

REVUE
DES FANATIQUES
DE MOTOCYCLETTES
ANCIENNES

PRINTEMPS 1979 - N° 16

20 F

MOTOCYCLISTE

spécial :

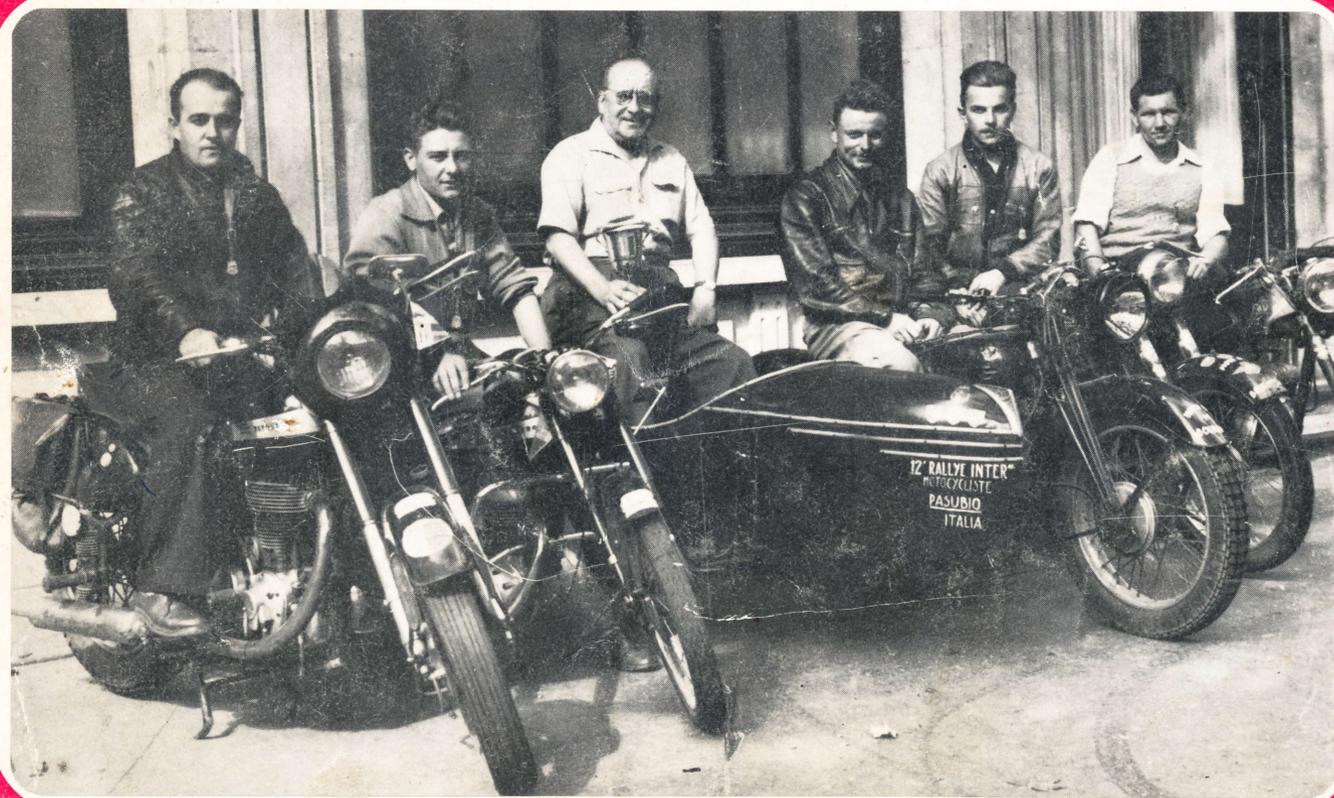
500 cm³

TERROT

culbutées

tous modèles :

- *civils*
- *militaires*
- *compétition*



De la RSSE (1938) à la RGSO (1955)

ou l'histoire de l'évolution
du dernier monocylindre 500 cm³ français



Nous avons vu par ailleurs comment la RSSE, commercialisée de 1938 à 1940, était étroitement dérivée de la RSS.

En 1938, Terrot présentait sa nouvelle 350 cm³ type JSS à boîte séparée et distribution totalement enclose et dont les tiges de culbuteurs passent dans des tunnels venus de fonderie avec le cylindre. Cette JSS connaîtra une carrière fort éphémère et sera produite à environ 400 exemplaires. Après la guerre, le modèle sera abandonné mais il aura donné naissance dans l'immédiat avant-guerre au prototype de la RGSE.

Notons pour mémoire que les caractéristiques de distribution et de calage d'allumage sont restées identiques de 1937 à 1955. Les moteurs RGMA, RGSE, RGAS, RGST ont en effet les mêmes réglages que le RSSE :

Admission Ouverture avant PMH = 36° - Echappement Ouverture avant PMB = 70°.

Admission Fermeture après PMB = 68° - Echappement Fermeture après PMH = 38°.

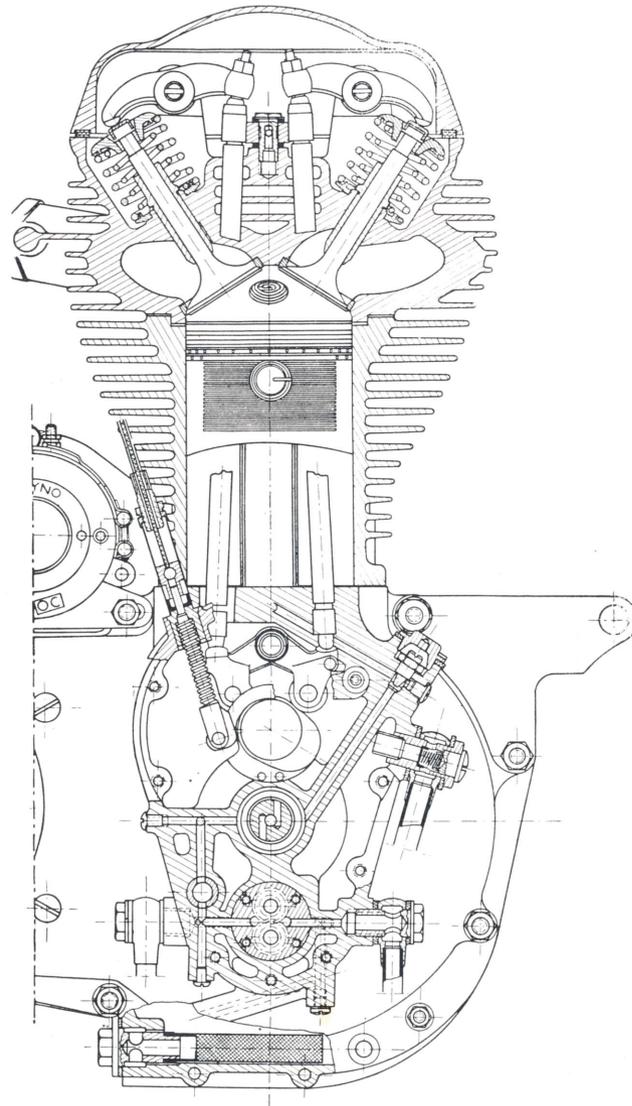
Avance maximum à l'allumage avant PMH = 37° (soit 11 mm).

