

Les trois Concours  
du Touring-Club de France

---

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

---

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

---

Au 3<sup>e</sup> Concours 1905 (Bicyclettes de voyage), la  
MÉDAILLE D'OR nous a de nouveau été  
accordée.

---

Ces trois Premiers Prix aux trois Concours  
du puissant T. C. F. mettent la marque TERROT  
nettement hors de pair.



TERROT & C<sup>o</sup>  
CYCLES & MOTO-CYCLES  
DIJON



J. MARX

REPRÉSENTANT

Edition 10, Rue Morand, 10  
BESANÇON

1907

## 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.

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 33.)

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

Nos Cadres se font en hauteurs de 57, 62 et 67<sup>cm</sup>/m

## TABLE DE DÉVELOPPEMENTS.

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

IMP. JOHARD, DIJON

# TERROT & C<sup>ie</sup>

MANUFACTURE

de Cycles

& Motocyclettes

DIJON (Côte-d'Or)

TÉLÉPHONE

N° 135

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE

TERROT - DIJON

MAGASINS DE DÉTAIL :

PARIS, 30, avenue de la Grande-Armée

BELFORT, 57, boulevard de France.

BORDEAUX, 200, rue Judaique.

CANNES, boulevard d'Alsace.

GENÈVE, place du Cirque.

GRENOBLE, boulevard Gambetta, 12.

LYON, 172, avenue de Saxe.

NANTES, 3, quai Penhièvre.

NICE, 12, rue Gioffredo.

ST-ÉTIENNE, 5, rue de la Prefecture.

TOULON, 11, avenue Colbert.

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. Il est nécessaire d'indiquer le numéro de la bicyclette.



**Garanties.** — Nos Machines sont garanties 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, qui devront nous parvenir franco. Nos pneumatiques sont garantis pour une saison.



*Ce Catalogue annule les précédents.*

## INTRODUCTION

Il m'est particulièrement agréable de présenter aux cyclo-touristes ce nouveau Catalogue de la maison TERROT et C<sup>ie</sup>; car, de tous les constructeurs, aucun n'est entré avec autant de confiance, avec autant de décision dans la voie que j'ai ouverte, en 1896, vers la bicyclette de voyage polymultipliée.

Je ne m'étendrai pas sur les avantages que des changements de vitesse bien compris, bien étudiés et, surtout, bien mis au point, incorporent à une machine destinée à passer par monts et par vaux, à affronter les cols tourmentés de nos montagnes, à franchir les montagnes russes de nos plateaux, à glisser sur les pentes douces de nos vallées. Ces avantages, tout le monde les connaît aujourd'hui et les apprécie, grâce aux nombreuses démonstrations sur le terrain qui en ont été faites, grâce aux Concours du T. C. F. qui ont valu si justement à la maison TERROT les plus hautes récompenses.

Ces jours derniers encore, sur un terrain purement sportif, dans le Circuit Velay-Forez, course ouverte à tous coureurs, amateurs et professionnels, un jeune cyclo-touriste, sur une lourde polymultipliée à deux chaînes et quatre couples de pignons, du type de la TERROT quatre vitesses, qui enleva si brillamment l'unique médaille d'or en 1902, au concours du Tourmalet, a battu facilement, non seulement tous les amateurs contre lesquels il courait, mais encore tous les professionnels partis quinze minutes avant lui. Le circuit Velay-Forez comporte, il est vrai, sur 222 kilomètres, 3,500 mètres d'élévation, et des rampes à 12 et 15 pour 100 auxquelles les monomultipliées étaient bien forcées de faire les honneurs du pied, alors que la « 4 vitesses » grimpeait gaillardement à 10 ou 12 à l'heure.

C'est donc une question réglée. En montagne, c'est-à-dire sur le terrain préféré du tourisme, la bicyclette à changement de vitesse est supérieure, même lorsqu'il s'agit de courir, à plus forte raison lorsqu'il s'agit de se promener, d'excursionner en se fatiguant le moins possible.

Mais une autre question surgit : la polymultipliée ne doit-elle être représentée que par un seul type, type définitif que l'expérience aura déclaré être le meilleur ?

Oui, répondent la plupart des constructeurs, qui, croyant tenir cet oiseau rare, ce *nec plus ultra*, ne considèrent plus que le côté industriel, et n'aspirent qu'à fabriquer en grandes séries.

Non, a répondu la maison TERROT, ce type définitif, cette unique meilleure machine n'existe pas, ne peut pas exister ; rendons-nous plutôt aux vœux des cyclo-touristes, vœux que

le Touring-Club de France, au moment de distribuer les récompenses de son dernier concours, a fort bien exprimés en plaçant sur le même rang douze machines essentiellement distinctes.

Et, par des créations toujours nouvelles, originales, imprévues parfois, telle la « 3 vitesses » en prise directe, par d'incessants perfectionnements, le Catalogue TERROT, d'année en année, est devenu un *compendium* de cyclotechnie que tous les cyclistes ont intérêt à consulter au moment de renouveler leur monture.

Je dirai brièvement, car il m'est impossible d'entrer ici dans une discussion approfondie des mérites respectifs des différents modèles de la maison TERROT, à quels desiderata particuliers chacun d'eux me paraît répondre.

La Levocyclette, que j'ai longuement essayée, est le prototype de la machine à grand confortable; elle épargne le cœur et les muscles, elle utilise les forces les plus faibles; elle convient donc à ceux qui ne veulent ou ne peuvent se dépenser au delà de certaines limites. Ce ne sera pas la monture du cyclo-touriste combatif qui sème sans compter ses kilogrammètres sur les routes, en qui sommeille toujours le recordman avide de battre ses propres temps et de faire preuve de sa supériorité. A celui-là convient merveilleusement la TERROT H dont toutes les vitesses sont en prise directe, si bien qu'aucune parcelle de l'effort qu'on fait sur les pédales ne se perd.

Si la Levo est, par essence, la machine à grand confortable, la TERROT H est la machine à grand rendement, peut-être même supérieure, sur le terrain sportif, au modèle TC à deux vitesses en marche par deux chaînes et à deux autres vitesses par déplacement des chaînes dont je narrais tout à l'heure les exploits.

Ce modèle TC partage avec le modèle H les faveurs de la grande majorité des cyclo-touristes et je ne me hasarderai pas à dire catégoriquement quel est le meilleur des deux sous le rapport du rendement; quant au confortable, il est manifeste que le modèle H l'emporte, surtout quand on le dote d'un deuxième jeu de trois vitesses par déplacement de la chaîne.

Les moyeux à changement de vitesse par transmissions superposées, si convenables pour les bicyclettes de dames, qui doivent rester élégantes et sans complications apparentes tout en demeurant pratiques, devaient forcément figurer parmi les machines de voyage du Catalogue TERROT; nous les y trouvons en effet, admirablement construits et pouvant rivaliser avec les types les plus justement vantés qui soient sur le marché.

Quant au mouvement rétro-direct, il occupe ici une place d'honneur à laquelle il a droit, tant par les succès qu'il a

obtenus dans le dernier Concours du T. C. F. que par le dispositif ingénieux, autant que parfaitement mécanique, breveté par la maison TERROT.

La facilité avec laquelle ce dispositif s'adapte, soit aux moyeux à deux vitesses, soit au modèle TC, permet de réaliser des trois, quatre et six vitesses en marche avec le minimum de résistances passives.

Le rétropédalage compte parmi nous, cyclo-touristes, de nombreux partisans qui ne pourraient pas s'en passer. Même à ceux qui n'en sont pas fanatiques, il donne une impression de confortable, de délassement, quand on passe du rétro au direct, et *vice versa*, qui justifie, au point de vue physiologique, ce changement de vitesse dont l'extrême simplicité, l'inégalable robustesse m'autorisent à dire qu'il y a là un véritable perfectionnement venu pour rester, comme disent les Américains.

Là où il restera surtout, c'est dans la bicyclette à moteur TERROT, dont j'ai à dire trop de bien pour que j'ose le dire ici.

Me voila pourtant, grâce à elle, entièrement gagné à la cause du moteur adjuvant, complément nécessaire, pour un très grand nombre de cyclistes, de la bicyclette polymultipliée. J'ai parcouru quelque 2,000 kilomètres sur la bicyclette à moteur rétro-directe TERROT et j'en ai obtenu partout les résultats les plus inespérés. Mais je n'ai pas exigé de ce petit moteur, encore trop puissant à mon avis, qu'il m'enlevât à lui tout seul, comme une plume, au sommet des rampes de 10 kilomètres à 6 et 7 pour 100 qui sont à nos portes! Je l'ai, au contraire, toujours aidé raisonnablement, et, à nous deux, nous avons fait d'excellente besogne, grimant pour ainsi dire indéfiniment à 25/30 à l'heure dans le 6 pour 100, à 20/25 à l'heure dans le 8 pour 100, sans que le moteur manifestât le désir de s'arrêter. Pour bien des raisons, j'estime que le dispositif rétro-direct convient, mieux que tout autre système de polymultiplication, à la bicyclette à moteur, et je félicite MM. TERROT et Cie d'avoir eu, les premiers, l'idée de l'y adapter.

