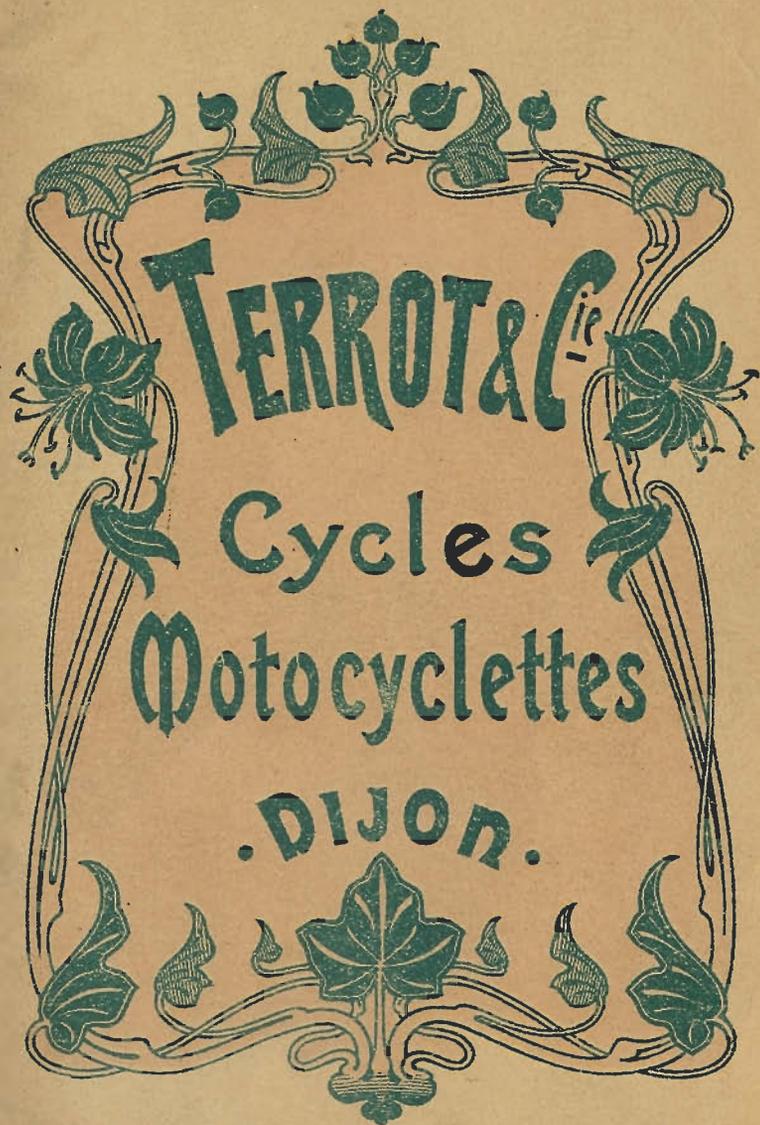


2^{me} Edition



1904

SAISON 1904



Terrot & C^{ie}

MANUFACTURE

de **Cycles**

& **Motocyclettes**

DIJON (Côte-d'Or)



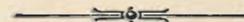
TÉLÉPHONE

N° 135



ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE

TERROT - DIJON



MAGASIN DE DÉTAIL

PARIS, 30, Avenue de la Grande-Armée

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

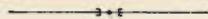
Toute pièce envoyée en réparation doit être accompagnée d'une lettre explicative, autrement elle reste en souffrance.

Garanties

Nous garantissons nos Machines contre tout vice de construction, résultant d'un défaut de matière ou de fabrication. Cette garantie entraîne pour nous la réparation ou le remplacement gratuits des pièces reconnues défectueuses. Nos pneumatiques sont garantis pour une saison. Nous ne garantissons pas les jantes en bois.



Nos Changements de Vitesse



Le concours du T. C. F. a fait reconnaître les avantages des changements de vitesse pour les pays de montagne, en particulier, et pour le tourisme en général. Ils permettent de parcourir sans fatigue les pays les plus accidentés.

Notre bicyclette primée peut suffire à tous les besoins, mais il y a des cyclistes qui préfèrent les appareils à une chaîne. — Aussi nous sommes-nous efforcés d'offrir à nos clients plusieurs systèmes de changements de vitesse à une chaîne.



N° 1. — Ce changement de vitesse est le plus simple que l'on puisse établir. Il consiste en deux garnitures de pignons accouplés, comme cela se trouve dans les tandems. Cependant ces pignons sont si rapprochés que l'on s'aperçoit à peine qu'il y a deux pignons au lieu d'un.

Pour changer la vitesse, on déplace tout simplement la chaîne d'une garniture sur l'autre. Il faut naturellement

descendre de bicyclette pour faire ce déplacement qui s'effectue en quelques secondes et sans qu'on ait besoin de démonter la chaîne ou de se salir les mains. Une simple pression du doigt de haut en bas sur le maillon à excentrique (première position) suffit pour lui donner la position 2, qui allonge la chaîne suffisamment pour le déplacement. Cette opération faite, on repousse le maillon à excentrique dans sa position première et la chaîne prend sa tension primitive. (Voir page 27.)

C'est très simple et facile, et quelques instants suffisent pour vous familiariser à cette manœuvre.

S'ajuste aux modèles A et B.

Le changement de vitesse n° 1 est livré :

- a) Avec 6^m et 4^m 10 ;
- b) — 5^m 50 et 3^m 57 ;
- c) — 5^m et 3^m ;

Supplément avec roue fixe. 40 fr.
— — libre. 50 fr.

N° 2. — Changement de vitesse dans le moyeu, deux vitesses et une seule chaîne.

Ce changement s'opère en pleine marche, par un petit secteur placé sur le tube horizontal du cadre, sans aucun à-coup. — Multiplication à volonté.

S'ajuste aux modèles A, B et E, à la Touriste et aux machines de dame.

La démultiplication pour la chaîne TERROT est de 33 % avec roue libre aux deux vitesses.

Elle n'est que de 25 % pour la chaîne à petits rouleaux, et la roue n'est libre qu'à la grande vitesse et serve à la petite.

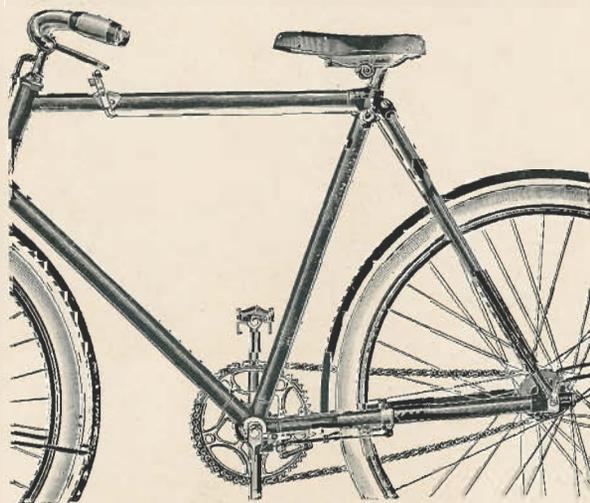
Supplément pour chaîne ordinaire ou chaîne TERROT. 100 fr.

