



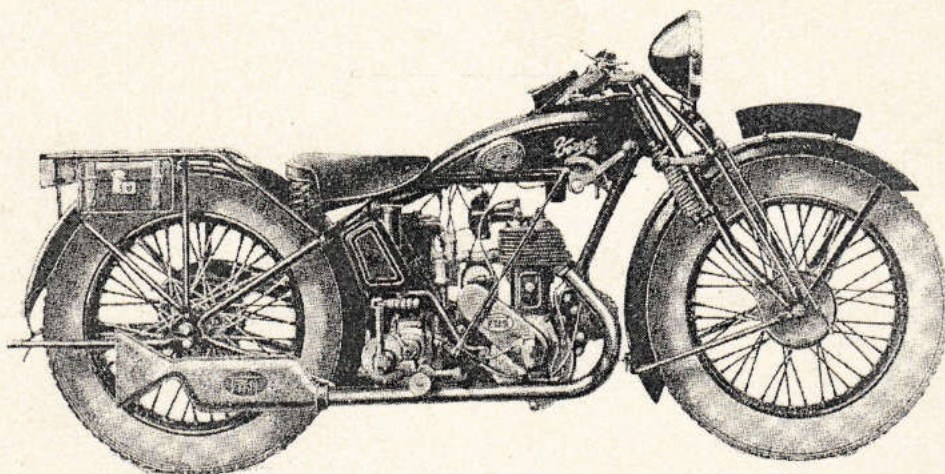
TERROT TYPE H

ZIJKLEPPERS MET BLINDE CILINDER

UIT: MOTOCYLETTISTE DOOR BERNARD SALVAT.

N° 1, ÉPUISE 1995

VERTALING P. JONKMAN 1991



cfm
club franse motoren
Documentatie Centrum
De Wetering 69
4906 CT Oosterhout

De TERROT'S 350 cc zijkleppers met blinde cylinder



Het is zeker dat weinig collecties in Frankrijk niet minstens één Terrot bevatten: de firma uit Dyjon is erg lang de voornaamste fabrikant van Frankrijk geweest, haar actieve periode is erg lang geweest en haar modellen varieerden enorm. In werkelijkheid wordt de motorliefhebber automatisch geïnteresseerd, de liefde voor de klassiekers en de passie voor wedstrijdmotoren zijn allemaal goede redenen om

een Terrot te bezitten. De eerste onderzoekt een Motorette, voorzien van een Zedel-motor, de tweede zal een model G of H hebben, de derde zal onder de indruk raken van de prestaties van een RCP. Het is de fabrikage van motoren uitgerust met zijkleppen en een blinde cylinder van 350 cc die ik aan U voor zal stellen en U zal helpen te plaatsen in de tijd.

Les

Terrot

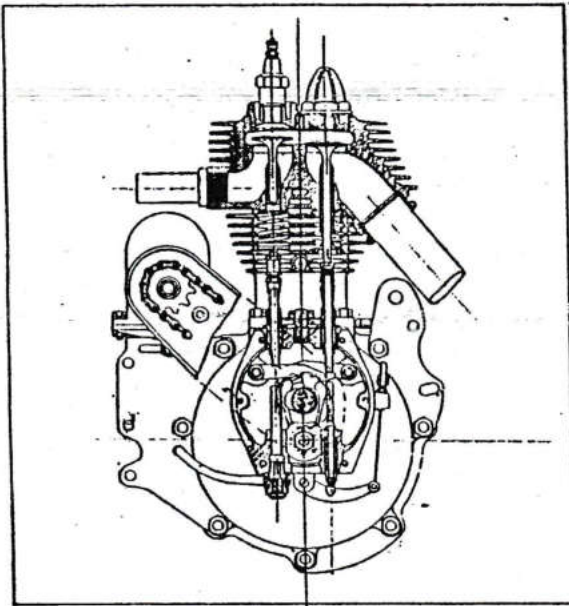
350 cc
latérales
à cylindre
borgne (suite)

Het type G

Tot de tentoonstelling van 1925 had Terrot altijd viertakt motoren gekocht, of onder licentie gefabriceerd. Er werd Zedel, MAG of JAP gemonteerd, ja zelfs hadden ze een Chater-Lea rijdeg. De onverwachtse verschijning van een echte 350 (de Zedel was 317 cm³; boring x slag 67 x 90 mm) op de Salon in 1923, met de presentatie van het type G met JAP motor in twee uitvoeringen: "SPORT" en "TOERIST", was een belangrijke gebeurtenis. Deze twee uitvoeringen kregen de 346 cm³ JAP (70 x 90) met zijkleppen. De "sportieve" motor van de sport-versie kreeg veel grotere kleppen en een zuiger uit licht aluminium. Hij haalde 100 km/h. Men schreef in die tijd: "Het is een ideale machine voor de ervaren liefhebber die wenst deel te nemen aan regionale ritten van clubs en aan snelheids-evenementen. Ondanks z'n grote rendement blijft de motor evenwel aangenaam te besturen." Het Toerist-model moet zich tevreden stellen met 75 km/h. Verder waren de twee modellen identiek: smering met een handbediende pomp, de hoeveelheid punt voor punt regelbaar, het oliereservoir was slechts een aparte kamer van de enige tank die ook de brandstof bevatte. De uitlaat is open via een lange nikkelen uitlaatpijp; de Terrot versnellingsbak heeft twee overbrengingen met een kurk beklede koppeling; het starten gebeurt met een kickstarter en de eindoverbrenging is verzorgd met een trapezium-vormige drijfriem; de twee remmen, een hand- en een voetrem, werken op een poelie van deze drijfriem. De oude hangende vering van Terrot, al meer dan 15 jaar gepatenteerd, verzorgde zo goed en zo kwaad als het ging de voorvering. De wielen waren voorzien van goede hielbanden (650 x 65). Alle kenmerken samen, gaven het model G een "ouderwetse" indruk, in vergelijking met merken als een Triumph, BSA, FN of een Motosacoche met dezelfde cilinderinhoud: eindoverbrenging door een ketting, mechanische smering, een versnellingsbak met drie overbrengingen, parallellogramvorken enz.

Type H, het grote nieuws in 1925.

Het is overbodig te zeggen dat de presentatie van het type H met de modellen HT, HTC en HSC op de Salon van 1925 sensatie gaf: de techniek van de machine was voorzien van het opschrift Terrot, de smering werd verzorgd door een mechanische oliepomp, de versnellingsbak had drie versnellingen, de eindoverbrenging werd verzorgd door een ketting en de vork was een parallellogramvork van het type Druid.