La puissance de ces différents moteurs se situait autour de 21 cv pour un régime de rotation maxi compris entre 4800 et 5200 t/mn. La variation du taux de compression et du passage de gaz permettait d'adapter les caractéristiques de couple et puissance aux besoins requis.

Les boîtes de vitesses à quatre rapports ont, quant à elles, les mêmes démultiplications : 2,78 à 1 - 1,75 à 1 - 1,25 à 1 - 1 à 1. En fonction de l'utilisation des machines et suivant les types, les rapports finals étaient modifiés en jouant sur les démultiplications.

La RGMA

Pendant la guerre, la RSSE continue d'être produite pour l'usage exclusif de l'Armée, sous l'appellation RGMA. Les caractéristiques de base sont conservées, sauf le montage d'un carburateur AMAC type 6/014 de passage de gaz de 25,4 mm (alors que la RSSE était équipée d'un AMAC type 6/024 de 27 mm). Les rapports de démultiplication sont augmentés : 16,29, 10,25, 7,32, 5,86 à 1, alors que la



DOC. RTM - COLL. B. SALVAT

Eclaté moteur RGST.

RSSE tirait plus long : 12,9, 18,12, 5,8, 4,64 à 1. La transmission finale est assurée par une chaîne plus robuste au pas de 19,05 mm (RSSE : chaîne au pas de 15,88 mm).

La RGSE

La RSSE fut à son tour remplacée par la RGSE dont la construction a été reprise après la Libération. Cette machine, conçue avant la guerre, retrouve pour la partie cycle des caractéristiques n'ayant pratiquement pas évolué : cadre berceau dédoublé sous le moteur, béquille arrière, sacoches triangulaires en tôle, réservoir type Aérospout, grand phare obus avec compteur et ampèremètre incorporés, roue arrière à broche, roue avant ordinaire, fourche à parallélogramme déformable et ressort central travaillant à la compression (bas de fourche avec lumières pour passage et serrage de l'axe de roue).

Le moteur, quant à lui, bénéficie de nombreuses améliorations de détails : distribution totalement enclose avec passage des tiges de culbuteurs venus de fonderie dans la paroi droite du cylindre, lubrification par circulation à carter sec assurée par pompe double à engrenages, graissage de la culbuterie par canalisation forcée dans le bloc et le cylindre, le réglage du débit étant fait par vis pointeau (en avant du carter distribution), taux de compression porté à 6,6 (sans augmentation notable de puissance), carburateur AMAC 6/024 de 27 mm de passage de gaz avec gicleur de 160, volet 6/4, aiguille au 3^e cran, allumage par magnétodynamo France type GCOO ou GCOR.

La transmission primaire est assurée par chaîne au pas de 12,7 mm. Le pignon moteur a 22 dents et la couronne d'embrayage 40 dents ; la transmission finale se fait par chaîne de 19,05 mm. 15 dents en sortie de boîte, 39 dents à la couronne arrière, cela donne les démultiplications suivantes : 13,12 en première, 8,26 en seconde, 5,9 en troisième et 4,72 en quatrième.

Cette motocyclette était réservée à l'usage solo ; pour l'usage avec side-car, Terrot a réalisé une version spécialement adaptée : la RGAS. Pour l'Armée, la RGSE a donné naissance à une autre version, nommée RGSA, très proche de la série.

La RGAS

L'usage du side-car impose d'avoir une fourche plus rigide que la fourche ordinaire. La RGAS est équipée d'une fourche renforcée par des haubans latéraux. Les rapports de démultiplication sont ceux de la RGMA (16,29 - 10,25 - 7,32 - 5,86 à 1). Le carburateur est toujours l'AMAC 6/014 de 25,4 mm de passage de gaz. Les roues de la moto et du side-car Terrot type DTP sont identiques et interchangeables et montées sur broche.

La RGST

Au Salon 1948, Terrot présente le prototype de la RGST, laquelle sera commercialisée fin 1949. Cette machine est essentiellement nouvelle par sa partie cycle et se met au goût du jour. La RGST se caractérise par l'adoption d'une fourche télescopique à amortissement hydraulique à double effet extrapolée de celle équipant la 125 ETP, et d'une suspension arrière réglable du type coulissant. Cette suspension avait été présentée au public en 1946 sur le prototype de la 125 cm³ type SEP, laquelle ne sortira jamais en série sur une 125.

Le moteur RGST dérive de la RGSE en conservant les principales caractéristiques, mais en revenant à l'allumage par dynamo-batterie-bobine. Le carburateur est toujours l'AMAC 6/024.

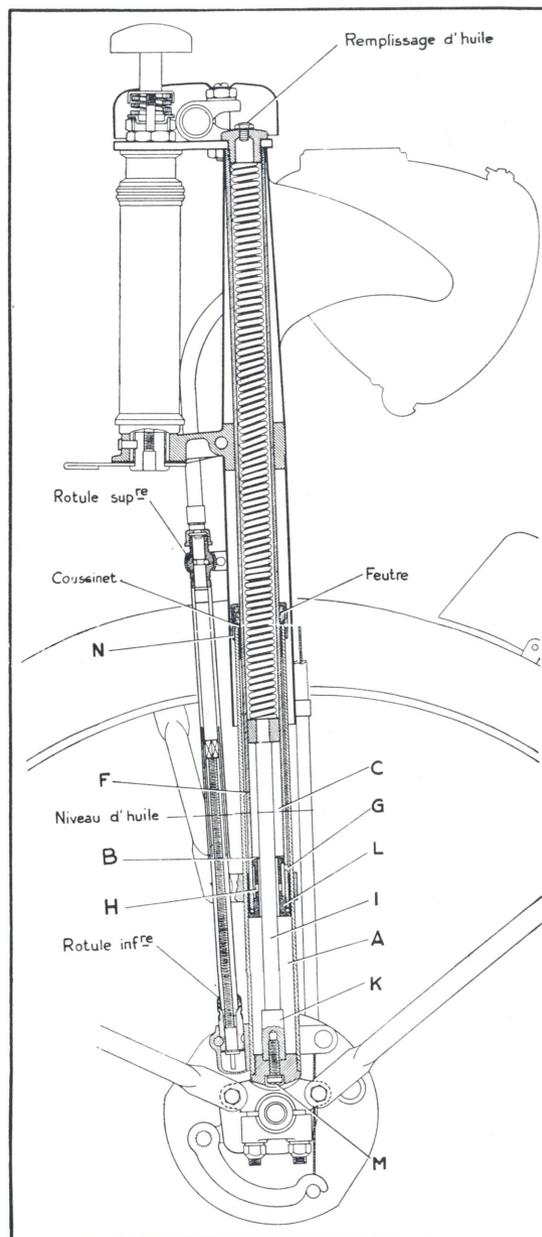
Cette moto aura un bon succès auprès des amateurs de grosse cylindrée jusqu'en 1956 où le modèle sera abandonné après avoir connu des améliorations de détails et deux variantes : la RGSTA destinée à l'Armée et la RGSO.