Avant de mettre le point final à ce long préambule, qu'on me permette un conseil: quand vous aurez une bicyclette à moteur rétro-directe TERROT, apprenez à vous en servir — ce n'est pas l'affaire d'un jour ni d'une semaine — surtout travaillez votre coup de pédale de façon à aider vous-même le moteur adjuvant au lieu de le contrarier, et, enfin, attendez d'en être là pour porter un jugement sur ce merveilleux outil de locomotion individuelle. Faute de quoi vous risqueriez d'être classé parmi les *minus habentes* qui ont décrié la polymultiplication parce qu'ils n'ont jamais su s'en servir.

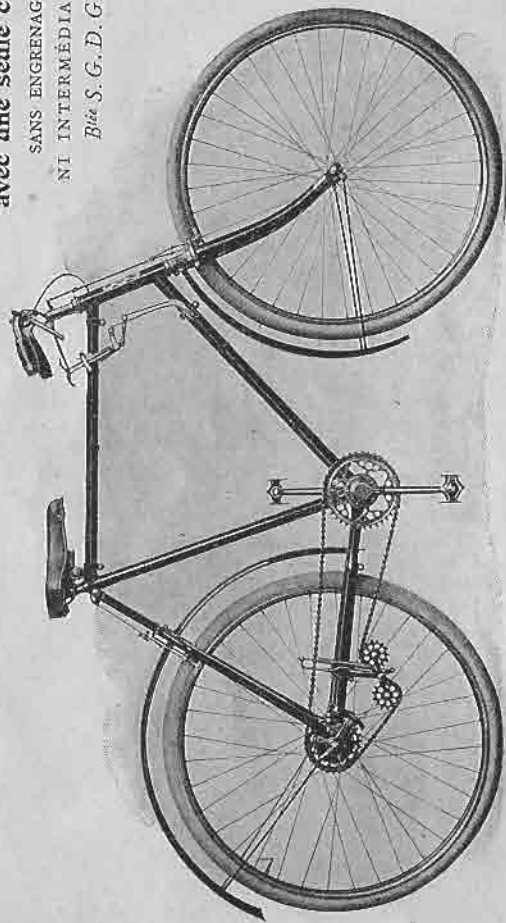
P. DE VIVIE.

# Bicyclette "TERROT" Modèle H, à trois et à six vitesses

avec une seule chaîne

SANS ENGRENAGES  
NI INTERMÉDIAIRES

Brev. S. G. D. G.



Trois et six vitesses directes sans engrenages, sans intermédiaire d'aucune sorte. — Pourra-t-on jamais trouver mieux ?

5004

## Nos Bicyclettes MÉDAILLE d'OR du Concours T. C. F. 1905

Modèle H, à trois vitesses et une seule chaîne

SANS ENGRENAGES NI INTERMÉDIAIRES QUELCONQUES

Breveté S. G. D. G.

Cette excellente bicyclette, d'une douceur sans égale aux trois vitesses, est sûrement la meilleure machine pour les voyages.

Elle réunit trois machines simples en une seule, pourra-t-on jamais faire mieux ?

La plus grande simplicité de fonctionnement et de manœuvre. Vous tirez sur la tige d'un secteur placé sur le tube horizontal du cadre, derrière le guidon, deux bras mobiles prennent la chaîne, la soulèvent, la tiennent suspendue au-dessus du pignon arrière. Vous laissez tomber la tige dans l'entaille 1, 2 ou 3 du secteur et le pignon 1, 2 ou 3 se place sous la chaîne qui redescend sur lui sitôt que le déplacement est fait. Un point c'est tout.

Toute cette manœuvre ne prend pas plus d'une seconde.

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

Le changement des vitesses s'opère en pleine marche, sans secousse, avec une douceur telle que vous changez de vitesse sans vous en apercevoir.

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

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

Les rapports des développements sont de 50 % de la grande à la petite. Si la grande multiplication est de 6<sup>m</sup>, la petite est de 3<sup>m</sup> et la moyenne de 4<sup>m</sup> 20. Toutes les vitesses peuvent être obtenues. Nos dispositions sont prises pour 5<sup>m</sup> 65, 6<sup>m</sup> 30, 7<sup>m</sup> 22, 7<sup>m</sup> 85, 8<sup>m</sup> 50 à la grande vitesse. Sur commande spéciale, ces développements peuvent être réduits ou augmentés.

**PRIX** de la bicyclette avec freins nos 2 et 5 et  
garde-boue, net. . . . . 475 fr.

## Nos Bicyclettes MÉDAILLE d'OR du Concours du T. C. F. 1905

Modèle H, à trois vitesses et une seule chaîne

SANS ENGRENAGES NI INTERMÉDIAIRES QUELCONQUES

Breveté S. G. D. G.

### La même Bicyclette, avec six vitesses

Nous ajoutons au premier jeu de trois vitesses, un deuxième jeu, en accouplant au pignon de quarante dents du pédalier un second pignon de trente-deux dents. Nous obtenons alors les développements suivants :

Pignons 40 × 32	Premier jeu : 6 <sup>m</sup> 30, 4 <sup>m</sup> 40, 3 <sup>m</sup> 15 ;
	Second jeu : 5 <sup>m</sup> , 3 <sup>m</sup> 50, 2 <sup>m</sup> 50.
Pignons 45 × 38	Premier jeu : 7 <sup>m</sup> 10, 5 <sup>m</sup> , 3 <sup>m</sup> 55 ;
	Second jeu : 6 <sup>m</sup> , 4 <sup>m</sup> 18, 3 <sup>m</sup> .

Le premier jeu servira pour les sorties ordinaires, le deuxième jeu restera réservé à la haute montagne.

Quelques secondes suffisent pour placer la chaîne d'un pignon sur l'autre. Le tendeur automatique permet de faire ce déplacement sans démontage aucun. Vous prenez avec deux doigts la partie inférieure de la chaîne, près du pignon, et vous la placez sur le pignon accouplé en tirant un peu sur elle et en tournant avec l'autre main en arrière, la manivelle.

Le déplacement est fait plus vite qu'il ne faut pour lire ce renseignement.

La ligne de chaîne est si peu dérangée qu'il est impossible de s'en apercevoir.

Supplément : 25 francs.

## Bicyclette "TERROT" Modèle H, 3 vitesses pour Dame

Brevetée S. G. D. G.

Jusqu'à présent, nous n'avons construit ce modèle qu'en cadre d'homme, mais pourquoi les dames ne profiteraient-elles pas d'un modèle aussi parfait que notre modèle H ? Nous avons donc établi ce modèle en cadre ouvert avec garde-chaîne et garde-jupe.

La forme du cadre nous a forcé de modifier la manœuvre du changement de vitesse, et nous croyons avoir réussi à établir un système pratique, facile et sûr.

Au lieu de relever la chaîne et de déplacer les pignons avec un seul secteur, nous avons séparé ces opérations. Nous relevons la chaîne en contre-pédalant un peu et nous déplaçons les pignons par un petit secteur au guidon à la portée de la main et facile à manœuvrer. C'est très simple.

Vous voulez changer de vitesse ; eh bien ! appuyez en rétro sur la pédale droite jusqu'à ce qu'elle soit en bas, c'est-à-dire au point mort, n'allez pas plus loin, et la chaîne est soulevée. (*Une butte empêche de pousser trop loin.*)

Déplacez alors, avec le pouce de la main droite, la petite manette du secteur en la poussant vers la lettre P (petite), M (moyenne), ou G (grande vitesse). Pédalez en avant et vous roulez à la vitesse voulue.

Les deux opérations se font presque simultanément et il ne faut pas plus de trois secondes pour le tout. Cependant il faut toujours commencer par soulever la chaîne, c'est-à-dire par contre-pédaler, et vous ne déplacez le secteur que lorsque la pédale droite est en bas.

Le câble du secteur ne peut pas se dérégler car les trois points de repaire sont indé réglables. Cette nouvelle disposition, très ingénieuse, sera peut-être demandée aussi pour le modèle d'homme ; elle entraînera alors un supplément de 20 francs.

PRIX, complète : 500 fr.

## Levocyclette "TERROT"

à changement  
de  
vitesse mécanique

Médaille d'Or  
au Concours du T. C. F. 1905

donnant  
dix développements différents  
de 2<sup>m</sup> 40 à 7<sup>m</sup> 40  
Brev. S. G. D. G.



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

**PRIX :** Avec deux freins sur jantes et garde-boue. . . . . **500 fr.**  
Levocyclette de Dame avec garde-jupe. . . . . **525 fr.**

## La Levocyclette "TERROT" à dix vitesses

Le dernier concours du T. C. F. a fourni la preuve que la Levocyclette est l'égale des autres systèmes; peut-être même monte-t-elle mieux les côtes que les meilleures directes ou rétros.

Elle est, en tout cas, une excellente grimpeuse de côtes, et ses 7<sup>m</sup> 40 lui permettent en plaine toutes les vitesses raisonnables. Le pédalage est agréable, et parfaite la position en selle.

Les dix développements vous permettent de faire de grandes étapes sans fatigue, car vous avez toujours à votre disposition celui qui convient au terrain que vous parcourez.