N° 3. — Changement de vitesse n° 3 :

UNE NOUVEAUTÉ POUR 1904

Moyeu à trois vitesses et une seule chaîne

Supplément avec chaîne TERROT ou chaîne ordinaire 125 fr.



Le changement des vitesses s'opère en marche par un petit secteur sans aucun à-coup.

Démultiplication : 25 % d'une vitesse à l'autre, de sorte qu'avec 6 mètres à la grande on obtient 4^m 50 à la moyenne et 3^m 40 à la petite vitesse.

Le grand développement peut être choisi à volonté.

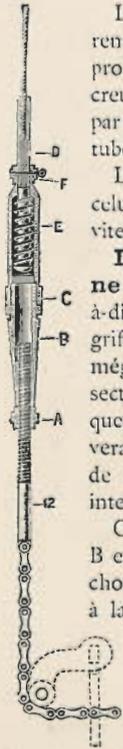
Roue libre à toutes les vitesses.

Le moyeu est à peine plus grand qu'un moyeu ordinaire. Il est livré avec les modèles A, B et E de route.

Réglage du Moyeu "TERROT"

A TROIS VITESSES

Breveté S. G. D. G.



Les différentes vitesses, c'est-à-dire les différentes positions des griffes d'embrayage, sont produites par la tige mobile X placée dans l'axe creux du moyeu. Cette tige mobile est reliée par un câble au secteur à trois crans, fixé sur le tube horizontal du cadre.

Le premier cran donne la vitesse moyenne, celui du milieu la grande, et le troisième la petite vitesse.

Le passage d'une vitesse à l'autre ne peut s'opérer qu'en marche, c'est-à-dire si la roue arrière tourne, car au repos les griffes ne peuvent pas s'emboîter. Aussi, si par mégarde on faisait manœuvrer le levier du secteur, la machine étant au repos et par conséquent l'embrayage ne pouvant se faire, il arriverait certainement une détérioration des pièces de commande. Pour éviter cela, nous avons interposé un **tendeur-amortisseur**.

Ce tendeur se compose de deux manchons B et C vissés l'un dans l'autre. Dans le manchon supérieur C, 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.

Ce ressort, qui est calculé pour résister à la tension normale du câble, absorbe les efforts exagérés que l'on pourrait imprimer à ce dernier, de sorte que la mécanique

du moyeu n'en est pas atteinte.

Voilà donc l'amortisseur. Voyons maintenant le **tendeur** qui se compose de la tige 12, vissée dans le manchon inférieur B. En vissant plus ou moins profon-

dément, 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, par une circonstance quelconque, la tension était déréglée et que les vitesses ne se fassent plus bien, **il est très facile de remédier** à cet état de choses. Voici comment :

Placez le secteur dans le cran du milieu *g* et examinez si la tige mobile X qui coulisse dans l'axe creux du moyeu est bien à fleur avec le bout de l'axe. Si la tige est trop en dedans, donnez moins de tension, si elle est trop en dehors, donnez-en plus jusqu'à ce qu'elle soit bien à fleur et tout ira bien. N'oubliez jamais de bloquer l'écrou A.

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.

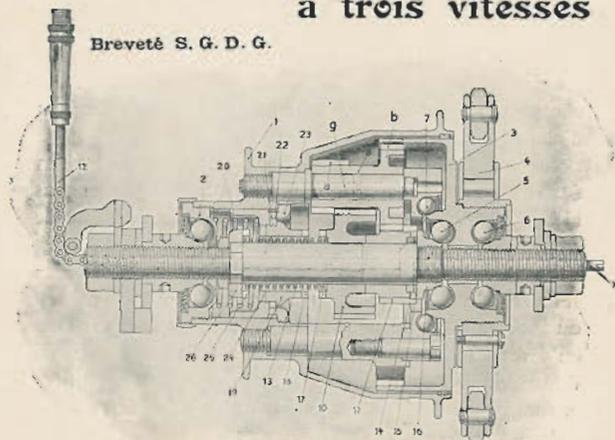
Au repos, placez toujours le secteur dans le cran *g*, ou mieux encore dans *m* qui imprime la plus faible tension au câble. Ne le laissez pas dans le cran *p*, car il est inutile de fatiguer la transmission de commande.

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



Moyeu "TERROT" à trois vitesses

Breveté S. G. D. G.



DESCRIPTION DU MOYEU

Le moyeu représenté en coupe ci-dessus se compose d'abord du corps de moyeu 1. Dans celui-ci est vissé d'un côté la cuvette de roulement 2, de l'autre côté se trouve l'appareil de démultiplication par satellites doubles, lequel se compose de la couronne dentée 3 et de trois satellites doubles 8. Sur la couronne dentée est vissé le pignon à roue libre 4 et cette couronne comporte en même temps les roulements pour les billes 5, 6 et 7.

Les satellites doubles 8 se composent chacun de deux satellites *a* et *b*, en une seule pièce tournant sur un même axe *g* vissé dans le corps du moyeu.

Ces satellites travaillent sur deux pignons indépendants 10 et 11 tournant sur l'axe du moyeu et pouvant se déplacer longitudinalement par traction sur la tige 12.

A la position normale (première position), le ressort 13 poussant les pignons, la denture 14 du pignon 11 vient s'accoupler avec une denture identique 15 de la pièce 16, fixée sur l'axe, et le pignon est immobilisé.

La couronne dentée travaille alors sur le satellite *b* et ce dernier se développe sur le pignon 11 et donne la **vitesse moyenne**.

Le pignon 10 tourne alors à vide sur l'axe.

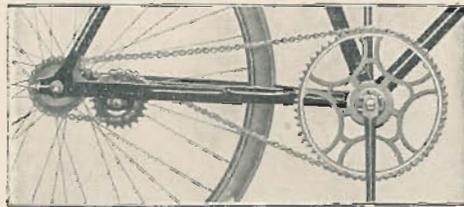
En tirant la tige 12, on amène les pignons dans la deuxième position; les dentures 14 et 15 se découplent et ce sont les dentures 17 et 18 du pignon 10 et du manchon 19 qui s'accouplent. Ce manchon peut glisser dans le corps du moyeu et il se compose de deux pièces vissées l'une dans l'autre. (Il est en deux pièces pour faciliter le travail du fraisage des dents.)

A la deuxième position, le ressort 20 pousse cette pièce de façon à l'accoupler par la denture 21 avec la denture 22 de la pièce 23 vissée au corps de moyeu, ce qui la rend solidaire du moyeu et par là aussi le pignon 10. Il n'y a donc point de démultiplication, les pignons étant bloqués, et nous avons la **grande vitesse**.

En tirant la tige 12 à fond, on fait débrayer par là les dentures 21 et 22 et embrayer la denture 24 du manchon 19 et la denture 25 de la pièce 26 fixée sur l'axe. Le manchon 19 et par suite le pignon 10 sont rendus solidaires de l'axe et par conséquent sont immobilisés. Dans ce cas, la couronne 3 actionne les satellites *b* et alors les satellites *a* se développent sur le pignon 10, ce qui donne la **petite vitesse**; le pignon 11 tourne alors à vide sur l'axe.

N° 4. — Changement de vitesse par rétro-pédalage.

Breveté S. G. D. G.