La RGST.A

La version Armée se caractérise par des détails : peinture vert Armée, tôle de protection sous le moteur, pare-choc tubulaire fixée au niveau de l'attache supérieure (prévue pour le side-car) et à l'aide de platines spéciales à la partie inférieure, béquille latérale en tôle emboutie. Les boîtes à outils, type RSSE, sont inclinées vers l'avant afin de permettre le montage de sacs en cuir et d'un tan-sad boulonné sur le porte-bagages. Enfin, la RGSTA adopte la démultiplication side de la RGST avec un pignon de sortie de boîte de 22 dents.

La RGSO

représente l'ultime version du 500 monocylindre Terrot et a été un exercice de style destiné au Salon d'Octobre 1955, dans le genre "rajeunissement d'un modèle connu".



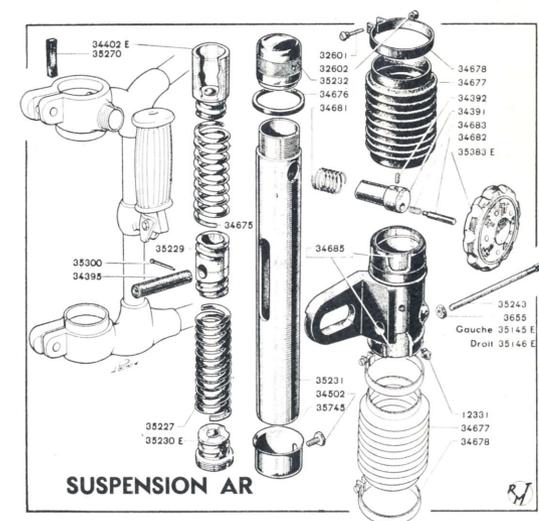
- | | |
|-----------------------------|------------------------|
| A, C, F Espaces annulaires. | K Cône de freinage. |
| B Clapet. | L Corps du clapet. |
| E Piston amortisseur. | M Vis de fixation. |
| G, H Trous calibrés. | N Ecrou presse-étoupe. |
| I Tige de piston. | |

La partie mécanique est identique à la RGST, mais la partie cycle et l'habillage sont réalisés à partir d'éléments prélevés sur la 250 cm³ OSSD apparue en octobre 1954 : suspension arrière oscillante à amortisseurs hydrauliques à double effet, fourche avant télescopique, frein avant et arrière à moyeu central de 150 mm, carter de chaîne secondaire étanche.

Le cadre est sensiblement celui de la 250 ; le moteur est monté en deux points seulement dans le simple berceau interrompu ; l'arrière de la moto, depuis le cylindre jusqu'aux amortisseurs est entièrement caréné. A droite est monté un coffre à outils type OSSD, à gauche le réservoir d'huile. Le garde-boue arrière est celui de l'OSSD tandis que l'avant conserve celui de la RGST. La selle est enfin biplace.

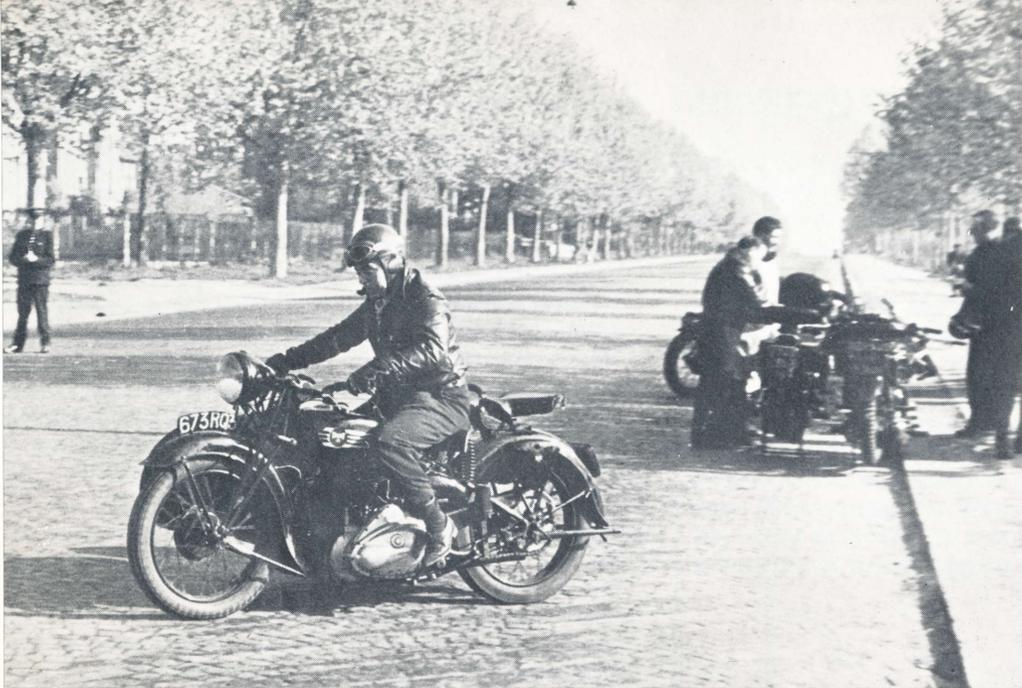
Bien qu'annoncée au catalogue 1956, la RGSO n'a jamais été commercialisée. Seulement cinq exemplaires auront été construits par l'usine Terrot avant l'arrêt définitif de la chaîne de fabrication des RGST.

On trouvera parfois des RGST transformées en suspension arrière par leurs propriétaires. L'absence de documents et de renseignements précis sur la RGSO fait que souvent la confusion est possible.



◀ Ci-contre : fourche premier modèle avec commande télescopique du compteur.