Les changements de développements s'opèrent avec la plus grande facilité et sans que vous ayez besoin de lâcher le guidon. Vous tournez simplement l'une des poignées d'un brin à droite et vous augmentez le développement d'environ 0<sup>m</sup> 50, d'un brin à gauche et vous le diminuez d'autant.

Pas de précaution à prendre, en pleine montée vous changez aussi facilement qu'en descente.

La disposition est simple: sur un des tubes du cadre est fixée une crémaillère sur laquelle glisse un curseur. Celui-ci porte sur chaque côté deux palettes articulées et courbées, l'une vers le haut, l'autre vers le bas. Ces palettes sont assez écartées pour laisser passer entre elles un galet, fixé sur l'étrier maintenant la chaîne dans un des dix crans du levier.

En marche, ce galet passe donc entre les palettes, sans les toucher, aussi bien lorsque le levier fait le mouvement en avant ou en arrière. Vous tournez la poignée d'un brin à gauche et le curseur descend d'un cran. Aussitôt, le galet qui se trouve en avant du curseur butte contre la palette courbée vers le haut, glisse sur la courbe et fait sortir l'étrier du cran du levier où il se trouvait et le pousse dans le cran au-dessous.

Le galet du levier opposé se trouvant en arrière du curseur, en avançant touche la palette courbée vers le haut, l'abaisse puisqu'elle est articulée, et passe. Au retour, il fait descendre sa chaîne à son tour, comme décrit ci-haut.

Les changements sur les deux leviers se produisent donc alternativement toujours au retour, c'est-à-dire lorsque la chaîne ne travaille pas. C'est un grand avantage, car plus vous appuyez sur la pédale, plus le changement est doux, disposition qui n'existe dans aucun autre système.

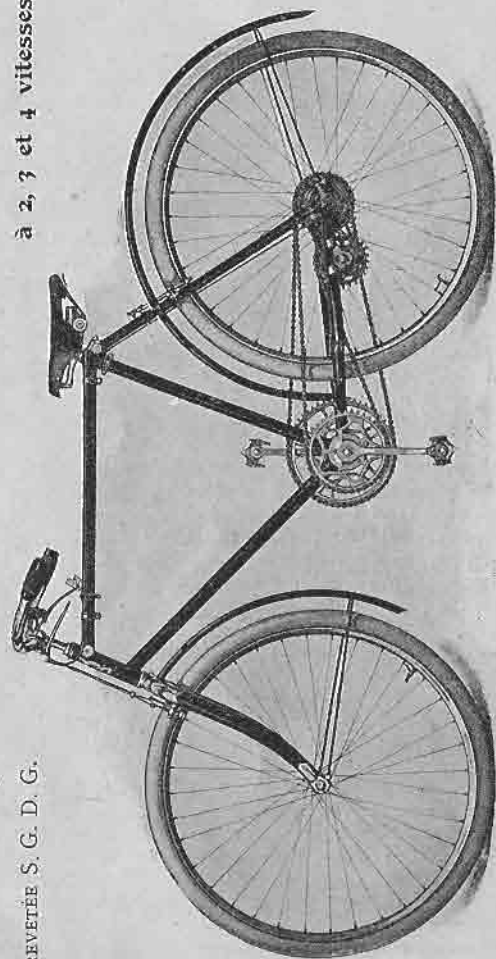
Lorsque vous tournez la poignée d'un brin à droite, la même opération se produit en sens inverse.

Tout cela est si vite fait que sur cinq mètres vous pouvez aller de la dixième à la première, et c'est aussi simple que sûr.

## Bicyclette "TERROT" Modèle T. C.

BREVETÉ S. G. D. G.

à 2, 3 et 4 vitesses



*Le cliché représente la bicyclette avec deux vitesses directes et une rétro, disposition que nous recommandons tout particulièrement.*

## Nos Bicyclettes MÉDAILLE d'OR des Concours 1902 et 1905

Modèle T. C. à 2, 3 et 4 vitesses, sans engrenages

BREVETÉ S. G. D. G.

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

Le nouveau modèle a été modifié et perfectionné par l'adjonction d'une troisième vitesse automatique en rétro. Les chaînes se tendent indépendamment l'une de l'autre. Les développements peuvent être très écartés et aller de 2 mètres à 7<sup>m</sup><sub>32</sub>.

Nous la construisons :

**En 2 vitesses directes**, avec les multiplications suivantes :

- a) 5<sup>m</sup> et 2<sup>m</sup><sub>80</sub>
- b) 6<sup>m</sup> et 2<sup>m</sup><sub>80</sub> — 3<sup>m</sup><sub>50</sub> ou 4<sup>m</sup>
- c) 7<sup>m</sup><sub>15</sub> et 2<sup>m</sup><sub>80</sub> — 4<sup>m</sup> ou 5<sup>m</sup><sub>30</sub>

**PRIX**, complète, avec les 2 freins sur jantes et les garde-boue . . . . . 385 fr.

**En 4 vitesses directes** (doubles pignons des deux côtés) :

- a) 6<sup>m</sup>, 5<sup>m</sup>, 4<sup>m</sup> et 2<sup>m</sup><sub>80</sub>
- b) 7<sup>m</sup><sub>15</sub>, 5<sup>m</sup><sub>10</sub>, 4<sup>m</sup> et 2<sup>m</sup><sub>80</sub>

**PRIX**, complète, avec les 2 freins sur jantes et les garde-boue . . . . . 430 fr.

**En 3 vitesses, Rétro-Directe :**

- Directe, grande vitesse : 7<sup>m</sup><sub>32</sub>, 6<sup>m</sup><sub>60</sub>, 6<sup>m</sup>, 5<sup>m</sup><sub>50</sub>
- Directe, moyenne vitesse : 5<sup>m</sup>, 4<sup>m</sup><sub>40</sub>, 4<sup>m</sup>, 3<sup>m</sup><sub>60</sub>
- Rétro, petite vitesse : 3<sup>m</sup><sub>05</sub>, 2<sup>m</sup><sub>70</sub>, 2<sup>m</sup><sub>30</sub>, 2<sup>m</sup><sub>10</sub>

**PRIX**, complète, avec 2 freins sur jantes et les garde-boue. . . . . 475 fr.

**En 4 vitesses, Rétro-Directe :**

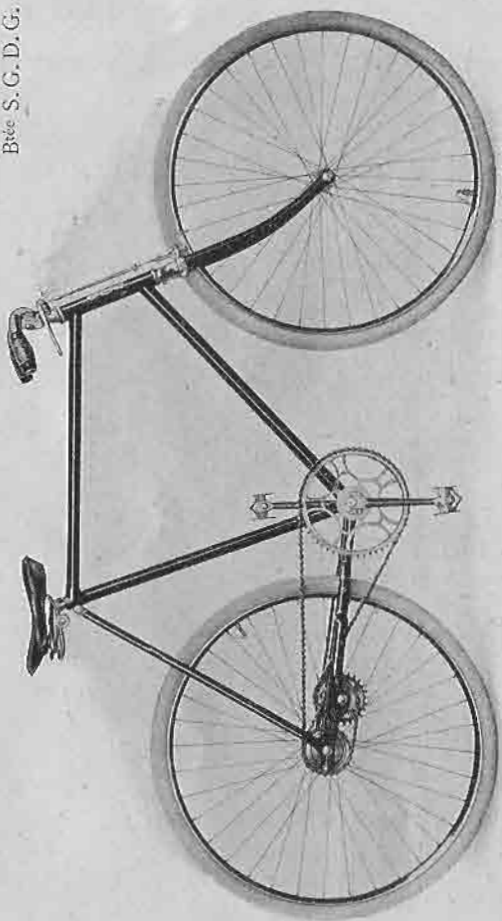
- 2 Directes, 2 Rétro, complète. . . . . 550 fr.



## Bicyclette "TERROT" Rétro-Directe, 2 vitesses

à roue libre et changement de vitesse automatique

Brevé S. G. D. G.

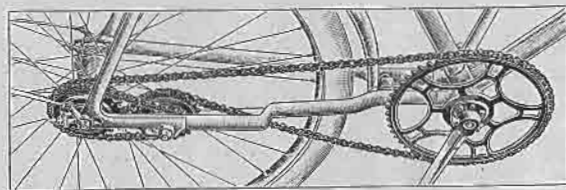


## Bicyclette "TERROT" Rétro-Directe

à roue libre et changement de vitesse automatique B<sup>re</sup> S. G. D. G.

La Rétro-Directe est la machine à changement de vitesse la plus simple que l'on puisse imaginer. En pédalant en avant, vous avez la grande vitesse; en pédalant en arrière, vous avez la petite et cela instantanément, sans à-coup aucun. Si vous cessez de pédaler, vous êtes en roue libre.

Notre disposition (Brevetée S. G. D. G.) qui a fait ses preuves est fort simple, la voici.



Le moyeu de la roue arrière porte deux pignons à roue libre. La chaîne qui vient du pédalier enveloppe l'un de ces pignons et son brin inférieur passe sur un pignon intermédiaire, monté sur un axe parallèle au moyeu et fixé sur la fourche arrière.

Ce pignon est solidaire d'un second pignon monté sur le même axe et qui est relié par une petite chaîne courte à la seconde roue libre du moyeu.