Ce changement de vitesse a été mis en lumière par le capitaine Perrache, qui en est un partisan convaincu.

Ses avantages sont: la suppression du point mort et une meilleure utilisation des muscles moteurs.

Nous avons établi un modèle très simple, sans engrenage, sans croisement de chaîne et sans levier de commande. Vous pédalez en avant à la grande vitesse et en arrière à la petite, et c'est tout. La roue est libre, la pédale au repos. (Voir page 30.)

Voir pages 25 à 29 la **Bicyclette T. C. F.**, à 2 et à 4 vitesses,
Premier Prix au Concours du T. C. F.

Concours de Bicyclettes de Tourisme

HOÛT 1902

Extrait du Rapport général par M. Carlo BOURLET,
Docteur ès sciences.

FREINS. — MÉDAILLE D'ARGENT

(Récompense particulière.)

Déjà, lors du concours de freins de 1901, la Commission avait eu à faire des éloges mérités aux freins de la Maison Terrot. Elle les a retrouvés cette année perfectionnés et a jugé qu'ils méritaient une récompense nouvelle pour marquer leur supériorité.

La figure 3 représente le frein d'avant. Les patins D sont placés aux extrémités de leviers B oscillant autour des axes A fixés à la fourche. La commande est une commande ordinaire au guidon à levier sans arrêt.

La figure 4 donne les détails du frein arrière. La tige L de commande tire sur le levier H qui à son tour tire sur la tringle F et le fer à cheval articulé E.

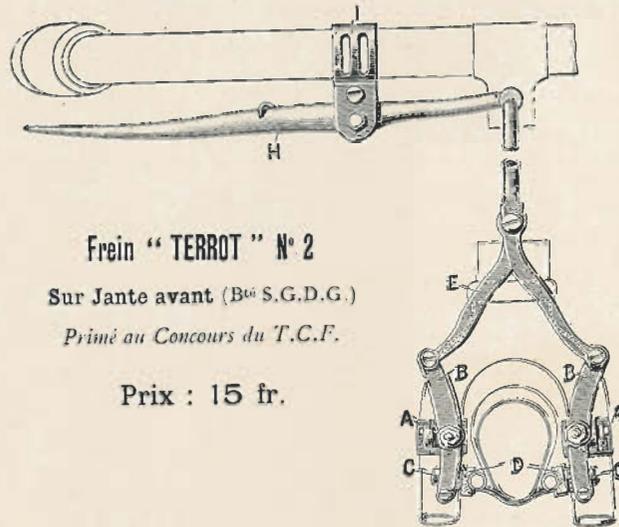
Ce dernier met en mouvement les bras C qui tournent autour d'axes verticaux et appliquent les patins D sur la jante. La commande (non représentée sur la figure) se fait au moyen d'un petit levier au guidon muni d'un secteur à crémaillère donnant un arrêt.

Nous avons, dans les observations générales, expliqué les avantages de ce dispositif qui pince en quelque sorte la jante comme entre les mâchoires d'une tenaille. Les articulations dans le fer à cheval de commande donnent, en outre, au tout, une souplesse qui permet au frein de fonctionner avec aisance sur une jante voilée. Il est à noter que les patins sont très facilement remplaçables, vu qu'on peut les retirer à la main.



Les Freins "TERROT"

Le frein est le complément indispensable de toute bicyclette. Celle de tourisme doit même avoir deux freins, surtout lorsqu'elle est à roue libre. On peut alors descendre les pentes les plus raides sans aucun risque et à l'allure désirée.



Frein "TERROT" N° 2

Sur Jante avant (B^{te} S.G.D.G.)

Primé au Concours du T.C.F.

Prix : 15 fr.

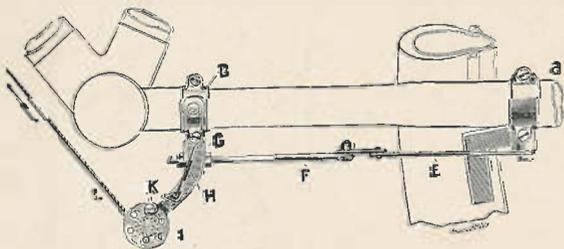
SOUPLE, PROGRESSIF ET SUR

Ce Frein s'ajuste à toutes les Bicyclettes

Frein n° 1. — Nous continuerons à livrer ce frein simple, agissant sur le caoutchouc de la roue directrice, au prix de 10 francs.

Les Freins "TERROT"

Ces dessins représentent 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

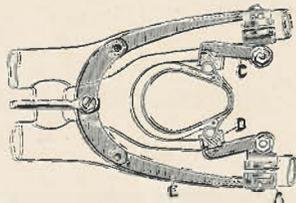


Frein "TERROT" n° 5 Sur Jante arrière

(Brev. S. G. D. G.)

Primé aux 2 Concours du T.C.F.

Prix : 25 fr.



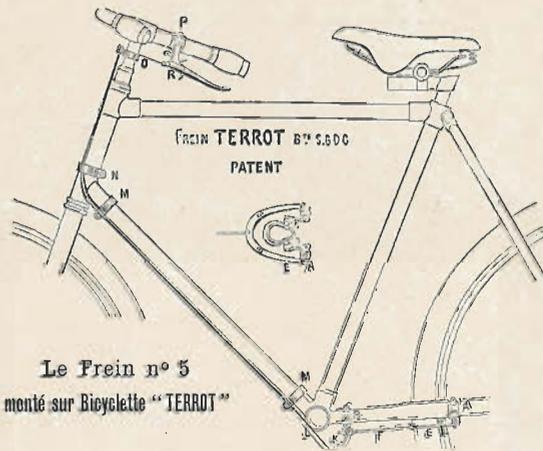
vis ; si on veut l'allonger, au contraire, on y trouvera toujours une certaine longueur à dérouler. *Il est le plus souple, le plus progressif, le plus sûr de tous les freins. Jamais il ne fatigue la main.*

Un câble conduit de la vis I à la manette à arrêt et à déclic placée au guidon.

Ce Frein s'ajuste à toutes les Bicyclettes

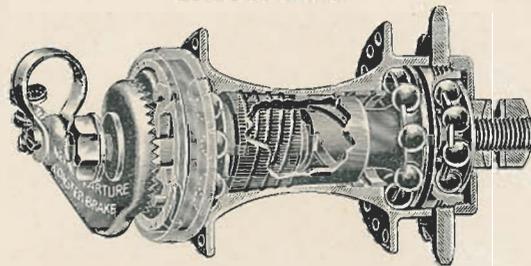
(Voir page 10 le Concours du T. C. F.)

Les Freins "TERROT"



Le Frein n° 5
monté sur Bicyclette "TERROT"

Frein N° 6 à contre-pédale dans le moyeu
et roue libre.