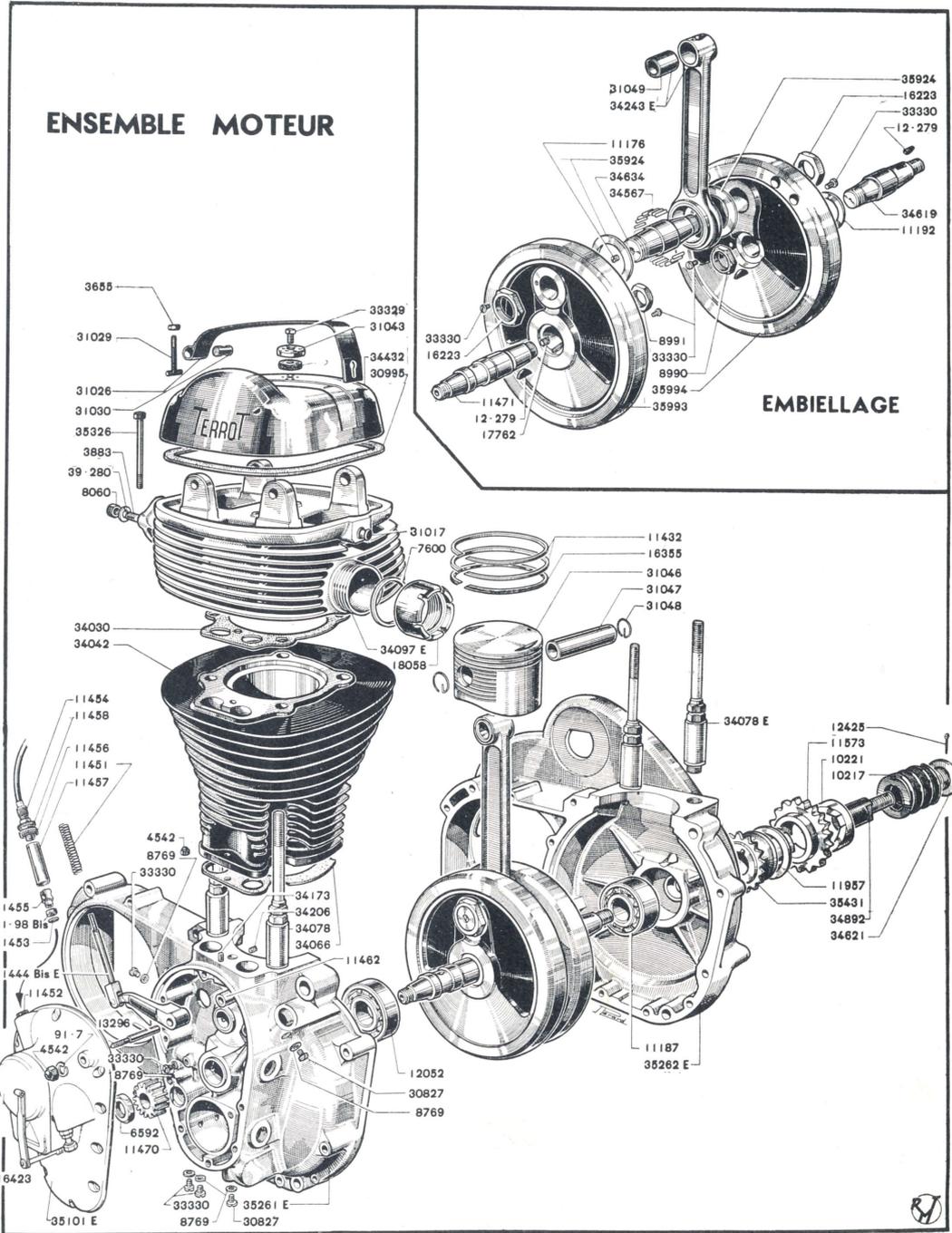
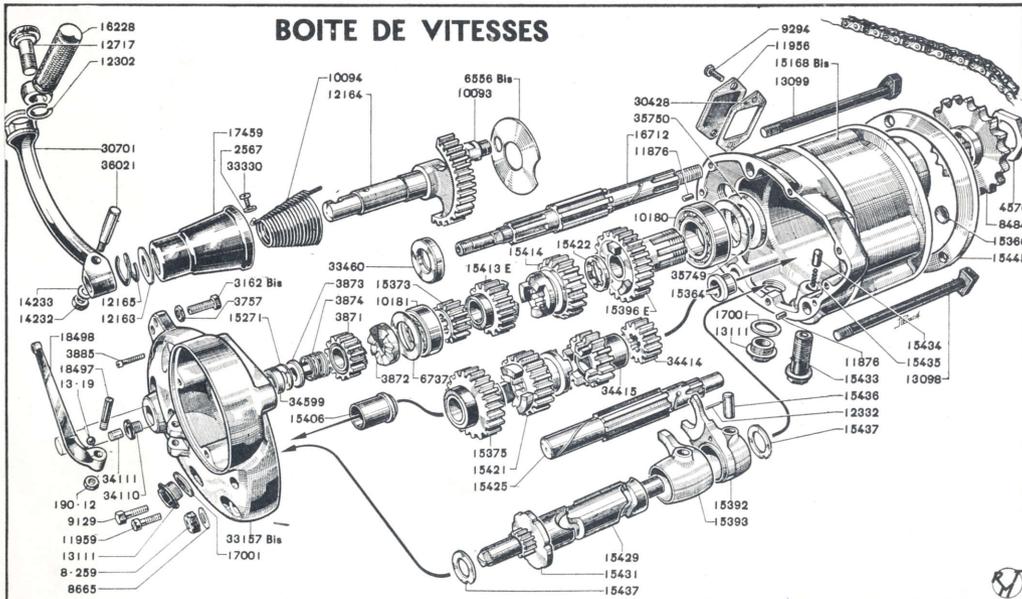
DOC. RTM - COLL. B. SALVAT.



COLL. D. PASCAL

Une RGSE attelée, au petit matin d'une épreuve routière.