En pédalage direct, c'est le brin supérieur de la chaîne qui se tend et qui conduit directement le moyeu. En rétro, c'est le brin inférieur qui travaille. Le premier pignon du moyeu fait fonction de poulie de renvoi; la chaîne actionne le pignon intermédiaire, qui par la petite chaîne, transmet son mouvement à la seconde roue libre du moyeu.

Il n'y a aucun frottement supplémentaire, et les roulements sont aussi doux que dans une bicyclette ordinaire. L'aspect est le même et le poids n'est augmenté que de quelques centaines de grammes.

Tout est simple, robuste et d'une fabrication irréprochable. M. le capitaine Perrache a si souvent démontré les avantages du rétro-pédalage, que nous croyons inutile de le répéter.

Le succès qu'a obtenu la Rétro-directe dès son apparition en est la meilleure preuve.

Multiplications habituelles : 6<sup>m</sup> et 3<sup>m</sup> 40 ou 3<sup>m</sup>  
3<sup>m</sup> 40 et 3<sup>m</sup> 30 ou 2<sup>m</sup> 90

### PRIX :

Avec les deux freins sur jante et les garde-boue, net. 375 fr.



## Changement de vitesse "TERROT" N° 1

Ce changement de vitesse 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 reprend sa tension primitive.

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

Sur demande, et avec un supplément de 7 fr. 50, nous remplaçons le maillon à excentrique par un tendeur mobile, qui permet de déplacer la chaîne avec plus de facilité encore et qui assure une tension parfaite aux deux vitesses.

S'ajuste au modèle A.

Le changement de vitesse n° 1 est livré :

- a) Avec 6<sup>m</sup> et 4<sup>m</sup> 10
- b) — 5<sup>m</sup> 50 et 3<sup>m</sup> 57
- c) — 5<sup>m</sup> et 3<sup>m</sup>

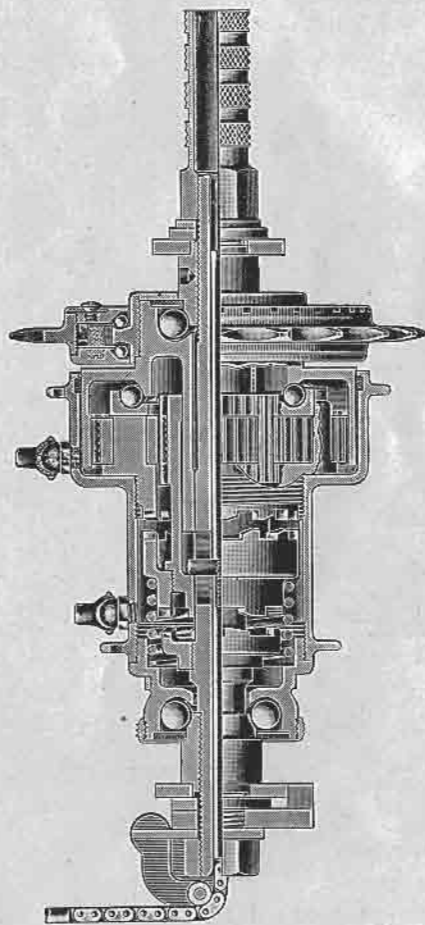
Supplément avec roue fixe . . . . . 35 fr.  
— avec roue libre. . . . . 45 fr.



## Changement de vitesse N° 2 dans le Moyeu

—>>> B<sup>te</sup> S. G. D. G.

Deux vitesses et une seule chaîne, roue libre aux deux vitesses,  
Démultiplication 33 o/o.



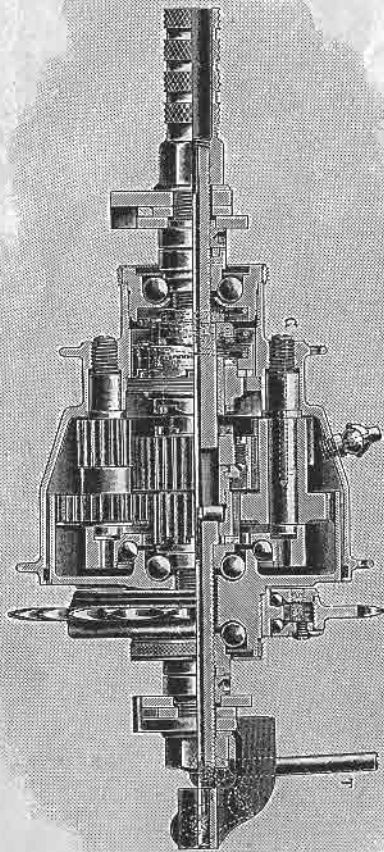
Le changement d'une vitesse à une autre s'opère en pleine marche par un petit secteur placé sur le tube horizontal du cadre, et cela sans aucun à-coup. Les roulements de ce moyeu sont parfaits et supérieurs aux moyeux similaires. Il s'ajuste aux modèles A de route, B, E, à la Rétro-directe, à la Touriste et aux machines de Dame.

Supplément : 75 fr. net.

## Changement de vitesse N° 3

—><—> B<sup>ts</sup> S. G. D. G.

Moyeu TERROT à trois vitesses et une seule chaîne, à transmission rigide.  
Roue libre à toutes les vitesses.



Supplément : 100 fr.

N° 3.

## Moyeu TERROT à trois vitesses et une seule chaîne

A TRANSMISSION RIGIDE.

Roue libre à toutes les vitesses

—><—>

Le changement de vitesse ne doit s'opérer qu'en marche.

Il suffit de pousser la manette du secteur d'une entaille à l'autre pour produire automatiquement le changement de multiplication et cela sans aucun à-coup.

Nous ne croyons pas exagérer si nous disons que ce moyeu est le meilleur des moyeux à trois vitesses sous le rapport de la douceur du fonctionnement et de la durée.

Il est, de plus, le seul des moyeux à trois vitesses n'ayant aucun organe intermédiaire en prise à la grande vitesse. C'est un point très important pour la fatigue du cycliste et pour l'usure des organes intérieurs, car sur 100 kilomètres on fait ordinairement 80 kilomètres à la grande vitesse.

En descente à roue libre, mettez toujours à la grande vitesse, afin de laisser au repos toute la mécanique intérieure.

Nous bloquons le secteur par une petite vis molletée, que l'on retire en marche, et que nous conseillons de replacer lorsqu'on remise la machine, afin d'empêcher que des curieux fassent manœuvrer le secteur sans tourner les roues.

Les démultiplications sont de 25 % d'une vitesse à l'autre, de sorte qu'avec 6<sup>m</sup> à la grande, on obtient 4<sup>m</sup> 50 à la moyenne et 3<sup>m</sup> 40 à la petite vitesse.

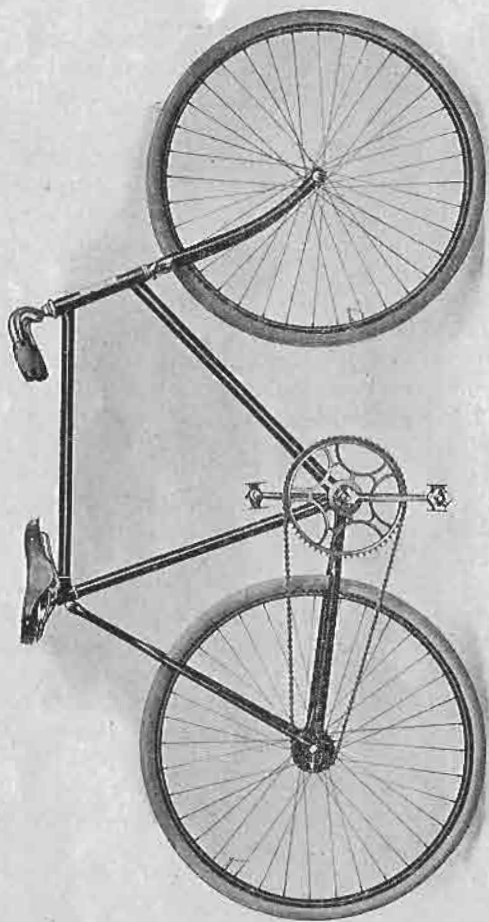
Le grand développement peut être choisi à volonté.

Ce moyeu s'ajuste aux modèles de route A, B, E, et dame 1 et 2.

On graisse le moyeu trois vitesses par le godet graisseur et par les trois vis du côté gauche que l'on n'a qu'à dévisser.

Supplément : 100 fr.

## Bicyclette "TERROT" Modèle A, de Route



Belle et bonne machine, très soignée.

## Bicyclette "TERROT" Modèle A de Route

Tous nos cadres sont renforcés. Les jantes en forme W. Le serrage du guidon est intérieur. Les roulements de tous nos modèles sont bien clos et à l'abri de la poussière. Les guidons peuvent être choisis à volonté d'après notre tableau page 31. La chaîne est à petits rouleaux avec pignon de 60 ou  $54 \times 16$ , 18, 20, 22 et 24 dents. Les pneumatiques TERROT sont de 40, ou sur demande 35, 42 ou 45<sup>m/m</sup>. (Voir page 37).