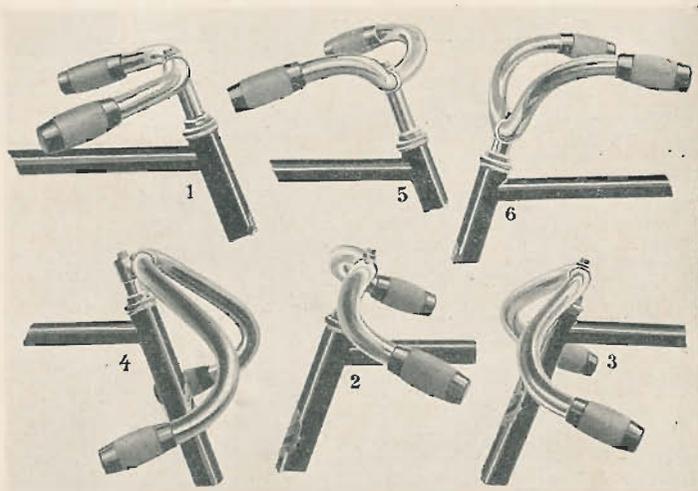


Nous continuerons à livrer ce modèle, qui a donné satisfaction à tous ceux qui l'ont adopté.

Il est fourni avec pignons de 9, 10, 11 et 12 dents ou galets.

PRIX pour chaîne TERROT. 35 fr.
— — ordinaire 30 »

NOS GUIDONS



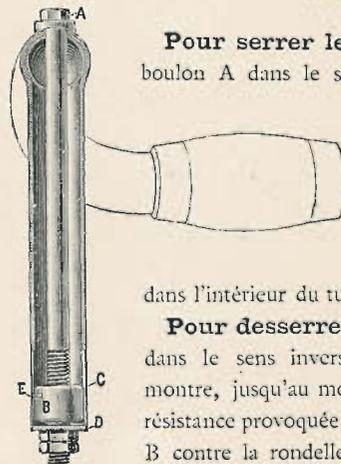
En dehors des six formes de guidons ci-dessus, nous fournissons des guidons en bois demi-cintrés ou relevés.



Serrage intérieur du Guidon

DE NOS BICYCLETTES

MODE D'EMPLOI



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.

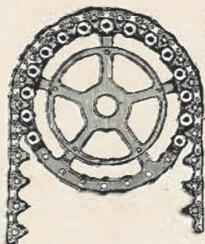
Pour desserrer, tourner le boulon A dans le sens inverse de l'aiguille d'une montre, jusqu'au moment où l'on sent une résistance provoquée par la butée de l'écrou B contre la rondelle D ; le desserrage est alors complet.

Ne pas forcer pour éviter d'arracher la goupille E.



La Chaîne "TERROT"

Brevetée S. G. D. G.



NOTRE chaîne perfectionnée reste, ce qu'elle a toujours été, le meilleur type de chaîne existant, et cela au triple point de vue du rendement, de la résistance et de la durée.

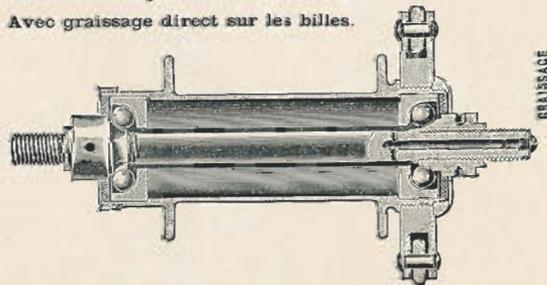
Elle doit ses qualités à cet ingénieux artifice qui fait non pas glisser sur des dents fixes des maillons pleins ou des rouleaux plus ou moins mobiles, mais rouler sur des galets circulaires et rotatifs, en acier trempé, des dents taillées en épicycloïde.

Elle donne à nos machines un roulement caractéristique, silencieux et sans heurts, si doux, qu'il surprend ceux qui les montent pour la première fois. Enfin, elle ne craint ni la pluie ni la boue. C'est la chaîne du touriste, comme, par son roulement, elle est celle des cyclistes que grise la vitesse.

Ne laissez jamais votre chaîne détendue. Graissez-la par intervalle. Elle doit être absolument silencieuse; elle ne l'est plus si elle est trop détendue.

Moyeu "TERROT"

Avec graissage direct sur les billes.



Moyeu "TERROT" hermétiquement fermé, à graissage infailible.

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. Ce nouveau graissage se trouve aussi dans nos pédaliers.

La Roue libre

La roue libre est devenue indispensable pour le tourisme et bientôt elle le sera pour tout cycliste. Cependant cette nouveauté n'est pratique que si la bicyclette possède un ou mieux deux freins solides et puissants sur lesquels on puisse toujours compter, et qui permettent de prendre en toute sécurité les descentes les plus raides. (Voir Freins, p. 11.)

Notre roue libre est douce, silencieuse et sûre, et nous garantissons d'une façon absolue son bon fonctionnement.

Pour prix voir page 19.

La roue libre TERROT pour la chaîne TERROT se fait en 10, 11 et 12 galets seulement; pour la chaîne à doubles rouleaux, en 9 à 12 dents, et en 18, 20 et 22 pour la chaîne à petits rouleaux.

Notre Pneumatique

Notre pneumatique à tringles continue à donner pleine et entière satisfaction à nos clients. Aucune réclamation ne nous est parvenue. Il ne pouvait pas en être autrement, car notre pneumatique est établi avec les meilleures matières existant sur le marché, avec des gommés livrées et garanties par la maison India-Rubber. — Il est incontestablement un des meilleurs pneumatiques du marché.

Comme par le passé, il sera monté sur la jante forme W. W., émaillée noire ou demi-nickelée, ou sur la jante ronde TERROT, émaillée couleur faux-bois.

Il se fait en grosseur de 35, 40, 42 et 45 m/m, pour les jantes en acier, et en 35 et 40 m/m pour les jantes en bois.

Le pneumatique à talons. — Sur demande spéciale, nous fournissons ce bandage en bonne qualité et sans augmentation de prix. Cependant nous recommandons tout particulièrement le pneumatique à tringles, plus souple et d'un meilleur usage.

NOS CADRES

Nos cadres sont établis pour quatre tailles différentes, avec des hauteurs de 50, 55, 60 et 65 centimètres, comptés du centre de l'axe du pédalier à l'orifice du tube qui reçoit la tige de selle.

Les cadres de 55, 60 et 65 sont montés avec roues égales de 70 centimètres; celui de 50 centimètres, avec roues de 65 centimètres.

Quelques conseils

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.**

Ne laissez jamais votre chaîne détendue. Graissez-la par intervalle. Elle doit être absolument silencieuse; elle ne l'est plus si elle est trop détendue.

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. (Voir page 16.)