Moteur 350 Standard.

Natuurlijk, deze "noviteiten" waren geïnspireerd door de oplossingen die al reeds meerdere jaren bij de diverse concurrenten bestonden, en het vernieuwende karakter van deze machines was veel meer gebaseerd op het feit dat het gaat om een serieprodukt dat een - voor die tijd - stel moderne technieken verenigde, op z'n minst voor Frankrijk.

Het meest opmerkelijk lijkt mij iedere keer de waarde van de technische oplossingen die hun uitwerking hebben gekregen op een nieuw type: met een minimum aan wijzigingen (afneembare cilinderkop, afgedekte klepstoters, de tanks en de kettingkasten), zal dit type motoren geproduceerd worden tot in de jaren dertig. Zeker, de versies zijn talrijk maar de hoofdzaak, carterdeksels van de motor, verfraaiingen, transmissie, versnel-

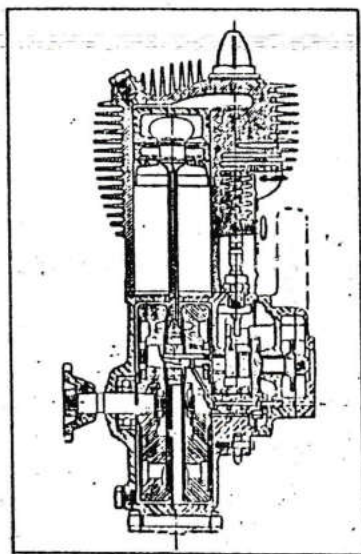
lingsbakken, enz., zal één lange afstamming hebben.

Een beetje techniek.

Na het besluit hun eigen motor te produceren, verloren de Terrot fabrieken niet de beproefde kwaliteit van de JAP-motor uit het oog: toch geen verrassing in de maten van de motor: 70 mm boring en 90 mm voor de slag, dit zijn de getallen van JAP. De distributie is identiek aan die van de engelse motoren, zozeer hetzelfde dat de delen die het samenstellen ogenschijnlijk uitwisselbaar zijn tussen het ene en het andere merk. De verschillen zitten in de details: vorm van de koelvinnen van de cilinder, vorm van de klepstoters, plaats van de bougie, die is geïnstalleerd in het midden van de inlaat-klepbout op de Terrot. Kenmerkend voor de franse motor is een plaatstalen bescherming voor de stoters en de klepveren.

Zoals vroeger de Jap, bestonden er twee versies van de motor: de versie T (van Toerisme) en was uitgerust met een gietijzeren zuiger en kleine kleppen; gemonteerd op de modellen HT en HTC die 80 km/h reden. De versie S (van Sport) kreeg een aluminium zuiger uit twee delen, zonder schraper, en met veel grotere kleppen; met een "speciale afstelling" (gepubliceerd in de jaren tien) bereikten de modellen HS en HSC 90 km/h. Daarentegen is de wijze van smering nieuw: bewaard gebleven is de total-loss smering maar de toevoer van olie wordt voortaan verzorgd door een mechanische pomp van Best en Lloyd, aangedreven door een meenemer aan het eind van de nokkenas. De oliestroom is van nu af aan onderworpen aan het toerental van de motor en niet meer afhankelijk van de min of meer aanhoudende aandacht van de bestuurder. Niettemin is de stroomsnelheid toch controleerbaar door middel van een kijkglas dat rechts op de tank - symmetrisch met de benzinevuldop - is geïnstalleerd. Van het kijkglas gaat

de olie weer naar beneden via een verbindingsstuk links vooraan bij de cilindervoet; de smering vindt plaats door rond spetteren. De olie komt voortaan van een aparte tank, die is vastgeschroefd op de buis van het frame dat het zadel draagt, en waarvan de vulopening aan de linkerkant zit. Het eventuele teveel aan olie kan ontsnappen en komt dan, via een klein buisje, ten gunste van de primaire ketting. De carburateur is een AMAC 25 PJY (gasdoorvoer 22 mm; aanzuigbuis 25,4 mm) uitgerust met een grote hoornachtige cilinder. Het is bovendien een carburateur met twee hendels (lucht en gas).



Moteur 350 Standard.

De versnellingsbak is geheel nieuw want zij telt nu drie versnellingen; ze is opgehangen onder het frame aan twee bouten. De koppeling bestaat uit meerdere platen: drie met kurk beklede platen en vier metalen platen. Om de bak te beschermen tegen de stoten die zouden kunnen worden veroorzaakt door een te bruto gebruik van de koppeling, is het tandwiel met de grote tandkrans verbonden met het koppelingshuis door de tussen liggende rubber silent-blocs, die dienen als transmissie-schokdempers. Het starten gebeurt via een kickstarter. De versnellingsbak werd normaal voorzien van een voldoende vloeibaar vet maar de motormonteurs uit die tijd raadden hun klanten aan om een beetje olietoe te voegen: het gevolg, de centrifugaalkracht van de tandwielen drukte dat vet tegen de wanden van de versnellingsbak. Zo draaiden de tandwielen dus praktisch droog.

De sekundaire aandrijving is uitgevoerd door middel van een ketting van 12,7 mm (lees $\frac{1}{2}$ inch; vertaler). Het motor-tandwiel heeft 18 tanden (16 tanden bij het gebruik van een zijspan), de koppelingskrans bevat 40 tanden, het uitgaande tandwiel van de versnellingsbak 20 tanden, de grote krans op het achterwiel 50 tanden. De uitlaat is samengesteld uit een vernikkelde pijp en een demper uit aluminium, verlengd met een tweede vernikkelde pijp, met sleuven spleetvormig doorboord en samengeknepen aan het uiteinde.