### PRIX :

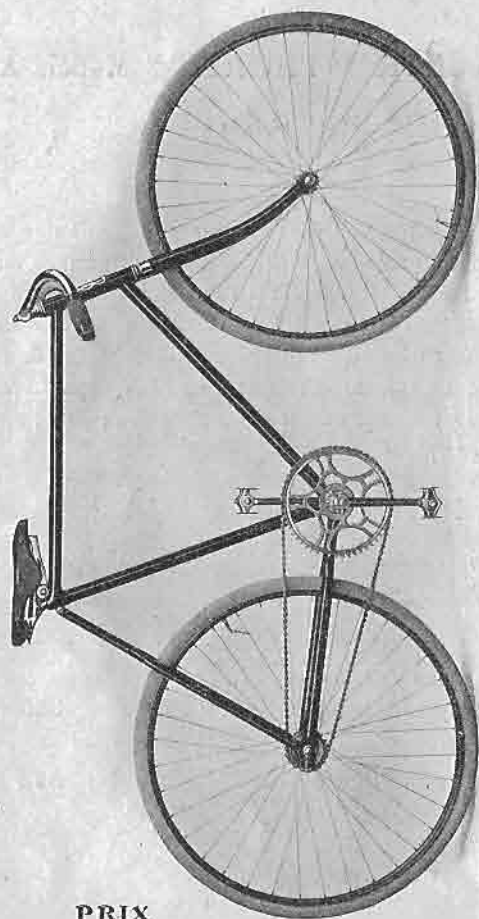
<i>Sans frein ni garde-boue, net.</i>	260 fr.
<i>Avec roue libre et frein n° 2, net.</i>	285 fr.
<i>Avec roue libre et frein à contre-pédale, net.</i>	290 fr.
<i>Avec changement de vitesse n° 2 (deux vitesses dans le moyeu), roue libre et frein n° 2, net.</i>	350 fr.
<i>Avec changement de vitesse n° 3 (trois vitesses dans le moyeu), roue libre et frein n° 2, net.</i>	375 fr.

### Modèle E

Nous continuons à livrer ce modèle avec le grand pignon 35 galets et chaîne TERROT, sans frein ni garde-boue, au prix de, net. . . . . 350 fr.

~~~~~  
Pour suppléments, voir page 35.

## Bicyclette "TERROT" Modèle A, de Course



## PRIX

|                                                   |         |
|---------------------------------------------------|---------|
| Avec jantes noires, net . . . . .                 | 260 fr. |
| Avec roue libre et frein n° 2. . . . .            | 285 fr. |
| Avec roue libre et frein à contre-pédale. . . . . | 290 fr. |

Pour suppléments, voir page 35.

Ne permet pas l'emploi de changements de vitesse, sauf le n° 1.

L'étréitesse du pédalier ne permet que l'emploi de pneumatiques de 28 à 35 m/m. Ce modèle, très solide, peut servir aussi pour la route. Il est livré avec chaîne à petits rouleaux et pignons de 54 X 16, 18, 20 et 22 dents.

Bicyclette "TERROT" Modèle C  
Spéciale de Course

AVEC NOUVEAU PÉDALIER SANS CLAVETTES

Btée S. G. D. G.



Ce modèle est spécialement construit pour la course. L'arrière du cadre est très raccourci et sa forme diffère des autres modèles.

C'est sur ce modèle que VAN DEN BORN a remporté tous ses succès.



## PRIX :

|                                                                                         |         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Avec jantes en bois et petits pneus de 28 à 32 m/m, pédalier à clavettes, net . . . . . | 300 fr. |
| La même, pédalier sans clavettes. . . . .                                               | 320 fr. |



## Bicyclette "TERROT" Modèle B de Luxe



Superbe machine de luxe avec pédalier à double cloche sans clavettes, d'un système spécial breveté.

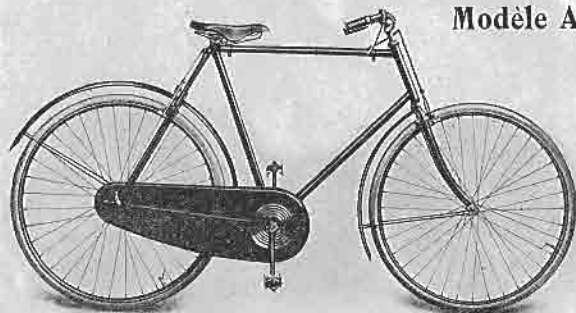
### —\*— PRIX

|                                                                                                        |         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| <i>Sans frein ni garde-boue, net.</i>                                                                  | 325 fr. |
| <i>Avec roue libre et frein n° 2, net.</i>                                                             | 350 fr. |
| <i>Avec roue libre et frein à contre-pédale, net.</i>                                                  | 355 fr. |
| <i>Avec changement de vitesses n° 2 (deux vitesses dans le moyeu), roue libre et frein n° 2, net.</i>  | 415 fr. |
| <i>Avec changement de vitesses n° 3 (trois vitesses dans le moyeu), roue libre et frein n° 2, net.</i> | 440 fr. |

~~~~~  
*Pour suppléments, voir page 35.*

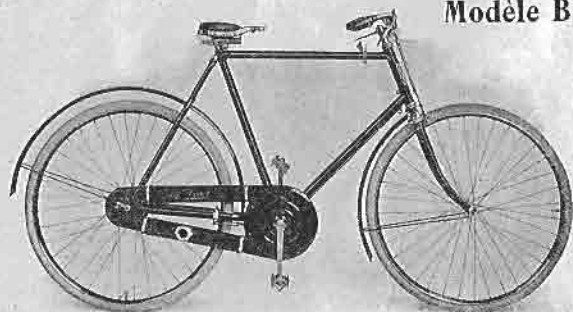
## La Touriste "TERROT"

Modèle A



La meilleure machine pour les médecins, les hommes d'affaires, etc., qui pourront, grâce à sa chaîne enfermée dans une boîte spéciale et légère, affronter les plus mauvais chemins par le plus mauvais temps.