SUPPLÉMENTS

Freins

N° 1 sur la roue avant (voir page 11)	Net fr.	10 »
N° 2 sur la jante avant (voir page 11)	—	15 »
N° 5 — arrière (voir page 12)	—	25 »
N° 6 à contre-pédale et roue libre pour chaîne ordinaire (voir page 13)	—	30 »
— à contre-pédale et roue libre pour chaîne TERROT (voir page 13)	—	35 »

Roues libres

Pour chaîne ordinaire (en supplément)	—	10 »
— — (vendu séparément)	—	15 »
— TERROT (en supplément)	—	12 50
— — (vendu séparément)	—	20 »

Changements de vitesse

N° 1 (voir page 3)	40 » et	50 »
N° 2 (voir page 4)	—	100 »
N° 3 (voir page 5)	—	125 »
Du T. C. P., 2 vitesses (voir page 28)	—	» »
— 4 vitesses (voir page 29)	—	» »
Par rétro-pédalage (voir page 30)	—	» »

Garde-boue

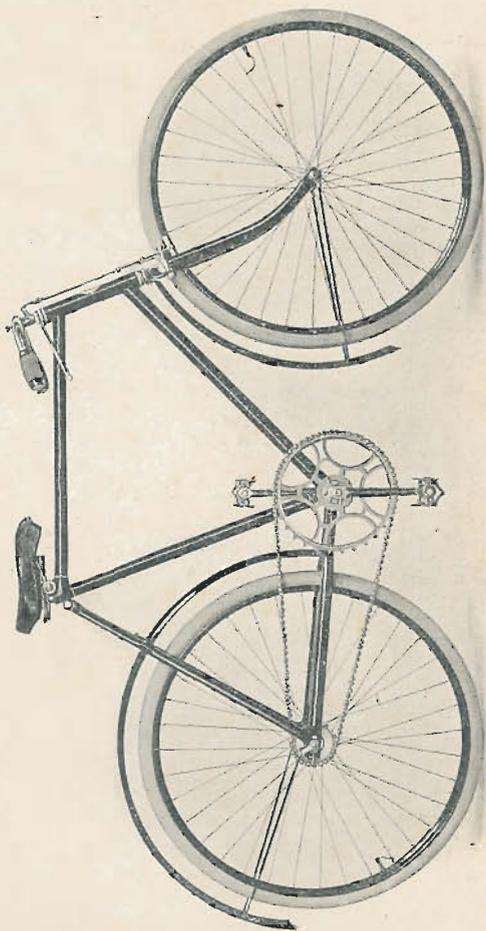
En acier	—	7 50
En bois avec supports nickelés	—	12 50

Jantes

En bois	—	10 »
Forme Westwood, nickelées sur les bords	—	7 50



Bicyclette "TERROT" Modèle A, de Route



Bicyclette "TERROT" Modèle A

Machine très soignée DE ROUTE

DESCRIPTION

Nouvelle douille. — Serrage intérieur de guidon. — Tête de fourche en acier forgé. — Roulements hermétiquement fermés.

Chaîne TERROT brevetée, avec pignons de 27×8 à 12 galets, ou chaîne à petits rouleaux avec grand pignon.

Multiplication à volonté.

Bonne selle. — Guidon forme 1 à 5.

Pneumatique TERROT (ou creux de 34 m/m , qualité garantie).

PRIX avec Chaîne à petits rouleaux, net . . . 265 fr.

PRIX avec Chaîne "TERROT" brevetée, net . . . 290 fr.

Pour suppléments voir page 19.

Bicyclette "TERROT" Modèle A

DE COURSE (Légère de route)

Modèle spécialement soigné

(Ce modèle convient aussi bien pour la route que pour la piste.)

DESCRIPTION

Nouvelle douille. — Serrage intérieur de guidon. — Roulements hermétiquement fermés.

Chaîne TERROT brevetée, avec pignons de 27×8 à 12 galets, ou chaîne à petits rouleaux, avec pignons de 54×16 , 18, 20 ou 22 dents.

Bonne selle. — Guidon à volonté.

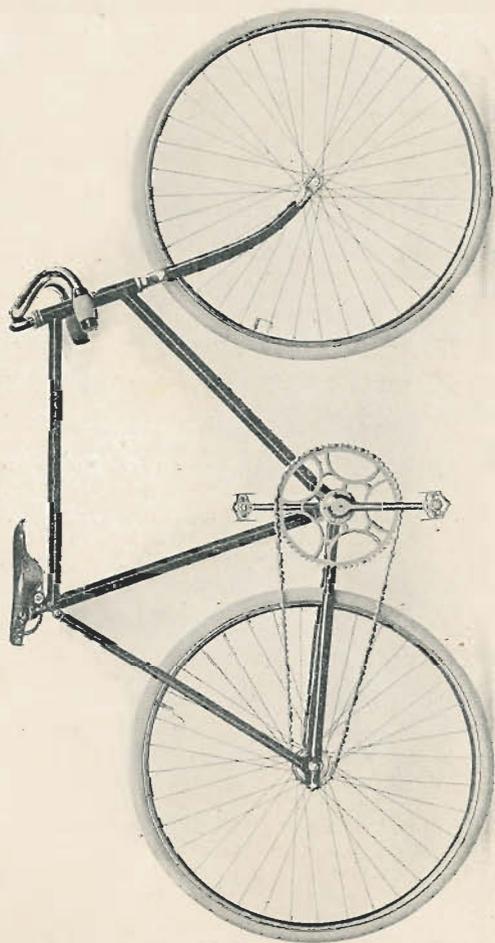
L'étroitesse du pédalier ne permet pas d'employer des pneumatiques plus gros que 35 m/m .

PRIX avec Chaîne à petits rouleaux, net . . . 300 fr.

PRIX avec Chaîne "TERROT" brevetée, net . . . 325 fr.

Pour suppléments voir page 19.

Bicyclette "TERROT" Modèle B, de Luxe



Bicyclette "TERROT" Modèle B DE LUXE (Route)



DESCRIPTION

Véritable machine de luxe. — Douille spéciale. — Serrage intérieur de guidon. — Tête de fourche ronde, en acier forgé. — Roulements hermétiquement fermés. — Guidon à volonté — Bonne selle. — Pneumatiques TERROT.

Chaîne TERROT brevetée avec pignons de 27 ou 30×8 à 14 galets, ou chaîne à petits rouleaux, avec pignons de 48, 54 ou 60×16 , 18, ou 20 dents.

PRIX avec Chaîne à petits rouleaux, net . . . 325 fr.

PRIX avec Chaîne "TERROT" brevetée, net . . . 350 fr.

Pour suppléments voir page 19.

Bicyclette "TERROT" Modèle B DE COURSE (Légère de route)

Roulement incomparable, solidité à toute épreuve pour la route.

DESCRIPTION

Douille spéciale. — Serrage intérieur de guidon. — Tête de fourche ronde, en acier forgé. — Roulements hermétiquement fermés. — Guidon à volonté. — Selle légère. — Pneumatiques TERROT de 35 m/m.

Chaîne TERROT brevetée, avec pignons de 30×8 à 14 galets, ou chaîne à petits rouleaux, avec pignons de 54 ou 60×16 , 18, 20 ou 22 dents.

PRIX avec Chaîne à petits rouleaux, net . . . 325 fr.

PRIX avec Chaîne "TERROT" brevetée, net . . . 350 fr.

Pour suppléments voir page 19.

Bicyclette " TERROT " Modèle E
DE LUXE
à grand pignon



Machine d'un roulement incomparable

DESCRIPTION

Douille spéciale.
Serrage intérieur de guidon.
Tête de fourche ronde en acier forgé.
Roulements hermétiquement clos.
Chaîne TERROT brevetée.
Développements avec pignons de 35×8 à 14 galeis.
Bonne selle.
Guidon à volonté.
Pneumatiques TERROT.

PRIX net : 400 fr.

Pour suppléments voir page 19.