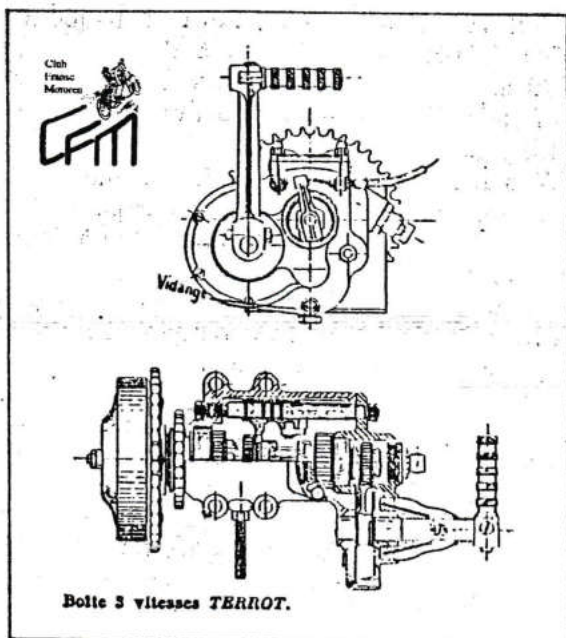
De remmen, dit is een van de grootste verbeteringen, zijn "vergrote segmenten in de voor-en achternaaf", zogenaamde trommels, het pedaal van de achterrem is bevestigd achter de linker voetsteun.

De ontwikkeling van het rijwielgedeelte is ook erg belangrijk. De parallellogramvork is van het model Druid, dit is een zogenaamde dubbele laterale veer, werkend als drukveer. De vork is voorzien van twee regelbare wrijvings-schokdempers. In vergelijking met de oude hangende vork heeft hij veel pluspunten en hij brengt met zich mee dat er geen variërende naloop meer is. Het frame is in twee delen aan elkaar geschroefd, onder het zadel en boven de versnellingsbak.

De benzinetank is altijd geïnstalleerd tussen de twee bovenste buizen van het frame en bevat 9 liter brandstof; de zijkanten zijn voortaan aangekleed met kniestukken uit rubber, die niet bestonden op het type G. De voorkant van de tank is driehoekig met platte vlakken. Hij is verder bezet met een rechthoekige gereedschapkast, afgesloten met een slot.

De kast van de sekundaire ketting is van staalplaat; de uit buizen aan elkaar gelaste bagagedrager draagt aan de linkerkant een ronde stalen kist en is bedoeld om een reserve-binnenband te bewaren.

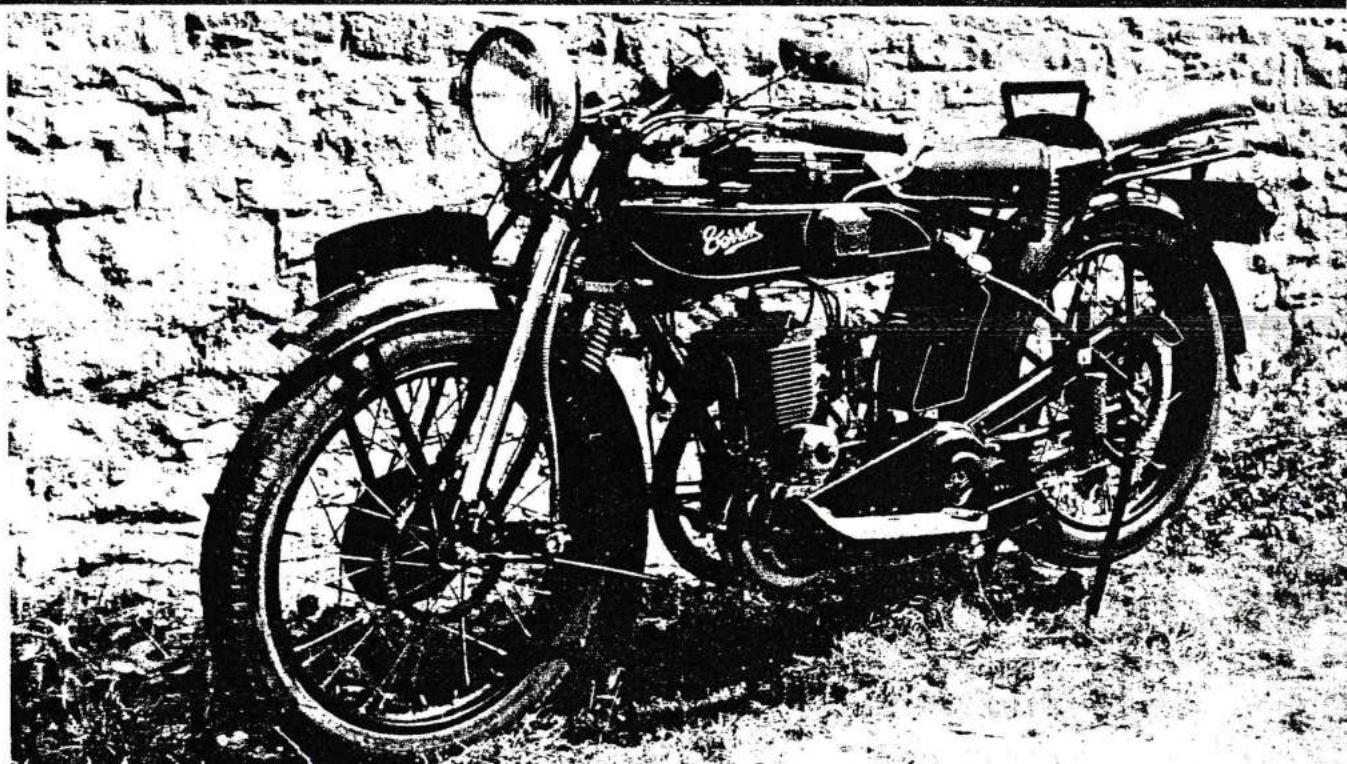
Het stuur, dat "T.T. verstelbaar" of "half opgebogen" is, bestaat uit twee delen, gemonteerd met een pin en keep.



Behalve opties, zijn alle modellen van 1926 zwart geëmailleerd geleverd, met biezen op de tanks. Naven en velgen zijn geëmailleerd, de spaken vernikkeld.

Het supplement van de catalogus uit 1926 geeft het volgende: toeter, acetyleen-lamp, rood achterlicht, elektrische verlichting "Alternacycle"; elektrische verlichting door magneet-dynamo "Bosch"; 120 mm Ducellier koplamp met acetyleen-generator, snelheidsmeter met totaalstand; flexibele overbrenging met een wiel van OS of Jaeger; Técalémit-smering met smeerpomp, stuurdemper in de vork en een verstelbaar stuur; aluminium treeplanken op de modellen die zijn vermeld met voetsteunen met rubber; verstevigde metalen luxe treeplanken "John Bull" met rubber groot model in plaats van de aluminium treeplanken, achteruitkijkspiegel, klokje wordt

binnen 8 dagen ingebouwd in het deksel van de gereedschapskist, beenkappen worden gemonteerd op de modellen die zijn uitgerust met de treeplanken, Terry zadel, duo-zadel op vier veren, rubber voetsteunen



350 Terrot HT 1926 (le frein avant est un modèle ultérieur Ø 170, au lieu de Ø 130).

voor 't duo-zadel. Tenslotte kun je een speciale olijfgroene of granaatkleurige emallering krijgen met vlakken en een schakering biezen ter vervanging van het standaard zwarte emaille. (de levering

wordt minimaal een maand vertraagd). De fabriek berekent 45 F voor de verpakking van een 350 (verpakking geen statiegeld).