Modèle B

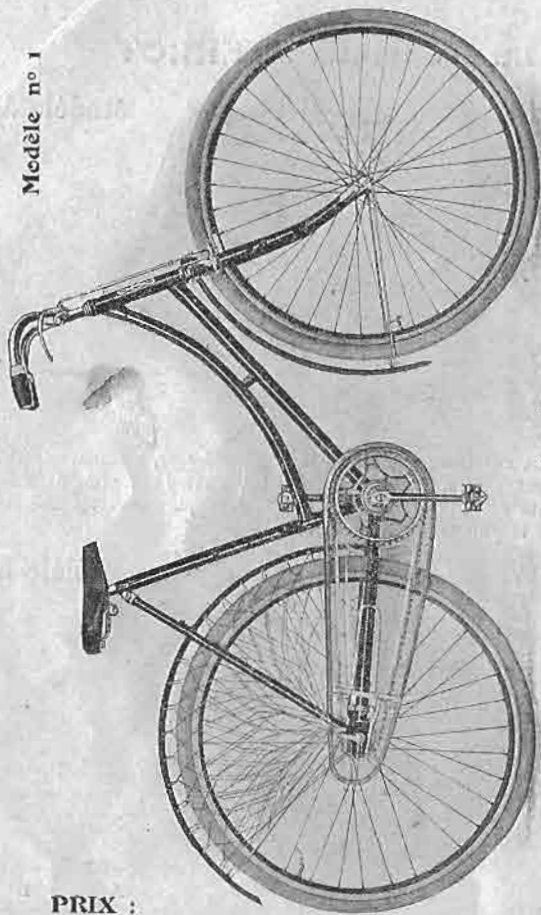


	A	B
<b>PRIX</b> de la machine complète avec frein n° 2 et garde-boue acier, net	325 <sup>f</sup>	350 <sup>f</sup>
<i>Avec roue libre, complète, net.</i>	335 <sup>f</sup>	360 <sup>f</sup>
Multiplications : 5 <sup>m</sup> 06 ou 5 <sup>m</sup> 60.		
<i>Avec changement de vitesse n° 2, complète, net.</i>	400 <sup>f</sup>	425 <sup>f</sup>
Multiplications : 5 <sup>m</sup> 65 et 3 <sup>m</sup> 80 ou 6 <sup>m</sup> 13 et 4 <sup>m</sup> 12.		

~~~~~  
Ces boîtes à chaîne ne s'ajustent pas sur les autres modèles.

## Bicyclette "TERROT" de Dame

Modèle n° 1

Ce modèle se fait en tailles de 0<sup>m</sup>50 et 0<sup>m</sup>55 et en 0<sup>m</sup>60, pr ecclésiastiques. Développement usuel, 5 mètres.

## PRIX :

|                                                                                                        |         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Complète avec frein n° 2 . . . . .                                                                     | 290 fr. |
| Complète, avec, en plus, roue libre et frein à contre-pédale, mais sans le frein n° 2 . . . . .        | 305 fr. |
| Complète, mais, en plus, avec changement de vitesse n° 2 (deux vitesses et une seule chaîne) . . . . . | 365 fr. |
| Multiplications habituelles : 5 <sup>m</sup> 50 et 3 <sup>m</sup> 80.                                  |         |
| Nous livrons ce modèle aussi en rétro-directe (voir page 16), au prix de . . . . .                     | 400 fr. |

Pour suppléments, voir page 35.

## Bicyclette "TERROT" de Dame

Modèle n° 2, de Luxe.

Ce modèle se fait en tailles de 0<sup>m</sup>50 et 0<sup>m</sup>55. — Développement usuel, 5 mètres.

## PRIX :

|                                                                                                              |         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Complète avec frein n° 2 . . . . .                                                                           | 320 fr. |
| Complète avec roue libre et frein à contre-pédale, mais sans le frein n° 2 . . . . .                         | 335 fr. |
| Complète avec changement de vitesse n° 2 (deux vitesses et une seule chaîne) . . . . .                       | 395 fr. |
| Multiplications habituelles : 5 <sup>m</sup> 60 et 3 <sup>m</sup> 80 ou 5 <sup>m</sup> et 3 <sup>m</sup> 40. |         |

Pour suppléments, voir page 35.



## Bicyclette "TERROT" Modèle Garçonnet



Ce modèle est construit en trois tailles :

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

Chaîne à rouleaux. Pneumatiques à tringles. Frein sur jante avant.

**PRIX** net, frein compris . . . . . 190 fr.  
 — — avec roue libre et frein. . . . . 200 fr.

## Bicyclette "TERROT" Modèle Fillette



Mêmes tailles, mêmes prix, c'est-à-dire 190 et 200 fr.

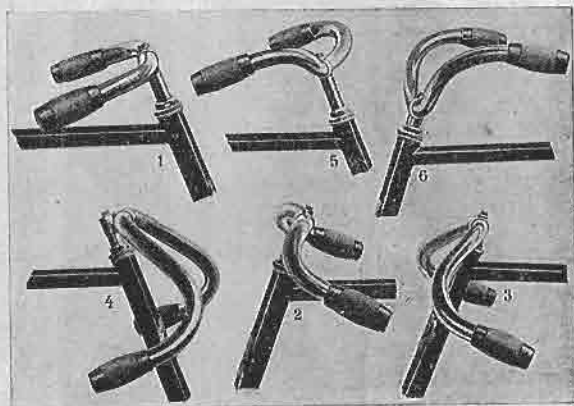
Supplément pour frein, garde-boue, garde-chaîne et garde-jupe . . . . . 25 fr.

## NOS CADRES

Nos cadres sont établis pour trois tailles différentes, avec des hauteurs de 57, 62 et 67 centimètres, comptés du centre de l'axe du pédalier à l'orifice du tube qui reçoit la tige de selle. Sur demande nous faisons aussi la hauteur de 52 centimètres.



## NOS GUIDONS

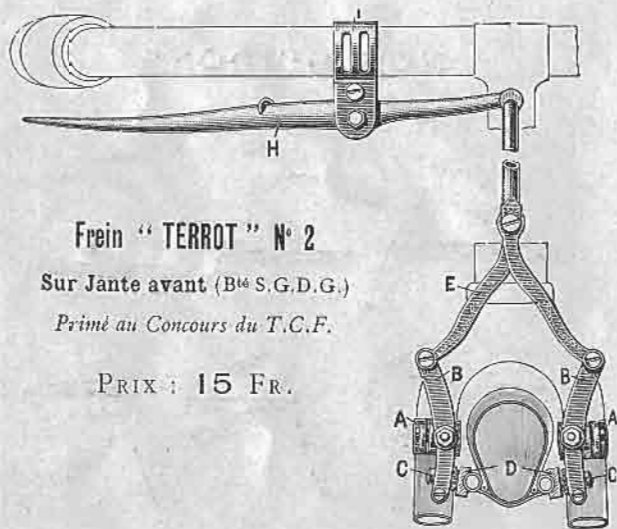


Nous livrons ces 6 formes au choix de l'acheteur.



## 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<sup>66</sup> 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

## Les Freins "TERROT"

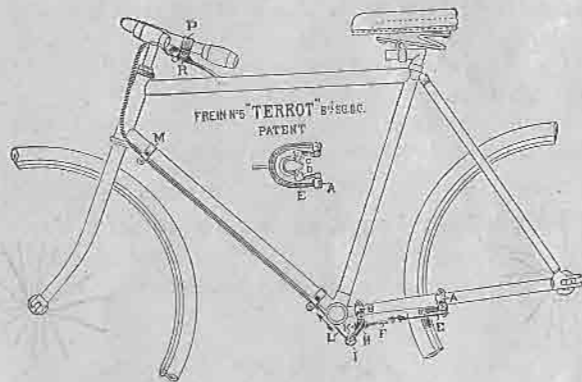
Ce dessin représente le frein fixé sur le cadre, derrière le pédalier. La vis à gorge I sert de tendeur au câble. Si ce dernier est trop lâche, on l'enroule sur cette vis; si on veut l'allonger, on y trouvera toujours une certaine longueur à dérouler.

*Il est le plus souple, le plus progressif, le plus sûr de tous les freins. Jamais il ne fatigue la main.*

### Frein "TERROT" n° 5 sur jante arrière

Breveté S. G. D. G.

Primé aux deux Concours du T. C. F.

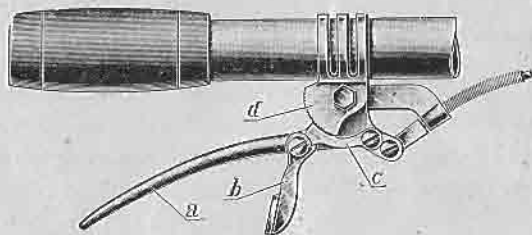


PRIX : 20 fr.

Ce Frein s'ajuste à toutes les Bicyclettes.

## LEVIER A ARRÊT pour Frein n° 5

Breveté S. G. D. G.



Ce levier fonctionne comme le levier simple. Mais si l'on veut bloquer la machine ou arrêter le levier dans une position quelconque pendant une longue descente, il suffit de pousser légèrement vers le haut le petit levier *b*. Celui-ci étant excentré sur la vis autour de laquelle il pivote, vient pousser la pièce *c* contre la pièce *d* et maintient le serrage voulu.

Les deux pièces *c* et *d* portent un moletage qui empêche tout desserrage.

Veut-on relâcher le frein ? Il suffit d'appuyer sur le petit levier *b* et le frein revient seul à sa position primitive.

**PRIX** du Frein n° 5 complet, avec levier à arrêt : **27 fr. 50**

## FREIN N° 6

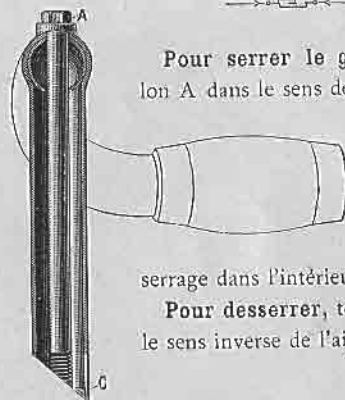
Moyeu à roue libre et Frein à contre-pédale

Supplément pour chaîne TERROT, net. . . . . **35 fr.**

— — à petits rouleaux. . . . . **30 fr.**

## Serrage intérieur du Guidon

DE NOS BICYCLETTES



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

L'écrou conique B remonte alors et écarte les parties extensibles du tube plongeur C, faisant ainsi

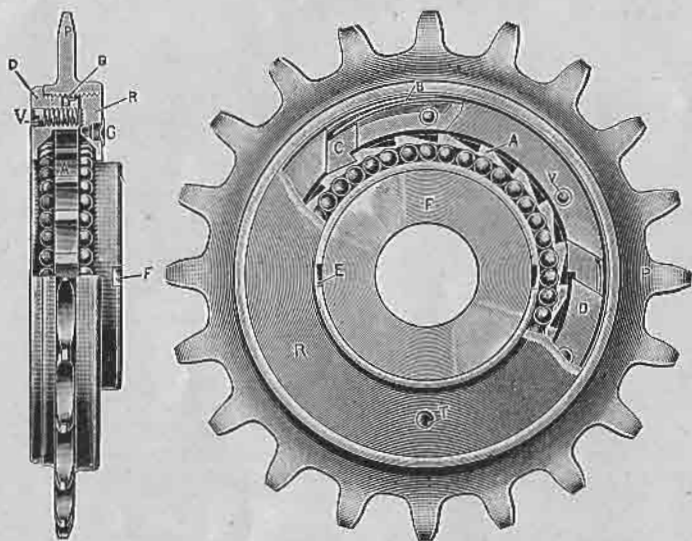
serrage dans l'intérieur du tube de la fourche.

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