TOURING-CLUB DE FRANCE

CONCOURS DE BICYCLETTES DE TOURISME

Août 1902

*Extrait du Rapport général de M. Carlo BOURLET,
docteur ès sciences.*

Maison " TERROT " & C^{ie}, Dijon

La Maison TERROT a présenté au concours trois machines inscrites sous les numéros 11, 12 et 13. Toutes trois différentes en ce qui concerne le changement de vitesse, mais pareilles pour le reste des organes.

C'étaient de vraies machines de touriste, robustes, rigides, munies de pneumatiques de calibre 44, de jantes résistantes et de freins excellents bien appropriés.

Nous nous contenterons de décrire les changements de vitesse et les freins médaillés.

Bicyclette n° 11 — MÉDAILLE D'OR

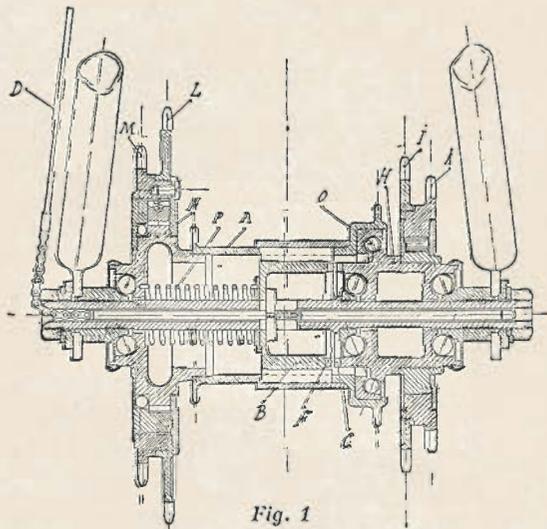
C'est une machine à quatre vitesses, dont deux interchangeables en marche, à deux chaînes (transmissions juxtaposées), et avec la roue libre à toutes les vitesses.

Le moyeu d'arrière porte, à gauche et à droite, deux pignons munis chacun de deux séries de dents M et L, I et K (fig. 1). Le pédalier est muni de deux pignons doubles analogues correspondants. De chaque côté une chaîne passe sur un couple de pignons.

Le pignon de gauche M L (fig. 1) tourne à roue libre sur le moyeu lui-même, c'est lui qui donne le petit développement ; celui de droite I K tourne à roue libre sur une pièce cylindrique H indépendant du moyeu A. A l'intérieur du moyeu se déplace longitudinalement un chariot balladeur B qui est la pièce d'embrayage.

Lorsque le chariot est dans la position indiquée sur la figure, les dents F, qu'il porte sur son pourtour, ne sont pas engagées par les dents correspondantes G de la pièce H et cette pièce est folle. C'est alors le pignon M L qui mène le moyeu et on a un petit développement. Un ressort à boudin P presse sur le chariot B. Lorsqu'on

lâche la tringle D, qui, par une chaînette de traction, maintient le chariot, le ressort P repousse le chariot et les dents F viennent s'engager dans les dents G. La pièce H est alors solidaire du moyeu A et c'est le pignon I K qui entraîne le moyeu, tandis que celui de gauche tourne libre avec une vitesse de rotation supérieure à celle du moyeu. On a alors le grand développement.



Ce dispositif de changement de vitesse simple et robuste a parfaitement fonctionné.

Voici maintenant comment on peut disposer de quatre vitesses. La machine peut donner les quatre développements : 6 mètres, 5 mètres, 4 mètres et 2^m80.

Supposons, par exemple, que la chaîne de droite passe sur les dents K, le grand développement sera de 6 mètres ; si, en même temps, la chaîne de gauche est posée sur les dents L, le petit développement sera de 2^m80 : et ainsi on aura une machine à deux développements interchangeables en marche, de 6 mètres et 2^m80.

Si cette combinaison ne plaît pas au cycliste, il descend de machine, décroche, par exemple, la chaîne de gauche et la place sur les dents M. Il a alors un petit développement de 4 mètres, et une bicyclette à

deux développements interchangeables en marche, de 6 mètres et de 4 mètres.

On voit donc que, suivant les places des chaînes, le cycliste peut disposer des quatre combinaisons suivantes de deux développements échangeables en marche :

1° 6 mètres et 4 mètres ; 2° 6 mètres et 2^m80 ;
3° 5 mètres et 4 mètres ; 4° 5 mètres et 2^m80.

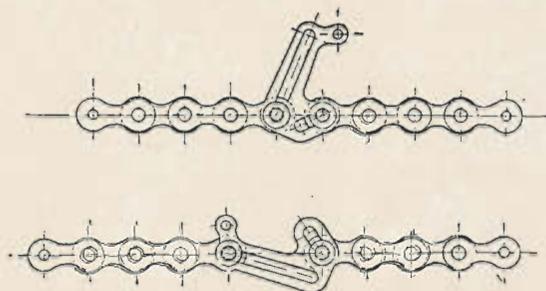


Fig. 2

Pour faciliter le décrochage de la chaîne, la Maison TERROT a imaginé un système spécial de fermeture qui est tout à fait ingénieux et permet de changer la chaîne de place en trois secondes.

La figure 2 représente ce dispositif. Le maillon de fermeture porte une longue glissière dans laquelle l'axe du dernier rouleau peut coulisser. La figure représente les deux positions de la glissière, lorsque la chaîne est ouverte ou fermée. En réalité, la chaîne n'est jamais ouverte, mais lorsque le rouleau de fermeture est au fond de la glissière, la chaîne est allongée de telle sorte, qu'elle passe avec aisance par dessus les pignons.

Page 14 du Rapport, en parlant des essais auxquels les bicyclettes ont été soumises, M. Bourlet, dit :

« Les machines qui, dans ce dernier essai, ont présenté le plus de rigidité furent, sans conteste, les machines de la Maison TERROT. »

Voir pages 28 et 29.

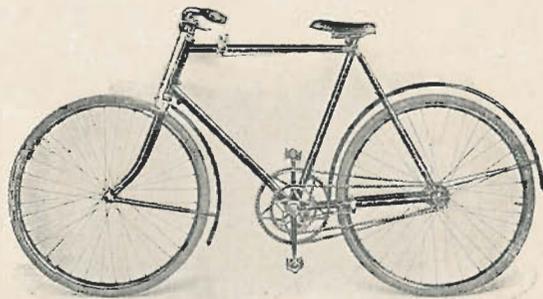
Bicyclette " T. C. F. "

à deux vitesses

Btée S. G. D. G.



1^{er} Prix, l'unique Médaille d'or au Concours du T.C.F.
en Août 1902



Pour donner satisfaction à un grand nombre de cyclistes, nous avons établi, à côté de la bicyclette à quatre vitesses, le même modèle à deux vitesses seulement, c'est-à-dire sans pignons accouplés. C'est une machine parfaite pour le tourisme, d'un roulement idéalement doux et naturellement plus légère que la quatre vitesses.

Elle est livrée avec les multiplications suivantes:

- a) 6^m et 2^m 80;
- b) 6^m et 4^m;
- c) 7^m 15 et 2^m 80;
- d) 7^m 15 et 4^m.



PRIX de la Bicyclette complète,

avec deux freins sur jante (Nos 2 et 5), garde-boue,
roue libre aux deux vitesses, net. . . 425 fr.