Ontwikkeling van de Terrot 350 zijkleppers met blinde cilinder

1926: - Het type H: hij staat in de catalogus van de Salon van 1925 maar zou pas verschijnen op 15 november van datzelfde jaar. Hij is uitgerust met een JAP motor van het type G, met de hangende Terrot vork, een bijzondere tank die bestaat uit compartimenten (benzine: 6,5l en olie 1,5l), smering met een half-automatische handpomp met regelbare oliestroom, de gereedschapskist is gemonteerd op de buis van het zadel en opent zich met een overslag van leer, de hielbanden 650 x 65, eindoverbrenging met een ketting. Met als maximum toerental 2800 omw/min rijdt 't type H 75 km/h. De prijs is 4215 F met de normale JAP motor, en 4275 F voor de JAP Sport.

- Het type HT: uitgerust met een T motor en een versnellingsbak van Terrot, bediend door een hefboom aan de tank die zich kan verplaatsen langs de buitenkant van een getande plaat. (overbrengingen: 5,56 - 8,82 - 14,01/1). Hielbanden 650 x 65; nauwe spatborden (120 mm), Brown zadel, treeplanken van aluminium, "half opgebogen" stuur. Snelheid 80 km/h, prijs 4900 F.

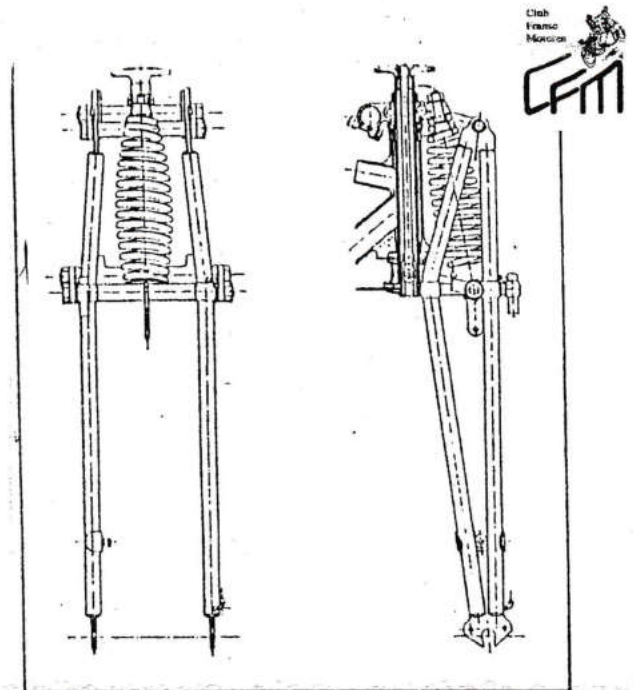
- Het type HS: als de HT, behalve S motor, ronde rubber voetsteunen, "T.T." stuur. Snelheid 90 km/h. Prijs 5000 F.

- De typen HTC en HSC: zij corresponderen respectievelijk met de typen HT en HS zoals hiervoor beschreven, maar uitgerust als "Confort" met: hieldraadbanden 27 x 4, Terry zadel "geheel geveerd", vorken voor en achter veel groter, hetgeen het mogelijk maakt om veel grotere spatborden te plaatsen (140 mm), stuurdemper verankerd vóór de gereedschapskist, overbrengingen van de bak minder dicht bij elkaar (5,88 - 9,34 - 14,84/1). Prijs: HTC 5300 F, HSC 5400 F.

1927: - Het gamma HT, HS, HTC en HSC is voortgezet met een kleine wijziging: 't verschijnen van een nieuwe cilinder met een iets gullere hoeveelheid koelvinnen en een rondere vorm. (Onderscheidt voor de herkenning de cilinder uit 1926, die 9 verticale koelvinnen aan de top had, met de cilinders vanaf 1927, die er 10 bezaten.) Bovendien zijn de modellen HT en HS geschoeid met hieldraadbanden 700 x 80 ter vervanging van de hielbanden 650 x 65.

1928: - Al vanaf midden september 1927, een goede maand voor de Salon, presenteerde Terrot in Moto-Revue haar gamma voor 1928: ze telde nog slechts de typen HS, HTC en HSC in de 350 zijkleppers. De wijzigingen met 1927 zijn talrijk:

- nieuwe benzinetank: de voorkant ronder en opgebolde zijanten, de inhoud is de 10 l gepasseerd;



La fourche type « Webbs » de l'H.L.G. 1932.

- nieuw oliereservoir waarvan de vulpijp midden in het rechter zijvlak begint;
- montage van een Técalémit luchtfilter in verticale positie boven de carburateur die van Gurtner afkomt;
- montage van een voorrem met een diameter van 170 mm;
- invoering van een nieuwe aluminium uitlaatpot die eindigt in een vissestaart.

Op bestelling en te beginnen vanaf 15 januari 1928 kunnen de drie modellen worden geleverd met een elektrische uitrusting, in ruil voor 875 F extra. De uitrusting omvat: een Soubitez dynamo met twee stroom-instellingen, aangedreven met een ketting (onder een aluminium kast die verder naar voren is verlengd), een koplamp en een Marchal achterlicht, een 6V SLEM accu 14 Ah, een toeter, een stroomonderbreker en een set ampère-meter-schakelaar die is gemonteerd op de ankerplaat van de stuurdemper.

1929: - De Salon van oktober 1928 bracht geen andere wijziging dan het afschaffen van het type HS. Toch, de 250 tweetakt (serie F), de 250 viertakt (serie O), en de HSSO kopklepper profiteerden in het lopende jaar 1928 van een algehele herziening, met in het bijzonder de invoering van een zadeltank die hen een veel moderner uiterlijk gaf. Naar alle waarschijnlijkheid bestond er eind 1928 bij Terrot een beduidende voorraad 350 cc zijkleppers met een "entre-tube" benzine-tank, die het raadzaam maakte deze te slijten voor het presenteren van de nieuwe modellen met een zadeltank. Terrot verminderde bovendien in november 1928 zo gevoelig de prijs van zijn HSC en HTC, (5200 F in plaats van 5500 F in juni 1928) dat dit, zonder twijfel, zorgde voor het slijten van de voorraad. In feite presenteert Terrot, vanaf nu, in juli 1929 en voor vele jaren zijn strijdpaar: de HST, genaamd "standard".