## SUPLÉMENTS

|                                          |       |
|------------------------------------------|-------|
| Jantes nickelées . . . . .               | 5 f » |
| — — et émaillées. . . . .                | 7 50  |
| — en bois. . . . .                       | 10 »  |
| Garde-boue acier, émaillés noir. . . . . | 7 »   |
| — — — et nickelés . . . . .              | 20 »  |
| — en bois. . . . .                       | 8 »   |
| Frein N° 2 . . . . .                     | 15 »  |
| — N° 5. . . . .                          | 20 »  |
| Ralentisseur du Frein N° 5. . . . .      | 12 »  |
| Tige de selle mobile. . . . .            | 20 »  |
| Roue libre. . . . .                      | 10 »  |
| — vendue séparément. . . . .             | 15 »  |

## Notre ROUE LIBRE spéciale pour la Rétro-Directe à 2 rangées de billes (Brevetée S. G. D. G.)



**Démontage.** — Dévissez les vis de pression V, desserrez la rondelle R.

**Montage.** — Vissez la rondelle R jusqu'à ce que vous ne puissiez presque plus faire tourner le rochet à la main.

Serrez les six vis de pression V jusqu'à ce qu'elles touchent légèrement le fond. Augmentez ce serrage, mais toujours progressivement, en ayant soin de serrer après la première vis celle qui se trouve diamétralement opposée, et ainsi de suite; continuez ce serrage jusqu'à ce que toutes ces vis soient régulièrement et bien bloquées.

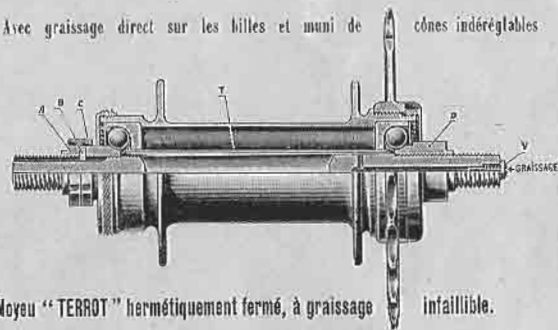
Généralement la roue libre est ainsi réglée; mais il peut arriver que la rondelle R se trouve trop serrée, ou pas assez. Dans ce cas, desserrez les vis de pression V; dévissez ou revissez la rondelle R de 1 ou 2  $\frac{m}{m}$  suivant le cas, et resserrez les vis de pression V, comme il est dit ci-dessus.

Il faut que les vis de pression soient bien bloquées.

Ne graissez les roues libres qu'avec l'huile de vaseline ou mieux encore avec l'huile spéciale pour machines à coudre. — Si vous employez la mauvaise huile, formant cambouis, il peut arriver que les cliquets restent collés et que la roue devienne libre dans les deux sens. Introduisez, dans ce cas, quelques gouttes de pétrole, qui rétabliront le bon fonctionnement.

## Le Moyeu "TERROT"

Avec graissage direct sur les billes et muni de cônes indé réglables



Moyeu "TERROT" hermétiquement fermé, à graissage infallible.

C, Cône réglable. — B, Rondelle d'arrêt. — A, Contre-écrou de blocage.

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.

## Nos Pneumatiques

Nos pneumatiques sont à trois toiles en modèles de route 40 et 42  $\frac{m}{m}$ ; les modèles course et demi-route 38 à 35  $\frac{m}{m}$  sont établis avec une toile élastique spéciale, que nous employons aussi pour les gros pneus de 45  $\frac{m}{m}$  afin de leur donner le maximum de souplesse. — Tous sont à tringles. Les gommes sont en para pur de première qualité; les chambres sont très fortes; en un mot, rien n'a été négligé pour que nos machines aient le meilleur pneumatique de la saison.

Nous continuons la jante forme W.W., émaillée noir, nickelée ou demi-nickelée. — Sur demande, nous livrons aussi la jante en bois, KUNTZ, la meilleure des jantes en bois.

Nous ne fabriquons pas le pneumatique vulcanisé, mais sur demande nous livrons le Triomphe Michelin, mais sans garantie aucune de notre part.

## Ralentisseur "TERROT"

pour Frein n° 5



Ce Ralentisseur est placé sur le guidon, tout contre le levier du frein.

Lorsqu'on se sert du levier, le ralentisseur n'existe pas, car le câble passe à travers la crémaillère de celui-ci et le frein fonctionne comme un frein simple.

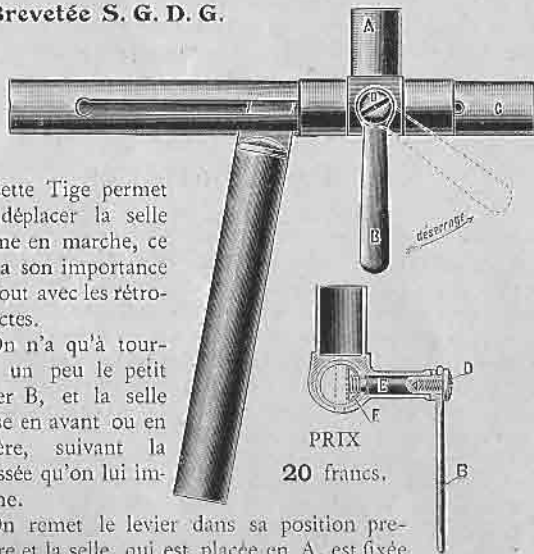
Si, dans une longue descente, on veut freiner automatiquement, on avance un peu la main et on tourne le petit disque. Le mécanisme étant fortement démultiplié, le ralentissement se produit avec une douceur extrême.

PRIX . . . . . 12 fr.



## Tige de Selle mobile

Brevetée S. G. D. G.



Cette Tige permet de déplacer la selle même en marche, ce qui a son importance surtout avec les rétro-directes.

On n'a qu'à tourner un peu le petit levier B, et la selle glisse en avant ou en arrière, suivant la poussée qu'on lui imprime.

On remet le levier dans sa position première et la selle, qui est placée en A, est fixée solidement.

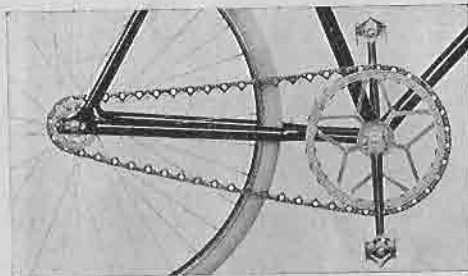
## La Chaîne "TERROT"

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.



### Supplément pour chaîne TERROT :

|                                     |        |
|-------------------------------------|--------|
| Pignons 27 x 8 à 12 galets. . . . . | 20 fr. |
| Pignons 30 x 8 à 12 galets. . . . . | 30 fr. |
| En roue libre . . . . .             | 12 fr. |

## La Motorette "TERROT"

Cette petite merveille a étonné et charmé, par sa puissance, sa marche sûre et silencieuse, sa consommation faible, tous ceux qui l'ont essayée durant la saison passée.

En effet, un cycliste de poids moyen monte des côtes jusqu'à 8 pour 100 sans pédaler et, en pédalant légèrement, il ne connaîtra pas d'obstacles. La consommation d'essence est insignifiante; on fait facilement cent kilomètres avec deux litres seulement.

La motorette est aussi docile qu'une bicyclette, et avec elle on n'est jamais exposé à rester en route.