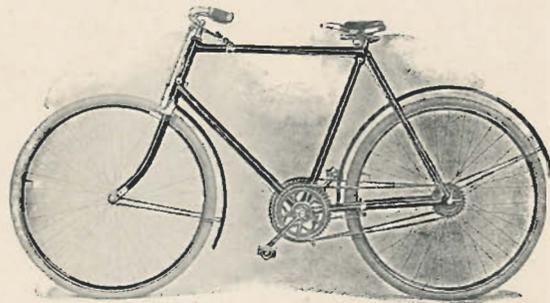
Bicyclette " T. C. F. "

à quatre vitesses

Btée S. G. D. G.



1^{er} Prix, l'unique Médaille d'or au Concours du T.C.F.
en Août 1902



La description de cette machine idéale de tourisme se trouve dans le Rapport général de M. CARLO BOURLET, page 25.



Nous livrons cette bicyclette avec les développements suivants :

- a) 6^m 5^m = 4^m 2^m 80
- b) 7^m 15 6^m = 4^m 2^m 80



PRIX de la Bicyclette complète,

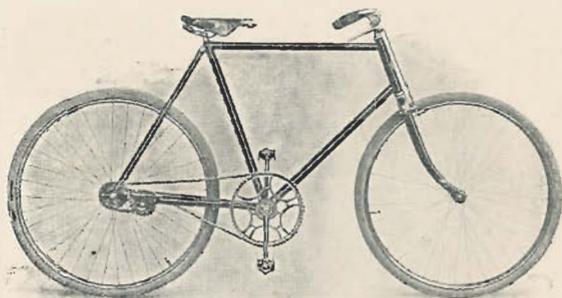
avec deux freins sur jante (Nos 2 et 5), garde-boue,
Roue libre aux quatre vitesses, net. . . 475 fr.

Bicyclette " TERROT "

La Rétro-Directe

B^ée S. G. D. G.

à deux vitesses automatiques



Sans aucun levier de commande et avec une seule chaîne.

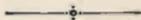
En pédalant en avant, on obtient la grande; en pédalant en arrière, la petite vitesse.

La disposition du rétro-pédalage est très simple, sans engrenage ni chaîne croisée, et par conséquent sans perte de force aucune.

La démultiplication est de 33 % environ.



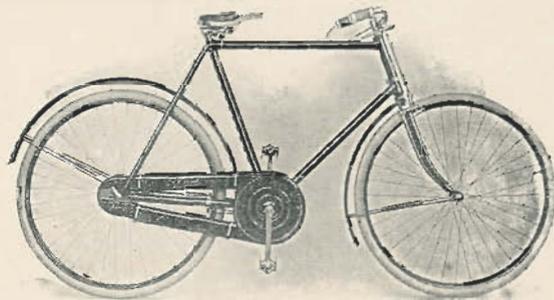
PRIX, avec le frein n° 2 et la roue libre compris. . . 375 fr.



Pour suppléments voir page 19.

Bicyclette " TERROT "

La Touriste



La monture du médecin, de l'homme d'affaires, qui pourront, grâce à notre chaîne si roulante, enfermée dans une boîte étanche et légère, affronter les plus mauvais chemins, par les plus mauvais temps.

Chaîne TERROT brevetée. Développements 4^m 90 à 6^m 30. Boîte à chaîne en aluminium. Selle Christy. Guidon à volonté. Frein n° 2 et garde-boue. Pneumatiques TERROT.

PRIX avec frein n° 2 et garde-boue, net . . . 400 fr.



" LA TOURISTE " pour Dames et Ecclesiastiques

Nous construisons ce modèle en cadre ouvert de dame en tailles de 50, 55 et 60 ^{cm} au même prix que ci-haut.



Ces deux modèles peuvent être livrés en roue libre avec développement de 5^m 06, et avec le changement de vitesse n° 2, donnant la même multiplication à la grande vitesse



Pour suppléments voir page 19.

Bicyclette " TERROT "
de Dame
MODÈLE N° 1



Cette bicyclette, très soignée, est montée avec garde-chaîne en celluloïd, garde-jupe, garde-boue et frein n° 1.
Chaîne à doubles rouleaux.
Développement usuel 4^m75 environ.
Guidon relevé.
Selle de dame.
Pneumatiques TERROT.

PRIX, complet, net : 300 fr.

Ce modèle se fait en taille de 50 cent. avec roues de 70 cent. (ou de 65 cent.), et en taille de 55 cent. avec roues de 70 cent. seulement.

Il peut être livré avec frein à contre-pédale, et aussi avec le changement de vitesse n° 2

Pour suppléments voir page 19.

Bicyclette " TERROT "
de Dame
Modèle N° 2, de Luxe



Cette bicyclette, de forme nouvelle, est livrée complète avec garde-chaîne en celluloïd, garde-jupe, garde-boue et frein n° 2.
Guidon relevé.
Selle de dame.
Chaîne à doubles rouleaux ou chaîne TERROT brevetée.
Pneumatiques TERROT.

PRIX, complet, avec Chaîne à doubles rouleaux, net. . 350 fr.

PRIX, complet, avec Chaîne " TERROT " brevetée, net. 375 fr.

Ce modèle se fait en tailles de 50 et 55 centimètres, avec roues de 70 centimètres.

Il peut être livré avec le frein à contre-pédale et aussi avec le changement de vitesse n° 2.

Pour suppléments voir page 19.

Bicyclette "TERROT" pour Enfants

MODÈLE POUR GARÇONNET



Ce modèle est construit en deux tailles :

En cadre de 40 c/m avec roues de 55 c/m et multiplication de 4 mètres ;

En cadre de 45 c/m avec roues de 60 c/m et multiplication de 4 m 40.

Chaîne à doubles rouleaux. Pneumatiques à tringles.

PRIX avec frein n° 1, net. 190 fr.



MODÈLE POUR FILLETTE

En cadre ouvert de Dame

PRIX avec frein n° 1, net. 190 fr.

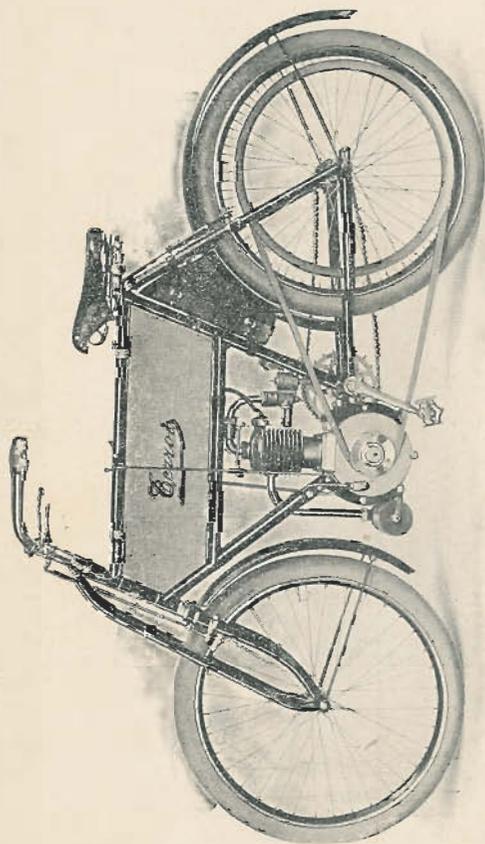


Supplément pour garde-chaîne, garde-jupe, garde-boue,
NET : 25 fr.