DOCUMENTS RTM - COLL. B. SALVAT



Présentation de la 500 Terrot Type RGST

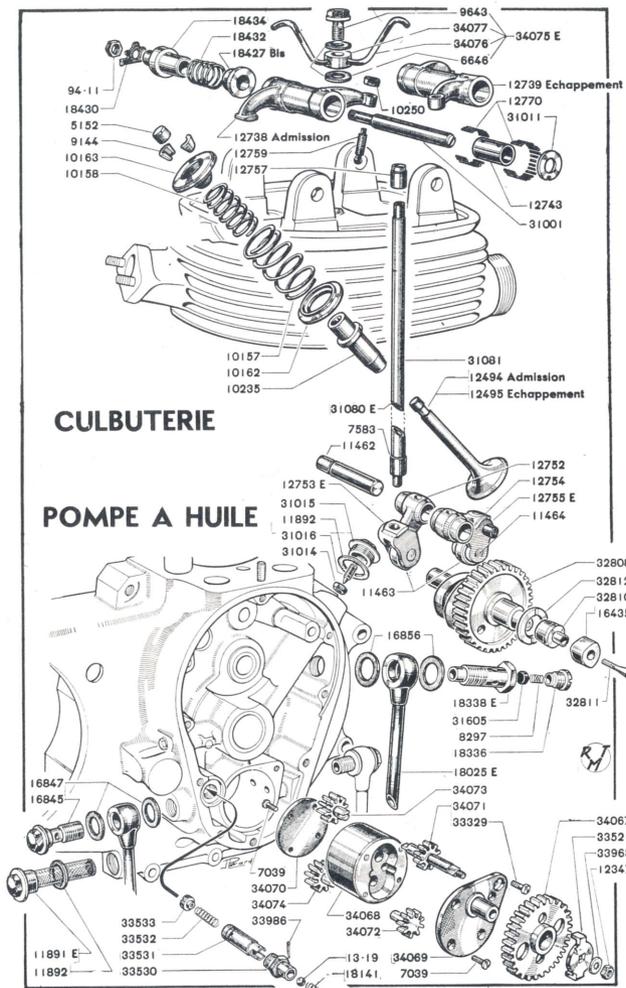
La RGST connaît un gros succès en tant que machine économique, robuste et relativement rapide. Animée par le monocylindre longue course (84×90) de 499 cm³, culasse en alliage léger, cylindre fonte, peu comprimé (6,6 à 1), puissance maximum 21 cv à 5200 t/mn, sa vitesse en palier pouvait atteindre 125 km/h. Avec side-car, la vitesse en palier est de l'ordre de 100 km/h.

Commercialisée de 1950 à 1956, sa diffusion dans le public fut assez importante (en 1954 : 2600 exemplaires vendus en France), son faible prix : 259 000 F, comparé aux productions étrangères (420 000 F pour une BMW R 51/3, 340 000 F pour une Triumph T 100) était un argument de vente non négligeable.

PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION

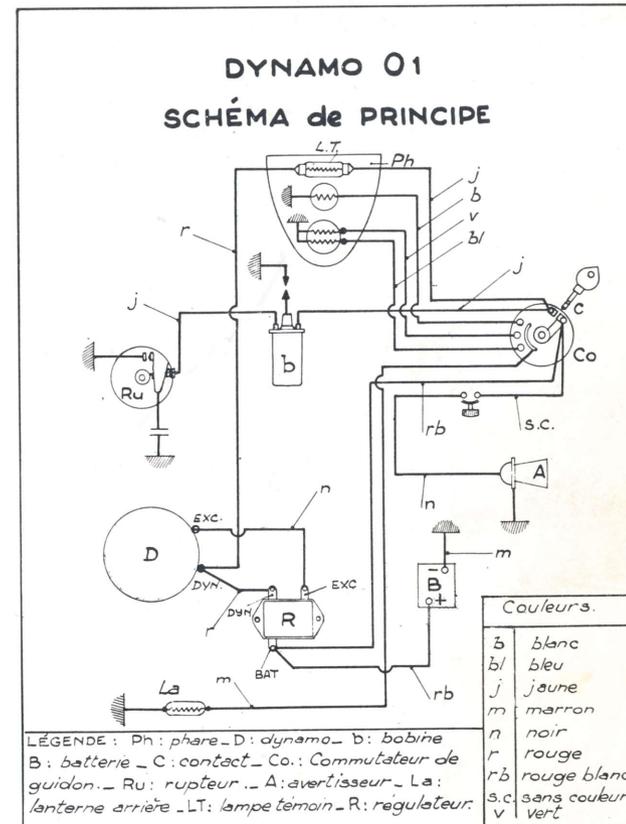
Fourche - C'est une fourche télescopique à grand débattement de course totale de 160 mm jouant le rôle d'amortisseur hydraulique à double effet. L'amortissement est obtenu par un clapet annulaire et des trous calibrés percés dans le tube fixe. Quantité d'huile contenue dans chaque tube : 150 cm³. En cas d'obstacle important un cône de freinage pénètre dans le corps du clapet en réduisant la section de passage d'huile et accentue le freinage jusqu'à l'arrêt. Le frein de direction, par friction d'une rondelle bois entre deux parties métalliques, est réglable en marche. Deux modèles de fourche ont été montés. Jusqu'en 1952-53, la transmission du compteur de vitesse est assurée par un tube télescopique. Comme elle ne travaille pas dans un axe parallèle à celui de la fourche, elle comporte une rotule à chaque extrémité ; ensuite cette transmission a été faite par câble sous gaine souple. L'entraînement en rotation de câble se fait par couple de renvoi logé dans le flasque de frein.

Suspension arrière - Elle permet d'obtenir la même souplesse avec ou sans passager et d'avoir une bonne tenue de route en libérant ou bloquant un ressort supplémentaire par la manœuvre d'un bouton de blocage situé à la partie supérieure du tube pivot. *En solo*, le bouton est desserré à fond. L'embase solidaire du ressort supérieur coulisse librement dans le tube pivot. Le ressort ne peut être comprimé. La suspension est assurée par le ressort inférieur travaillant en traction, lequel est fixé au tube pivot et à la chape coulissante. *En duo*, pour régler la suspension afin



de rouler avec un passager, la motocyclette doit être placée sur ses roues, puis bloquer le bouton de réglage. Les ressorts inférieurs travaillent toujours à l'extension, les embases étant immobilisées, les ressorts supérieurs travailleront à la compression. Le débattement total de cette suspension arrière RGST est de 80 mm.

Selle - Fixée par son bec avant avec ressort de suspension réglable travaillant en compression.



DOCUMENTS RTM - COLL. B. SALVAT

Ci-dessus : équipement électrique de la RGST.

Ensemble mécanique - Quelques modifications ont été apportées au fil des années :

- depuis juin 1954 (moteur n° 314.213), le piston Borgo muni d'un seul racler a été remplacé par un piston de même marque à deux raclers ;
- le montage de l'arbre de renvoi intermédiaire de la boîte de vitesses, côté sélecteur, sur bague bronze a été réalisé sur roulement à aiguilles par suite de l'usure rapide de cette bague (à partir de la boîte de vitesses, n° 313.857).