- Het type HST: hij krijgt de motor en de versnellingsbak met twee bouten, die van de HS komen; de smering wordt verzorgd door een pomp van Best en Lloyd, met ingebouwd kijkglas. Het oude verticale luchtfilter is vervangen door een veel kleiner nieuw filter dat is gemonteerd in de plaats van de gebruikelijke hoorn.

Reklame

Bij de afbeelding op de volgende bladzijde:
Kopie van een reclame voor de HSC (model 1928-1929)
met gereduceerde prijs.
Moto Revue no 297 van 17 november 1928.

Dankzij de grote voorraad bewerkstelligt TERROT

-: beperkt leverbaar, vanaf nu, zijn beroemde :-
4 pk, "CONFORT", 350 cc. Type HSC

Deze fantastische machine die zich werkelijk bewijst op alle wegen, bij iedereen, is fraai en geniet een grote waardering op de motormarkt, zowel in Frankrijk als in het buitenland. Is in staat om een lange tijd z'n plicht te doen zonder omkijken, zonder reparaties. Dit is de ideale motor om te reizen en voor een duo-zadel.

Welke bijzonderheden: Viertaktmotor met onstuimige cilinderkop, - afgedekte klepbediening, - forse uitlaat-opening, - er zetelt een onafhankelijke magneet op de achterkant van de motor, - oliekijkglas in de tank, - Técalémit-luchtfilter, - gescheiden tanks, - onafhankelijk instelbare schokdempers zonder hendels, - stuurdemper

met lange hefboom,- rubber kniestukken,- kistje met slot,- zeer volledige foedraal met gereedschap,- doos met reservebinnenband,- ballonbanden 700 x 100,- grote remmen 170 mm met sluitingen die ogenblikkelijk gedemonteerd kunnen worden,- verlengde bagagedrager met aanhechtingspunten voor het duo-zadel,- verstelbare treeplanken,- demper met vissestaart,- gehele frame hard gesoldeerd met een zeer lage zadelpositie hetgeen een voorbeeldige wegligging waarborgt, enz.

Catalogus en inlichtingen
-: Gratis op aanvraag :-

Vestigingen TERROT, Dijon (Côte D'Or)
Verkoopruimten: Avenue de la Grande Armée 30, Parijs.

**GRACE AUX
GROSSES
SÉRIES MISES
EN ŒUVRE...**

Terrot



—: peut livrer, dès maintenant, sa fameuse —

4 CV., CONFORT, 350 cc., Type HSC

Cette magnifique Machine qui a fait ses preuves sur toutes les routes, entre toutes les mains, est admirablement au point et jouit d'une grosse cote sur le marché Motocycliste, tant Français qu'Étranger. Capable d'un très long service sans révision, ni réparation, c'est la Moto idéale pour le Tourisme et le Tan-sad.

- au Prix
exceptionnel de... **5.200** fr.



QUELQUES PARTICULARITES :

- Moteur 4 temps à culasse à turbulence. - Cache-ressorts de soupape. - Grosse sortie d'échappement.
- Siège de magnéto indépendant du moteur et à l'arrière. - Viseur d'huile sur le réservoir. - Epurateur d'air Técalémit. - Réservoirs séparés. - Amortisseurs de fourche réglables, indépendants des bielletes. - Frein de direction à long levier. - Genouillères caoutchouc. - Coffret à serrure. - Trousse d'outillage très complète. - Boîte à chambre à air de rechange. - Pneus ballon de 700x100. - Gros freins de 170% avec attaches à démontage instantané. - Porte-bagages allongé avec tirants pour le tan-sad. - Repose-pieds réglables. - Silencieux avec queue de poisson. - Cadre entièrement brasé à position de selle surbaissée assurant une tenue de route exemplaire, etc.

CATALOGUE & RENSEIGNEMENTS
 -: FRANCO SUR DEMANDE - **Établissements TERROT, DIJON (Côte-d'Or)**
 MAGASINS de VENTE: 30, Avenue de la Grande-Armée - PARIS - AGENTS DANS TOUTES LES VILLES

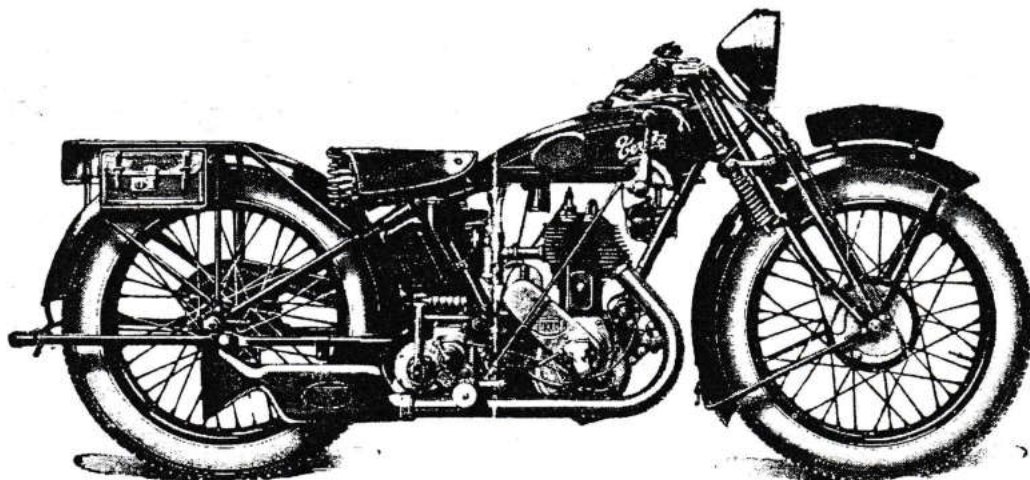
Fac-similé d'une publicité
pour l'HSC (modèle
1928/1929) à prix réduit.
Moto Revue n° 297
du 17 novembre 1928.

