennité.

C'est la raison pour laquelle naquit, chez Terrot, la fourche avant télescopique, amortissement hydraulique à double effet. Souvenons-nous : c'était encore l'époque où beaucoup lui opposaient la classique fourche à parallélogramme déformable, amortisseurs séparés à friction, dont on affirmait qu'elle constituait le type le plus économique pour un rendement excellent.

Au vrai, nous apercevions l'amorce d'une lutte qui fut de courte durée entre le travail purement artisanal qui répugne nécessairement à toute complication d'ordre mécanique et la véritable création industrielle qui s'appuie sur la machine et sa précision comme son extraordinaire cadence de production pour asservir la matière et réduire le prix de revient.

Ce fut probablement le mérite principal de Terrot que d'être sorti résolument de l'ornière où, avant-guerre, la construction française s'enlisait. Et par un perfectionnement majeur qui augmentait notablement la stabilité.

### LA LIGNE HARMONIEUSE DE L'ETDS

Cette vue plongeante, prise de l'arrière de la machine, est intéressante en ce sens qu'elle indique l'effort accompli pour harmoniser les différents éléments : selle duo, carénage de l'arrière, profil des réservoirs et phare moulé dans la tête de fourche, qui composent la ligne sans la heurter.

## On attendait la suspension AR

D'où vient, cependant, que pour cette série des Motorettes — puisque c'est ainsi qu'on les nomme — nous n'étions pas totalement satisfaits ? De ce que nous pouvions encore déplorer l'absence d'une suspension arrière dont on ne saurait discuter qu'elle soit indispensable.

Entendons-nous bien.

Nous n'avons pas le droit d'exiger d'un constructeur qu'il modifie la structure initiale d'un modèle lorsqu'il nous apporte la preuve que, sans prétendre à la perfection absolue, ce qu'il nous offre présente, toutefois, une marge de sécurité suffisante, ce qui est le cas des motocyclettes sans suspension arrière lorsque les éléments sont bien calculés.

Nous avons, par contre, le devoir de réclamer qu'à côté de ces spécimens qui ne sont tels que, parce qu'il est nécessaire que la masse des acheteurs, au budget limité, puisse y trouver compte, on crée un type plus évolué de telle sorte que le choix soit complet.

C'est ce qu'on vient de faire chez Terrot où l'on dispose maintenant de trois types : ETM, à fourche télescopique simple ; ETM 4S, à suspension intégrale AV et AR, amortissement hydraulique à double effet, et enfin ETDS, dont nous nous occupons plus spécialement ici et qui diffère de la précédente par des équipements plus complets.

Ainsi se marque la graduation de la gamme où chacun peut puiser au gré de ses désirs comme de ses possibilités pécuniaires.

### Quels sont les résultats ?

Cette suspension est du type bien connu à bras oscillants dont les débattements sont amortis hydrauliquement. On pensera que le confort y gagnera et c'est certain encore que la selle suspendue constitue déjà un élément principal dans ce sens.

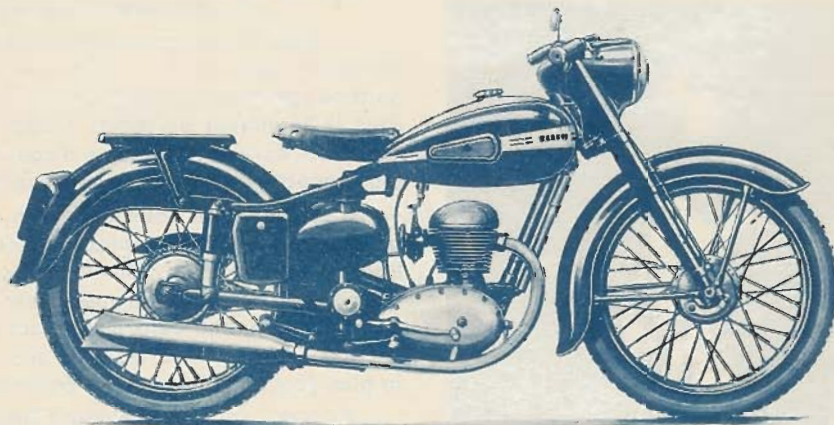
On crédite plus généralement — ceci avec raison — la suspension intégrale (avant et arrière) d'une meilleure tenue de route et d'un rendement de transmission accru du fait que la roue ne quitte plus le sol où l'on trouve adhérence maximum et absence de la rupture d'équilibre qu'entraîne chaque rebondissement de la roue tractrice qui, de surcroît, engendre une incertitude à la reprise de contact du pneu avec le sol.

Traduisons : accélérations maximum aux reprises, consommation moindre et plus grande facilité de conduite.

A cela nous ajoutons un souci louable de soigner les équipements et d'améliorer la ligne par le dessin des garde-boue enveloppants, le phare moulé dans la fourche avec encastrement pour le compteur, la selle duo confortable, qui prolonge le carénage sans en rompre la continuité.

Excellente machine pour le tourisme économique, a une moyenne de croisière suffisamment élevée pour garantir une autonomie de parcours intéressante. Remarquons, en outre, une étude minutieuse du freinage par tambours grand diamètre : 130 m/m. pour chacune des roues.

Jean BONNET.



### CARACTÉRISTIQUES :

**MOTEUR.** — Monocylindrique,  $52 \times 58$  m/m. = 123 cmc. Distribution par soupapes en tête culbutées. Puissances : fiscale 1 CV, réelle 5 CV à 5.500 t.-m. et rapport des volumes 6,8 à 1. Carburateur AMAL ou Gurtner ; distribution totalement enclose sous carter ; graissage par circulation continue type à carter sec, sous pression par pompe mécanique, réservoir indépendant. Culasse alliage léger. Transmission primaire par engrenages. Echappement à silencieux tubulaire. Volet de départ et filtre à air au carburateur. Allumage-éclairage par bobine, dynamo et batterie.

**TRANSMISSION.** — Boîte de vitesses incorporée au bloc à 4 rapports commandés par sélecteur au pied à pédale double. Débrayage à disques multiples. Chaîne finale.

**CADRE, FREINS.** — Cadre tubulaire brasé supportant une fourche avant télescopique, amortissement hydraulique à double effet, et une suspension arrière à bras oscillants contrôlés par amortisseurs hydrauliques. Direction à pivot central. Guidon orientable à poignée tournante pour les gaz. Freins à expansion interne dans les moyeux, commande à main AV et au pied AR. Diamètre intérieur des tambours : 130 m/m.

**ÉQUIPEMENTS.** — Selle caoutchouc sur ressorts horizontaux ou siège duo. Porte-bagage amovible. Carter cache-batterie. Boîte à outils. Plaque de police AR lumineuse. Garde-boue enveloppants. Avertisseur électrique. Phare encastré dans la fourche avec compteur de vitesse incorporé.