Équipement électrique - Les RGST avant 1953 ont été livrées équipées d'une dynamo France type OC à permutteur séparé. Cet équipement permet de passer de l'allumage et l'éclairage fournis par la batterie, à l'allumage et l'éclairage par la dynamo seule sans le secours des accumulateurs. Dans le premier cas (marche sur batterie), le flux de la dynamo est produit par l'ensemble des inducteurs bobinés et des aimants permanents fixes. Dans le deuxième cas, le permutteur supprime du circuit le conjoncteur, la batterie et les inducteurs bobinés de la dynamo. La dynamo n'a plus que les aimants permanents comme source de flux. La tension produite est suffisante pour assurer le départ du moteur et l'éclairage.

Après 1954, la RGST a été munie d'une dynamo France type 01 de puissance maxi 60 watts dont la régulation est assurée par conjoncteur-disjoncteur placé sous la selle. La marche sans batterie n'est plus possible.

CONSEILS DE DÉMONTAGE

Moyeu porte-pignon de commande de dynamo en bout de vilebrequin. Après démontage de l'amortisseur de transmission et du pignon de chaîne primaire, dévisser la prolonge de vilebrequin, (n° 34892). Pour arracher le moyeu, reprendre la rondelle d'appui du ressort (34621), visser l'épaulement fileté de cette rondelle dans le moyeu, puis visser fortement la prolonge montée en sens inverse dans la rondelle d'appui jusqu'au décollement du moyeu.

Pour sortir la boîte du bloc, un fraisage dans le bloc permet le passage du pignon de sortie de boîte. Rechercher la position en faisant tourner la boîte sur elle-même. La tension de chaîne primaire se règle par rotation de la boîte après avoir simplement desserré les trois écrous six pans des tirants de fixation de la boîte. Contrôler sa tension par le bouchon de remplissage du carter primaire.

Culasse : remontage de la soupape d'échappement. Il faut comprimer ensemble les ressorts et la coupelle puis, seulement après, introduire la soupape. Dans le cas contraire où la soupape serait introduite avant, il faudrait forcer sur la queue de soupape pour introduire la coupelle et risquer de la fausser.

Réglage d'avance. Régler en premier l'écartement maximum des contacts à 4/10 mm ; mettre la manette d'avance au maximum, placer le vilebrequin à 37° avant le PMH puis orienter la came de rupture pour obtenir le décollement des contacts. La fixation de cette came est assurée par une douille fendue expansée par une vis centrale conique, laquelle doit être serrée avec précaution, car très fragile ; le démontage doit se faire de même avec une clé bien adaptée à la tête 6 pans.

M. Pernot et B. Salvat ◆



COLL. D. PASCAL



Ci-dessus : une des rarissimes RGSO telle qu'elle vient de se vendre aux enchères récemment.

Ci-contre : un irréprochable alignement : onze Terrot RGST de la Prévention Routière.

TERROT

3. Equipement électrique

La maison Terrot ayant publié une notice très détaillée sur l'équipement électrique de ses modèles "monobloc", nous reproduisons intégralement ce document. Il est à noter que la RSS était livrée en série avec éclairage et avertisseur électrique.

ALLUMAGE PAR BATTERIE

POURQUOI L'ALLUMAGE PAR BATTERIE ? Par raison de simplification.

Il se passera pour la moto ce qui s'est passé pour la voiture. Lorsque les usagers de la motocyclette s'apercevront que les machines modernes livrées d'office avec éclairage électrique comportent deux sources distinctes de courant, l'une pour l'allumage et l'autre pour l'éclairage, qui peuvent être avantageusement remplacés par une seule génératrice, ils n'hésiteront pas à demander la suppression de la magnéto, accessoire délicat, pour ne conserver que la dynamo, plus volumineuse et moins sujette à dérangements.

COMMENT PEUT-ON ALLUMER ET ÉCLAIRER AVEC UNE DYNAMO ?

La magnéto, on le sait, est une petite génératrice dont l'induit comporte deux enroulements : le primaire à basse tension et le secondaire à haute tension. Ce dernier enroulement donne, par la rupture brusque du primaire, du courant à voltage élevé qui est envoyé à la bougie.

La dynamo, elle, ne comporte, l'inducteur mis à part, qu'un enroulement qui débite du courant à basse tension. Une partie de ce courant est, au-delà d'une certaine vitesse, envoyée aux accus ou aux appareils d'éclairage et une autre partie est transformée dans une petite bobine fixe en courant à haute tension, utilisé pour l'allumage.



Conjoncteur-disjoncteur

La formation de ce courant à haute tension, dans l'un ou l'autre cas, qu'il s'agisse de magnéto ou de bobine alimentée par dynamo, est due à l'écartement brusque des deux vis du rupteur qui coupe le primaire. L'allumage par bobine n'est donc pas plus compliqué que l'allumage par magnéto et il a pour lui ce grand avantage de donner au ralenti des étincelles plus chaudes qu'avec une magnéto et de faciliter grandement les départs.

Description de l'Equipement Electrique

des motos à allumage et éclairage combinés

A. ÉCLAIRAGE

Les accessoires employés pour assurer l'éclairage diffèrent très peu des accessoires courants. Nous renvoyons nos clients à notre notice spéciale d'éclairage.

Notons cependant que, dans notre installation, l'ampèremètre a été remplacé par une petite lampe-témoin rouge. Lorsque la clé du commutateur est introduite dans son logement, le moteur étant à l'arrêt, la lampe-témoin s'allume, indiquant que le courant des accus arrive à la bobine et au rupteur.

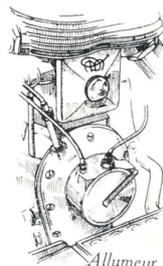
Lorsque le moteur est en marche et que le voltage de la dynamo, sous l'effet de la vitesse, dépasse celui de la batterie, les palettes du conjoncteur sont attirées et la batterie est couplée avec la dynamo. A ce moment, le circuit de la lampe-témoin est automatiquement coupé, et la batterie est chargée par la dynamo. Lorsque la vitesse ralentit ou tombe à zéro par suite de l'arrêt du moteur, la lampe rouge s'allume à nouveau. — Dans ce dernier cas, c'est-à-dire à l'arrêt, comme nous le verrons plus loin, la clé du commutateur doit être retirée pour éviter tout gaspillage de courant dans la bobine.

B ALLUMAGE

La clé du commutateur étant poussée à fond dans son logement, la batterie est reliée par sa borne + avec l'enroulement primaire (B) à gros fil de la bobine. Le courant sort de cette dernière par la borne A et est dirigé sur l'allumeur, autrement dit « dispositif de rupture », constitué par un boîtier fixé en bout de l'arbre à cames du moteur et qui comporte essentiellement deux vis platines pouvant être écartées par une came tournant à mi-vitesse du moteur.