Van het rijwielgedeelte is de zadeltank hetzelfde als van de 350 kopklepper HSSO en de 250 viertakt. De nieuwe tank (inhoud 11 l) is van messing met een dikte van 15/10^e, met "Duco-" vernis voorziene rode vlakken op een zwarte achtergrond; hij krijgt de stuurdemper-verankering erop vastgeschroefd. De olietank blijft die van het model 1928 (met vulopening in rechter zijvlak). De nieuwe bagagedrager krijgt twee parallellepipedum-vormige stalen kistjes met befjes van

leer en sloten, die het oude gereedschapskistje en de oude luchtfilterkamer vervangen. De vork is die van de oude HT en HS; de banden zijn geschoeid op hieldraadbanden 26 x 3.50; de spatborden zijn vergroot tot 140 mm. Het stuur is van het verstelbare model "T.T.". De ronde voetsteunen met rubber zijn degenen die eerder ook aan de HS en HSC zaten. Het chroom deed z'n intrede (met name het stuur) maar het nikkel bleef veel toegepast (altijd op koperen onderlaag); het grootste deel van de bouten en moeren is geparkeriseerd. (= ijzer of staal bedekken met een laagje ijzerfosfaat door koken in een oplossing van primair mangaanfosfaat, waardoor het roesten zeer sterk wordt tegengegaan; vertaler); de prijs in juli 1929 is 4950 F.

1930: - Op de Salon van oktober 1929 is het gamma van de 350 zijkleppers opnieuw uitgebreid met de verschijning van twee nieuwe modellen: de HOS, "Sport" genaamd en de HOT, "Toerisme" genaamd.

4 CV Standard, Type HST



- het type HST: het enige verschil in het mechanische deel van de modellen 29 en 30 is gebaseerd op de montage van een Mikro Gurtner oliepomp. Die verzendt zijn olie direkt naar de kop van de drijfstaang via de boringen in de hals en een groot deel naar de krukas, echter zonder leidingen. Montage van een nieuwe olietank (inhoud 2,7 l) waarvan de vulpijp rechts aan de voorkant geplaatst is. De publikaties in die tijd onderstreepten graag de montage van kwaliteits-uitrusting: Dunlop-banden, AMAC carburateur, Técalémit smeernippels en luchtfilter, magneet van Magnéto France, Gilardoni bougie, Renold ketting, Bolée segmenten (remvoeringen; vertaler), Lamplugh of Brown zadel. De keus voor verstelbare voetsteunen met rubber óf aluminium treeplanken werd aan de koper overgelaten. Een "komplete" uitrusting voorziet in een stel tassen. Tenslotte, uiterste verkoopargument, de prijs van 4375 F, gaf een prijsverlaging van 20% in vergelijking met dezelfde HSC van juni 1928. Met elektrische verlichting en claxon is de HST geprijsd op 4870 F.

- het type HOS: deze versie, "Sport" genaamd, is uitgevoerd met een geheel nieuw frame, normaal bij de topmodellen van de 350 kopkleppers, loopt onder de versnellingsbak. De bak wordt toch gedragen door het frame en vastgeschroefd op vier punten. De overbrengingen van de bak zijn dezelfde als die op de HST met een hangende bak. De motor is geheel gelijk aan die van de HST. De banden zijn de 27 x 4 in spatborden van 160 mm. De voetsteunen zijn van het ronde model met rubber, een verstelbaar "TT"-stuur en een Terry zadel. De prijs is vanaf 4950 F. De standaard Soubitez verlichting als optie kostte 580 F, de luxe verlichting (Marchall, Soubitez of Paris-Rhône) kostte 750 F.

- het type HOT: hij verschilde niet van het type HOS dan de montage van een half opgebogen stuur en de aluminium treeplanken. De prijs is met 4950 F gelijk aan die van de HOS.

- de opties in 1930: behalve de opties met betrekking tot de elektrische verlichting zoals hierboven aangehaald, kon de koper door bijzonderheden feitelijk de afwerking van zijn keuze krijgen: blauwe of rode vlakken, transparant op totaal verchromde tank voor 50 F, vlakken in twee kleuren (bruin/blauw, blauw/grijs, vermiljoen/granaat, blauw/groen) voor 30 F, gekleurde velgen op afgesproken vlakken voor 20 F, gekleurde dubbele biezen of centrale bies op zwarte geëmailleerde spatborden voor 30 F, en de hele machine in "Duco" granaat of atlantique groen voor 250 F. Bovendien bood de catalogus niet minder dan 11 accessoires aan, zoals "John Bull" voetsteunen, of een klokje, of beenkappen enz. Zei de fabrikant in haar reclame niet: "U kunt een Terrot krijgen die niet lijkt op die van uw buurman. Ieder Terrot heeft z'n persoonlijkheid en eigen stempel. Raadpleeg onze agenten voor de grote keus aan tanks, spatborden of wielen, stuurvormen, voetsteunen enz. die 't u mogelijk maken uw machine uit te rusten naar uw smaak." Tenslotte een aantekening van een reclame van Terrot uit januari 1930, die de tentoonstelling van de 30^e aankondigt, aan de 30 Avenue de la Grande-Armée te Parijs, met z'n 100.000^e machine.

1931: - De duur van de productie van de HOT en HOS modellen zou erg kort zijn: één jaar slechts; op de Salon van 1931 zijn ze feitelijk al verdwenen uit de catalogus en zijn vervangen door een heel nieuw exemplaar, de HL "Luxe" genaamd, met dezelfde prijs 4950 F.

- Het type HL: het grootste verschil tussen HOT/HOS en HL zit in de montage van een nieuwe centrale stuurdemper met twee conussen werkend door middel van trekkracht. De andere wijzigingen zijn ten opzichte van de HOT/HOS klein: motor krachtiger (de opgegeven snelheid is 110 km/h!); montage van een nieuwe demper, altijd van aluminium, met een vissestaart, maar veel sierlijker (veel mooier dan de Terrot-demper); nieuwe tandkrans om de versnellingen te wijzigen, schakelhendel rechts. Bovendien werd aan de kopers de keus gelaten tussen voetsteunen en treeplanken, tussen TT of half opgebogen stuur. Het zadel is van Terry. de standaard aankleding bleef die van 1930: rode vlakken op zwart emaille. Overigens wordt het chroomwerk algemeen op alle Terrot's van 1931.

- Het type HST: het model 31 verschilde niet met dat van model 30, behalve dan op de invoering van een nieuw model versnellingshendel zoals beschreven voor de HL; zoals voor de HL werd de keus aan de koper over gelaten om te kiezen uit twee soorten voetsteunen en twee typen sturen. De prijs in 1931 is 4575 F.