TABLE DE DÉVELOPPEMENTS

Nombre de dents	Roue de 0 ^m 70	Nombre de dents	Roue de 0 ^m 70
20	8	35	8
	9		9
	10		10
21	8	48	11
	9		12
	10		13
22	8	50	14
	9		16
	10		17
23	8	54	18
	9		19
	10		20
25	8	60	16
	9		18
	10		20
	11		22
27	8	60	16
	9		18
	10		20
	11		22
30	8	60	16
	9		18
	10		20
	11		22
	12		24

Motocyclette "TERROT" Modèle 1904



Nous garantissons la bonne marche de notre Motocyclette d'une façon absolue.

Motocyclette "TERROT"

MODÈLE 1904



DESCRIPTION :

Cadre de forme spéciale, d'une solidité à toute épreuve. Hauteur 57 centimètres.

Moteur "TERROT" de 2 ch. 1/2.

Carburateur. — Nous montons notre nouvelle motocyclette avec les carburateurs HERSTAL ou LONGUEMARE, à volonté.

Le fonctionnement du premier est automatique; il est muni seulement d'un étrangleur qui permet de régler l'arrivée du gaz et de réduire au minimum la vitesse de marche. La simplicité de ce système lui assure le plus souvent la préférence sur tous les autres.

Le LONGUEMARE possède, en plus de la manette d'admission du gaz, un bouton superposé à cette manette et commandant une prise d'air, permettant de varier la qualité du mélange, suivant l'état de l'atmosphère et des différents régimes de vitesse du moteur.

Lève-soupape commandé par la manette de l'avance à l'allumage.

Bobine garantie.

Accumulateurs DININ.

Réservoir renfermant cinq litres d'essence, un litre d'huile, avec pompe extérieure, bobine et accumulateurs.

Interrupteur au levier du frein sur jante avant.

Transmission par courroie en V (trapézoïdale).

Deux freins puissants aux deux roues.

Pneumatiques de 650 × 55 m/m ou 650 × 60 m/m.
(Ce dernier, que nous recommandons tout spécialement, entraîne un supplément de 20 fr.)

PRIX : 850 fr.

Nous livrons, sur demande, le même modèle avec moteur de 3 chevaux, au prix de 900 fr., net.

La Motocyclette " TERROT "

MODÈLE 1904

INSTRUCTIONS

Dans notre nouveau modèle, nous nous sommes un peu écartés des dispositions de la bicyclette pour construire une motocyclette tout à fait appropriée au service qu'elle doit rendre.

Le cadre est d'une robustesse très grande et la transmission d'une adhérence parfaite.

La simplicité est remarquable dans ce nouveau modèle ; elle permet au plus inexpérimenté de s'en servir avec avantage.

MANETTES. — Deux manettes seulement. Celle de gauche, dite **d'admission**, s'ouvre en avant ; ramenée en arrière, elle ferme l'étrangleur.

La manette droite, dite **d'avance**, ouvre la compression lorsqu'elle est ramenée en arrière ; la compression est fermée lorsque la manette est droite (verticale) ; poussée en avant, elle avance l'allumage et augmente la vitesse du moteur.

Le bouton de gauche (lorsqu'il y a carburateur Longuemare) s'ouvre en avant et règle l'arrivée de l'air au carburateur.

MISE EN MARCHÉ. — Mettez dans le réservoir de l'essence spéciale pour automobiles pesant 680 à 700 degrés ; graissez le moteur au moyen de la pompe placée à l'avant du réservoir.

POUR GRAISSER. — Tirez la tige de la pompe de bas en haut (son robinet étant horizontal), baissez le robinet, refoulez l'huile, ramenez le robinet dans sa position normale.

Le contenu d'une pompe suffit pour 15 à 25 kilomètres environ.

Graissez plus souvent lorsque le moteur est neuf.

DÉPART. — Pour mettre la machine en marche, mettez la cheville dans l'interrupteur de façon qu'elle ne soit maintenue que par l'une des pincettes. Ne la poussez à fond que lorsque tout est prêt. Ouvrez le pointeau d'arrivée d'essence au carburateur, appuyez sur le poussoir du flotteur fixé sur le couvercle de l'appareil, pour activer l'arrivée d'essence dans celui-ci. Ouvrez en plein l'admission en poussant en avant la manette de gauche. Tirez en arrière la manette d'avance pour décompresser. (Laissez pénétrer plus ou moins d'air au carburateur au moyen du bouton d'air, si c'est un Longuemare.) Mettez-vous en selle, pédalez vigoureusement (rectifiez la carburation par la manœuvre du bouton d'air) ; sitôt que les explosions se feront entendre, ramenez dans la position (verticale) droite la manette d'avance, et le moteur sera lancé.

Pour augmenter l'allure de la machine, donnez de l'avance à l'allumage en poussant en avant cette manette.

En palier et dans les descentes, fermez l'admission le plus possible afin de ménager le moteur et faire économie d'essence.

Toutes les manœuvres d'avance à l'allumage, admission du gaz, carburation, doivent être faites **progressivement** ; avec des variations trop brusques, on n'obtient que des résultats imparfaits.

Dans une descente longue et rapide, on peut enlever la compression ; le moteur n'aspirant plus de mélange, devient aussi doux que s'il possédait un débrayage. Il y a aussi économie puisque l'aspiration est supprimée.

SI LE MOTEUR REFUSE DE PARTIR. — Voyez si la cheville est serrée par les deux pinces de l'interrupteur ; si les contacts au trembleur sont propres. Examinez si l'accumulateur est suffisamment chargé (il devra être rechargé quand il accusera au voltmètre 3, 8 volts ; en pleine charge, il doit marquer 4, 2 volts) ; s'il y a de l'essence dans le réservoir ; si les fils de l'allumage sont

bien serrés sur leurs bornes; si leurs points d'attaches sont propres et non oxydés.

POUR MONTER LES COTES. — Il faut les aborder à une bonne allure, ouvrez complètement l'admission du gaz, donnez de l'avance à l'allumage le plus possible. Si le moteur ralentit, ramenez progressivement la manette d'avance en arrière.

POUR S'ARRÊTER. — Ramenez en arrière la manette de l'avance à l'allumage; serrez le frein avant et le frein arrière; enlevez la cheville.

MANQUE DE FORCE DU MOTEUR. — Le manque de force du moteur peut être occasionné par les causes suivantes :

- 1^o Soupapes brisées ou en mauvais état, à remplacer ou à roder, suivant le cas;
- 2^o Segments du piston cassés, à remplacer.

CONSEILS. — La plupart des pannes proviennent de l'allumage.

Nous mettons nos clients en garde contre l'achat de pièces à bas prix, telles que : accumulateurs, bougies, etc., qui ne peuvent donner que de mauvais résultats.

Nous recommandons aussi de ne jamais se mettre en route sans les clefs nécessaires au démontage, une bougie, un trembleur, une soupape d'échappement et son ressort.