Lorsque les vis sont en contact, le courant des accus les traverse pour retourner à la batterie par la masse.

Ceci explique pourquoi, en laissant la clé dans le commutateur à l'arrêt, on risque, si les vis se trouvent en contact, de décharger en pure perte la batterie dans la bobine, ce qui provoquerait un échauffement pouvant entraîner sa détérioration.



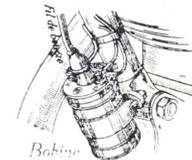
Allumeur

Lorsque les vis, sous l'effet de la came, sont brusquement écartées, il se produit une coupure du primaire qui donne, par induction dans l'enroulement secondaire à fil fin de la bobine, naissance à un courant de haute tension, lequel est envoyé à la bougie d'allumage. La bobine n'est donc pas autre chose qu'un petit transformateur statique extrêmement simple puisqu'il ne comprend qu'un noyau en fils de fer doux, un enroulement de fils gros et fils fins et une carcasse de protection.

QUELQUES CONSEILS. — Le principe de l'allumage par batterie est à l'abri de toute critique sérieuse, mais certains points sont à surveiller particulièrement :

1° CONNEXIONS : Toutes les jonctions et mises à la masse doivent être réalisées avec grand soin et les écrous bloqués énergiquement. Le courant primaire n'ayant qu'une tension très faible (6 volts) passe difficilement à travers les connexions lâches ou les pièces oxydées. (La rouille n'est pas conductrice, ni le parker).

2° RUPTEUR. — Nettoyer de temps à autre les contacts qui pourraient être souillés par des vapeurs d'huile.



Bobine

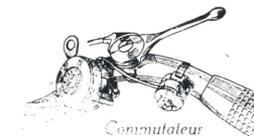
L'écartement maximum des vis platines est de 0,4 m/m. On peut le régler en débloquant la vis de la boutonnière de droite et en faisant ensuite pivoter à droite ou à gauche la vis excentrée de réglage logée dans la boutonnière de gauche.

En cas de panne, s'assurer avec une lampe dont une borne est à la masse, que le courant des accus arrive à la bobine et qu'ensuite il traverse bien le ressort, le linguet et les vis platines. Un mauvais contact (mise à la masse) peut accidentellement avoir lieu par une des plaquettes de fixation du talon du ressort par exemple.

3° BATTERIE. — Une batterie en bon état est une condition essentielle de bon fonctionnement de l'allumage par bobine. — Ne pas manquer de refaire périodiquement le niveau et de suivre les conseils donnés dans notre notice d'éclairage.

DÉPANNAGE PROVISOIRE :

En cas de mise hors service de la batterie pour une raison ou pour une autre, il est possible de terminer l'étape en branchant directement la borne D (+) de la dynamo à la borne B de la bobine (en s'assurant bien entendu que le fusible de la dynamo est intact.)



Commutateur

Il est nécessaire, pour partir dans ce cas, de renoncer au lancement du moteur par le kick-starter qui ne donnerait ni une vitesse de dynamo ni un courant suffisants, et de recourir soit à l'assistance d'un tiers qui poussera la machine laquelle sera embrayée en première vitesse, soit à une déclivité de la route, pour obtenir une vitesse de lancement suffisante. —

La réussite n'est pas toujours garantie car le fusible de la dynamo a tendance à griller en raison du gros débit de courant de la dynamo insuffisamment freiné par la faible résistance du fil primaire de la bobine, et de l'excès de voltage dû à l'absence de la batterie qui ne forme plus tampon.

Parfois, la batterie peut momentanément être « mise à plat » par un usage abusif des appareils d'éclairage ou de l'avertisseur — le voltage des accus est alors trop faible pour vaincre la résistance des fils et des connexions et permettre au courant d'arriver jusqu'à la bobine et au rupteur.

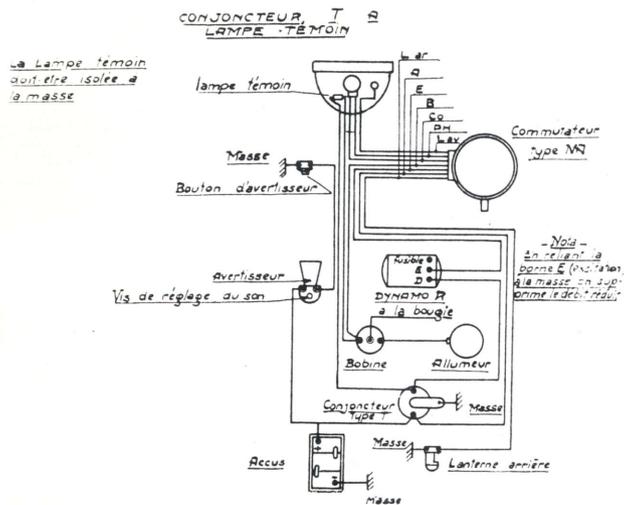
Dans ce cas, lancer le moteur en poussant la machine jusqu'à ce que la vitesse de jonction de la dynamo soit atteinte, permettant ainsi au courant de cette dernière d'atteindre la bobine et d'assurer l'allumage.

Enfin, on peut obtenir un bon kilométrage (50 km.) en substituant aux accus une simple pile de lampe de poche dont un pôle sera mis à la masse et l'autre pôle relié à la borne B de la bobine.

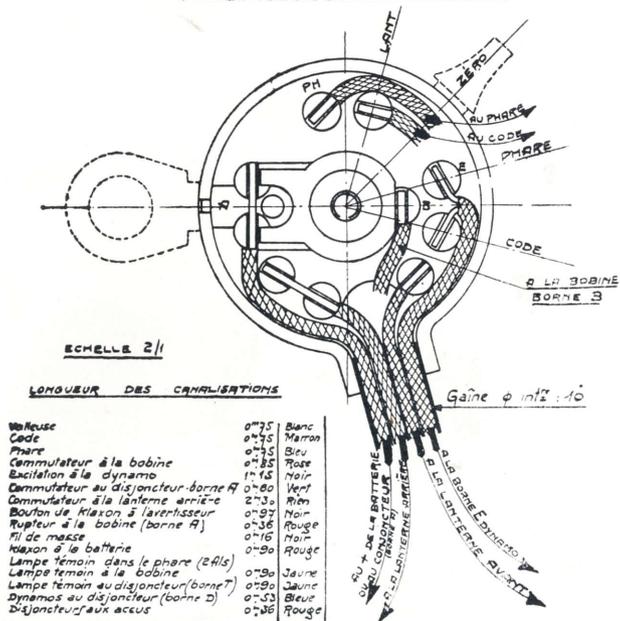
Dans le même ordre d'idées, en cas de dérangements ou courts-circuits dans les canalisations, l'allumage peut être obtenu en branchant directement la borne + des accus à la borne B de la bobine. Dans ce cas, bien entendu, la batterie s'appauvrirait continuellement puisque la recharge n'est pas assurée.