- de opties 1931: zij zijn zo ongeveer dezelfde als die van 1930. Toegevoegd is het verchromen van de complete wielen (velgen, naven en spaken) voor 120 F.

1932: - Nog éénmaal wordt het gamma van de 350 zijkleppers vergroot met de uitgifte van een nieuw model, de HLG "Toerisme" genaamd.

- Het type HLG: minder duur dan de HST (3975 F tegen 4275 F), is een zuinige uitvoering. Ook al is het mechaniek compleet hetzelfde, de vork is totaal nieuw, van het type Webbs, een centrale veer, die werkt als drukveer. Deze vork zou de standaard uitrusting worden op alle Terrot's die vanaf dat moment zouden verschijnen tot de verschijning van de telescoopvork. De andere verschillen met de

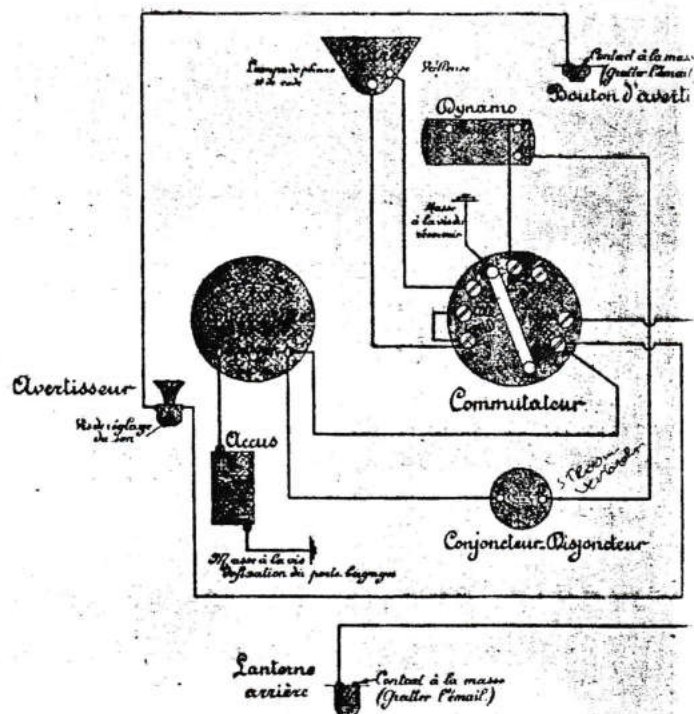


Schéma de l'installation électrique Standard.

HST 31 zijn: de montage van een nieuwe olietank in een vorm die parallellepipedum-achtig is (rechts vullen), de nieuwe stalen bagagedrager (waarvan de bovenkant afneembaar is) draagt twee tasjes van een nieuwe vorm. Tenslotte een stalen demper (met dezelfde vorm als de dempers van aluminium van de HST vanaf 1928). De voetsteunen zijn van het ronde model met rubber; het stuur van het type TT-verstelbaar. De carburateur was soms een AMAC, en soms een Gurtner M20D. Andere kenmerken: als de HST 31: snelheid 90 km/h.

- Het type HST: hij is niet veranderd ten opzichte van 1931. Opgemerkt dient te worden dat bepaalde series van de HST 1932 soms werden geleverd met de stalen dempers van de HLG. Laagste prijs: 4275 F.

- Het type HL: hij kreeg in 1932 een nieuwe olietank met een parallellepipedum vormige olietank. Geen andere wijzigingen. Laagste prijs 4650 F.

1933: -Dit is het laatste productiejaar van de 350 zijkleppers met blinde cilinders. Al zouden in de reclamefolder de HST en de HL verschijnen (die laatste is vervangen door de HML, die de laatste 350 zijklepper met losse cilinderkop zou worden).

- Het type HLG: Het enige verschil tussen de HLG van 32 en 33 is de montage van een veel sierlijker aluminium demper die de HL uit 1932 ook sierde. Prijs onveranderd.

B. Salvat



Enkele technische gegevens

Boring x slag 70 x 90 mm - 346 cm³

Compressie-verhouding: 4,5/1

Maximum vermogen: 9,3 p.k. bij 4200 tpm

Distributie-regeling en ontsteking:

INLAAT

Openen 8° voor bovenste dode punt of 0,55 mm

Sluiten 52° na onderste dode punt of 13,95 mm

UITLAAT

Openen 60° voor onderste dode punt of 18,8 mm

Sluiten 20° na bovenste dode punt of 3,33 mm

ONTSTEKING

Volledige vervroeging of

35°

9,80°

Afstelling van de Mikros Gurtner oliepomp (60 km/h): gemiddeld 35 tot 40 druppels per minuut. Aangeraden werd de cilinder iedere 3000 km te ontkolen met olie van die tijd. Inhoud van het motor-carter $\frac{1}{4}$ l.

Klepspeling: 0,1 mm koud

Speling op de voeringen: $\frac{1}{4}$ mm tussen de blokken

aftappen iedere: motor: 1000 km met olie van die tijd

versnellingsbak: 5000 km (zacht vet of dikke grafietolie met een gelei-achtige dikte)

Iedere 500 km smering van de vork scharnieren, stuurinrichting en de naven.

Afstelling van de naven met de conus aan de andere kant van de rem.

Bandendruk: voor 0,8 kg/cm², achter 0,850

Naald van de carburateur op middelste tand in de Gurtner M20.

Afstelling van de koppeling op goede werking: let op de spanning van de kabel die is gemonteerd met behulp van een spanner op de versnellingsbak, en let goed op de schroef in het midden van de koppeling (schroef lossen als de koppeling slipt, schroef vaster als de koppeling plakt).