Notre nouveau modèle présente de sensibles perfectionnements. Nous avons ajouté une petite pompe pour dégommer, permettant de partir au premier coup de pédale, et un petit carter couvrant la partie supérieure de la courroie. Notre courroie est spéciale et d'une très grande résistance. Un tendeur à vis permet de régler celle-ci à volonté et très progressivement. Les manettes sont placées sur le guidon et on les fait manœuvrer très facilement avec le pouce de la main droite.

Nous construisons notre motorette en deux tailles, avec cadres de 0<sup>m</sup> 58 et 0<sup>m</sup> 53 en modèle simple ou, sur demande, en modèle rétro-directe avec 6 à 7 mètres en directe et 3 à 3<sup>m</sup> 50 en rétro.

Avec 6 à 7 mètres, on aidera avec facilité le moteur dans les montées très dures, et on pourra, dans la plaine, pour se donner du mouvement, suivre le moteur en pédalant, sans appuyer. La petite multiplication en rétro permettra, en plus, de démarrer avec la plus grande facilité et dans n'importe quelle côte.

### PRIX :

En modèle simple, complète, avec pneus 650x45 et fourche élastique. . . . . 775 fr.  
La même, en modèle Rétro-Directe. . . . . 850 »

### SUPPLÉMENTS :

Pour support porte-bagage. . . . . 11 fr.  
Pour échappement libre facultatif. . . . . 10 »

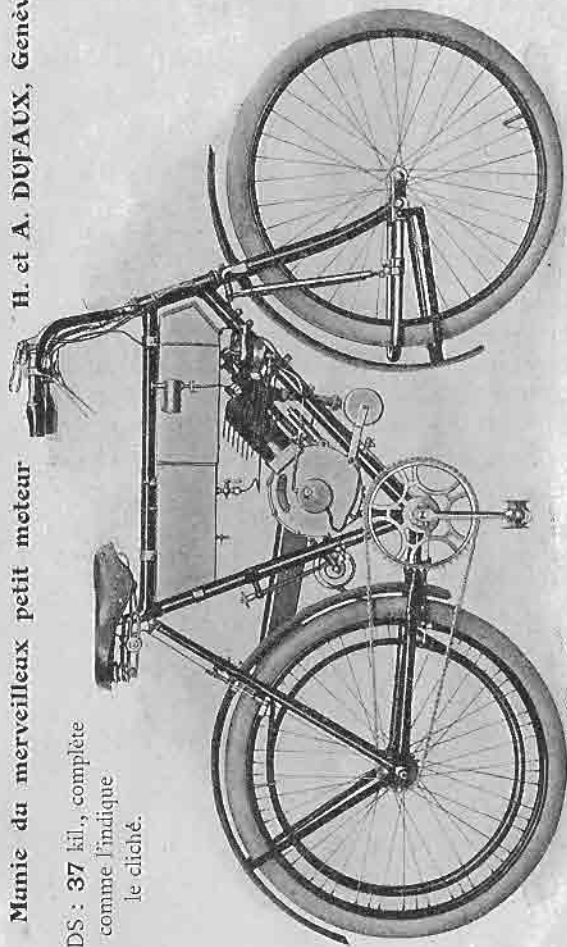
Une notice spéciale est ajoutée à chaque motorette.

## La Motorette "TERROT" Bicyclette à Moteur

H. et A. DUFAUX, Genève

Munie du merveilleux petit moteur

POIDS : 37 kil., complète  
comme l'indique  
le cliché.



La Motorette est indispensable aux médecins, aux hommes d'affaires, etc.

Nos accumulateurs perfectionnés spéciaux n'oxydent ni les bornes ni le réservoir, et le liquide ne s'échappe pas.

## La Motorette "TERROT"

pour Dame

BICYCLETTE A MOTEUR

munie du merveilleux petit moteur H. & A. DUFAUX, de Genève

Ce modèle est pareil à la motorette pour homme en petit cadre de 0m.53.

Pour garantir la jupe (il faut une jupe fendue) nous enfermons la courroie dans un carter transparent en celluloïd. La chaîne et la roue arrière sont protégées comme dans la bicyclette de dame ordinaire. Aucun accrochage n'est donc à craindre.

Les manettes se trouvent sur le guidon, sous la main, de sorte que cette motorette est aussi facile à diriger et à manœuvrer qu'une bicyclette simple.

Poids, complète comme le cliché, 37 kilos.

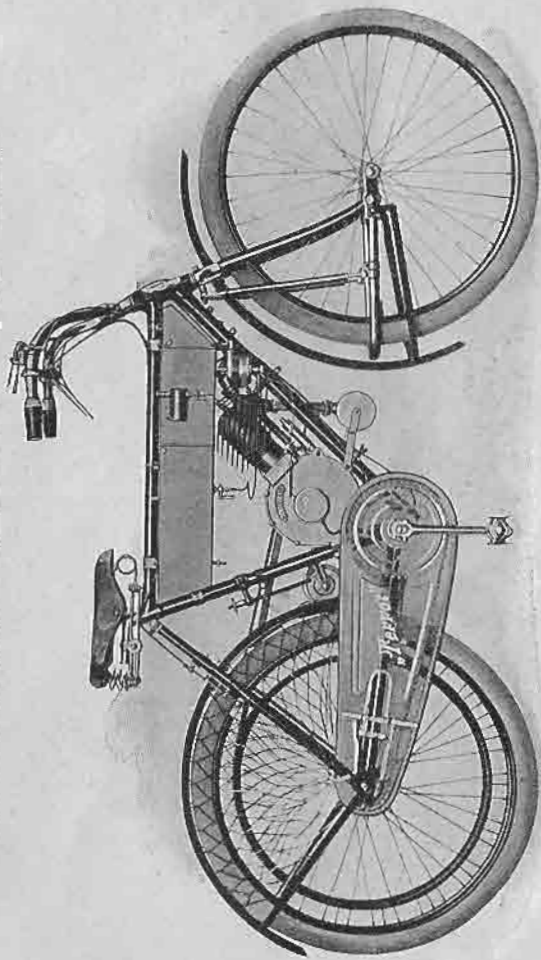
### PRIX :

Complète, avec fourche élastique . . . . . 825 fr.

Nous livrons notre Motorette aussi avec allumage par magnéto (Système SIMMS-BOSCH), aux prix suivants :

|                                     |           |
|-------------------------------------|-----------|
| Modèle simple. . . . .              | 875 fr.   |
| — rétro-directe . . . . .           | 950 fr.   |
| — pour dame . . . . .               | 925 fr.   |
| — rétro-directe pour dame . . . . . | 1,000 fr. |

## La Motorette "TERROT" pour Dame



Nos accumulateurs perfectionnés et spéciaux n'oxydent ni les bornes ni le réservoir, et le liquide ne s'échappe pas.

## Motocyclettes " TERROT "

Modèle 1907

Nous présentons deux modèles, tous les deux montés avec le moteur ZEDEL, qui depuis plusieurs années s'affirme le meilleur des moteurs.

Le carburateur à pulvérisation est spécialement établi pour ce moteur. L'allumage est par accumulateurs (sur demande à magnéto, pour le moteur à 2 cylindres), la transmission à courroie trapézoïdale, marque Houben. Deux freins puissants sur jante avec interrupteur au levier.

Nos deux motos sont très basses, le cadre n'a que 52 centimètres de hauteur. Le poids est réduit au minimum.

Une particularité très utile est notre lève-soupape perfectionné avec cran d'arrêt, permettant de couper l'allumage et d'enlever simultanément la compression, sans avoir besoin de laisser la main sur le levier.

C'est très utile dans les longues descentes, et encore plus lorsqu'on conduit la motocyclette à la main.

La commande de ce lève-soupape est fixée sur le guidon, à portée de la main; d'un maniement facile et d'action immédiate, elle facilite, permet la mise en marche, sans lâcher le guidon.

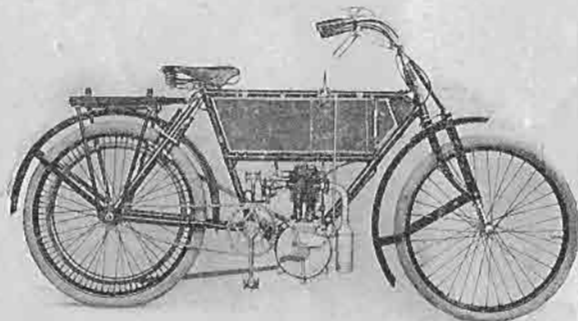
Deux manettes seulement pour la marche.



## Motocyclette " TERROT "

avec Moteur Zedel, 2 ch. 3/4

à Soupapes commandées



Ce cliché représente le modèle avec Fourche élastique et le Support porte-bagage (suppl. 18 fr.)

Ce dernier permet d'enlever la roue tout en tenant la moto suspendue.

Modèle avec moteur ZEDEL, — un cylindre, — 2 ch. 3/4, — soupapes commandées.

Pneus 650 x 55, — Poids : 55 kil. environ.

Hauteur totale de la machine prise du niveau du sol au-dessus de la selle : 85 centimètres, permettant à toute personne de monter sans difficulté.

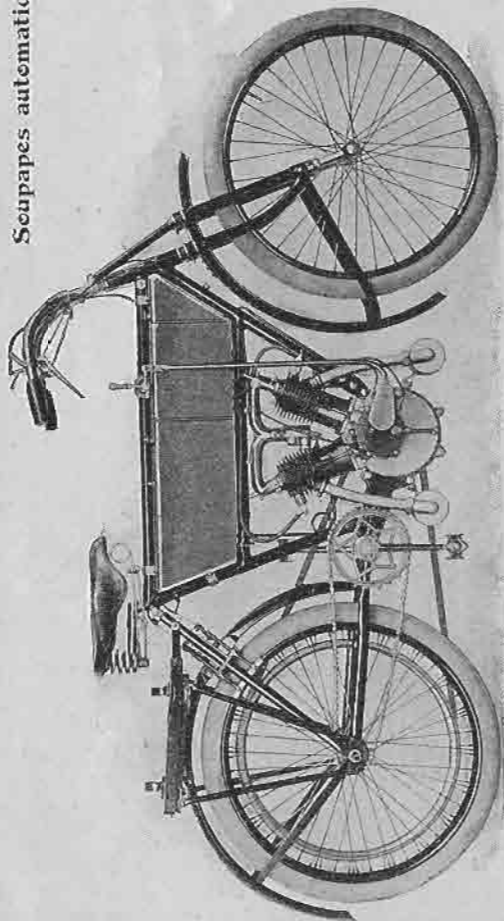
**PRIX**, avec fourche élastique. . . . . 850 Fr.





## Motocyclette "TERROT" avec Moteur Zedel à 2 cylindres

Soupapes automatiques



*Ce cliché représente le modèle avec Fourche élastique et le Support porte-bagage (suppl. 18 fr.)  
Ce dernier permet d'enlever la roue tout en tenant la moto suspendue.*

## Motocyclette "TERROT"

Modèle 1907

### DESCRIPTION

Moteur 2 cylindres, 3 chevaux 1/2 ZEDEL.

Deux trembleurs, soupapes automatiques.

Cadre bas et allongé.

Hauteur totale de la machine, prise du niveau du sol au-dessus de la selle, 87 <sup>c</sup>/<sub>m</sub>.

Lève-soupape avec arrêt au guidon.

Pneumatiques 650 × 60 <sup>m</sup>/<sub>m</sub>.

Poids : 65 kilos environ.

### PRIX :

Avec fourche élastique TERROT. . . . . 975 fr.

Avec en plus allumage par magnéto . . . 1,125 fr.