N. B. Pour éviter la perte ou le vol de la clé pendant le transport de la machine, nous la retirons du commutateur et la plaçons dans une des sacoches.

SCHEMA D'INSTALLATION AVEC ALLUMEUR COMMUTATEUR NA



COMMUTATEUR NA DÉPART DES CÂBLES

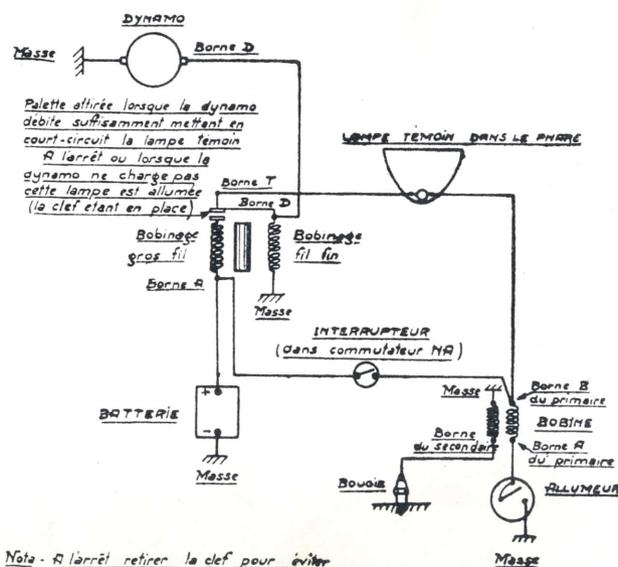


Canalisation en fil souple de 12/10 à maximum sur isolant 37

4. Divers

La RSS était livrée avec des sacoches à outils bien garnies : 10 clés, pince, tournevis, pompe à graisse, pompe à pneus, arrache-embayage, démonte-pneus, etc... De nombreuses options étaient offertes dont nous publions ici la liste avec les prix de 1933.

SCHEMA DE FONCTIONNEMENT DE L'ALLUMAGE AVEC LAMPE TÉMOIN



Nota - A l'arrêt retirer la clef pour éviter la décharge de la batterie dans la bobine

SUPPLÉMENTS

SUR VÉLOMOTEURS

| | Prix nets |
|----------------------------------|-----------|
| COMPTEUR sur roue avant | 62 » |
| CORNET AVERTISSEUR | 9 » |
| ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE par alterno | 95 » |
| BÉQUILLE arrière | 25 » |
| PORTE-BAGAGES en tôle emboutie | 20 » |
| CHROMAGE du réservoir | 50 » |

SUR MOTOS

| | |
|---|-------|
| BOITE 3 VITESSES sur modèles LU, LST | 150 » |
| COMPTEUR KILOMÉTRIQUE « OS » ou « Jaeger » | 225 » |
| COMPTEUR BI-TOTALISATEUR | 275 » |
| TABEAU DE BORD « Jaeger » chromé, compteur et montre | 370 » |
| CORNET « TÉNOR-CICCA » (à friction) | 250 » |
| ÉCLAIRAGE électrique par alterno « France », type U, commandé par le volant du moteur, avec code et lampe arrière (sur 2 temps) | 345 » |
| ÉCLAIRAGE électrique par alterno « France », type U commandé par faux volant sur modèle PU 225 cc | 375 » |
| ÉCLAIRAGE et ALLUMAGE combinés par dynamo, batterie, avertisseur sur nos modèles 2 temps | 485 » |
| ÉCLAIRAGE électrique « Soubitez » ou « France » Standard par dynamo, batterie 6 volts, avertisseur (sur 4 temps) | 580 » |
| ÉCLAIRAGE électrique de Luxe par dynamo, batterie 6 volts, avertisseur haute fréquence (sur 4 temps) | 750 » |
| ÉCLAIRAGE avec phare chromé | 785 » |
| MARCHEPIEDS WAGON de luxe « John-Bull » caoutchouc en remplacement des marche-pieds aluminium | 75 » |
| MIROIR RÉTROVISEUR | 22 » |
| MONTRE 8 JOURS « OS » | 165 » |
| JAUGE D'ESSENCE « OS » | 50 » |
| POIGNÉE TOURNANTE pour commande des gaz | 50 » |
| POIGNÉE TOURNANTE pour commande des gaz et avance | 90 » |
| PARE-JAMBES « TERROT », se montant sur tous les modèles munis de marche-pieds wagon | 65 » |
| PORTE-BAGAGES sur modèles LU, LST, PU | 50 » |
| SIÈGE AUXILIAIRE pour porte-bagages, modèle « Meilleure », extra bas, livré complet avec repose-pieds caoutchouc | 85 » |
| SIÈGE AUXILIAIRE « Spring » modèle luxe | 75 » |
| COUSSIN pneumatique « Hutchinson » pour garde-boue arrière sans porte-bagages | 110 » |
| TAN-SAD pneumatique « Hutchinson » pour porte-bagages | 155 » |
| REPOSE-PIEDS caoutchouc pour sièges « Spring » ou « Hutchinson » | 35 » |
| BÉQUILLE latérale de repose-pieds (sur tous modèles) | 35 » |

EXTRAS

| | |
|---|-------|
| CHROMAGE complet du réservoir avec panneaux noir ou couleur | 50 » |
| ROUES couleur | 20 » |
| BANDE noire ou couleur sur garde-boue chromés | 120 » |
| BANDE couleur sur garde-boue noirs | 30 » |
| JANTES chromées avec moyeux et rayons chromés | 120 » |
| ÉMAILLAGE COULEUR de la machine complète au « Duco » | 250 » |
| GRANDE PRÉSENTATION de la machine en chrome et couleur (décor n° 1) | 700 » |
| CHROMAGE complet de la machine | 950 » |

ÉTABLISSEMENTS TERROT

Société Anonyme au Capital de 10.500.000 Francs

Siège social : 2, rue André-Colomban — DIJON

| | | | |
|-----------------|-----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Adresse postale | TERROT CASE 3 DIJON | Codes..... | ABC 5 ^e Édition |
| Télégrammes | TERROT-DIJON | | |
| Téléphone | 1-35, 18-30, 18-32 et 18-33 | | |
| Chèques Postaux | DIJON 58-67 | Reg du Commerce : Dijon n° 4374 | |

TERROT recommande à sa clientèle l'emploi exclusif des Huiles Terrot Qualité « 1/2 fluide » pour moteurs tourisme et sport. Qualité « ricinée » pour moteurs poussés.