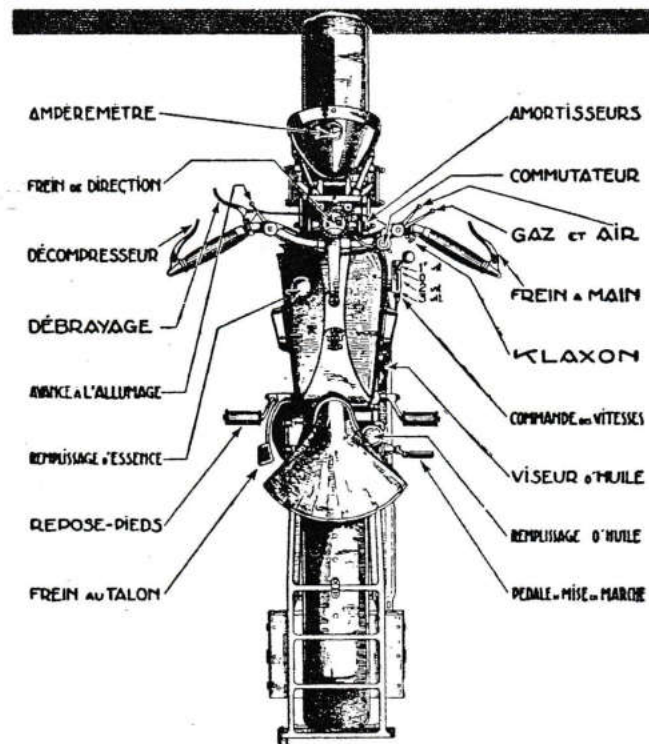
Toegestane speling: 1 mm aan het handvat.

WIJZE VAN NUMMERING DER TERROT 'S

Modellen 1926:	vanaf	39.000
- 1927	vanaf	52.000
- 1928	vanaf	67.000
- 1929	vanaf	84.000
- 1930	vanaf	100.000
- 1931	vanaf	122.000
- 1932	vanaf	146.000
- 1933	vanaf	170.000

De nummers hierboven zijn een redelijke indicatie: zij zijn verkregen door toetsing en vergelijking van een honderdtal motoren. Zij zijn op een plaatje van de fabrikant geslagen, die op de balhoofdbuis is geklonken.

vertaald door P. Jonkman; oktober 1991

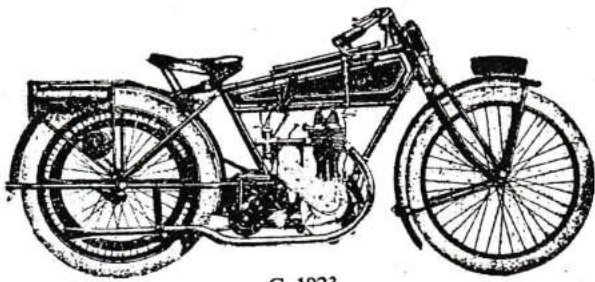


*Vue en plan de la 350 HST
montrant la disposition des commandes
(disposition commune à tous les modèles étudiés).*

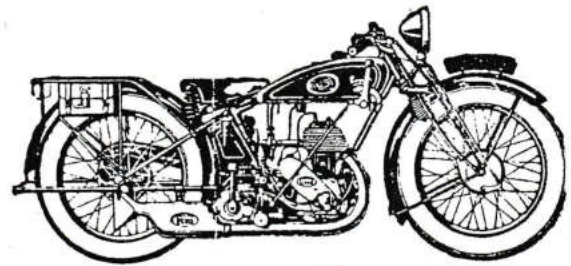


Zwolseweg 35
7315 GG Apeldoorn

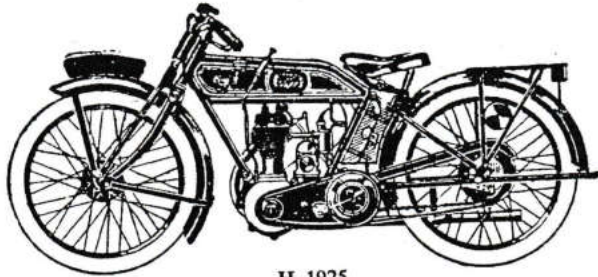
L'album de famille



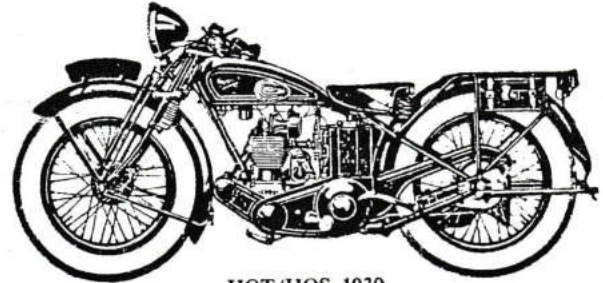
G 1923



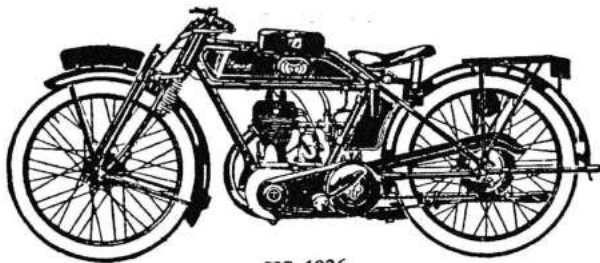
HST 1930



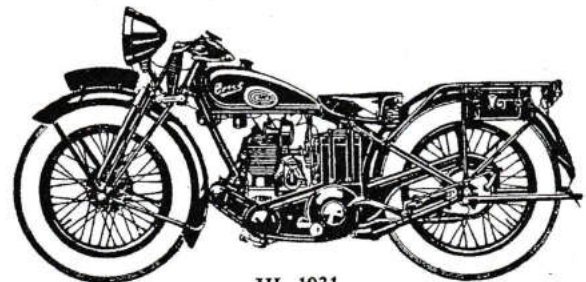
H 1925



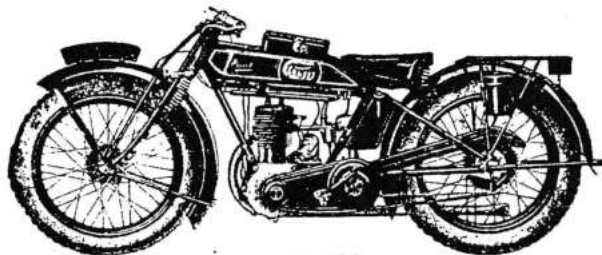
HOT/HOS 1930



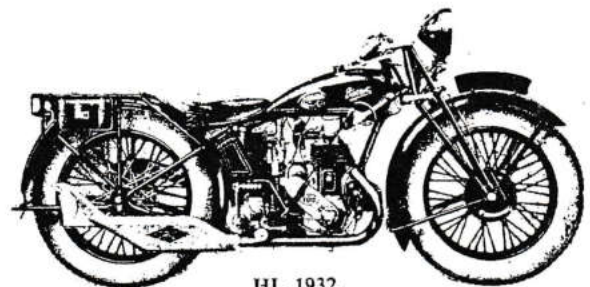
HS 1926



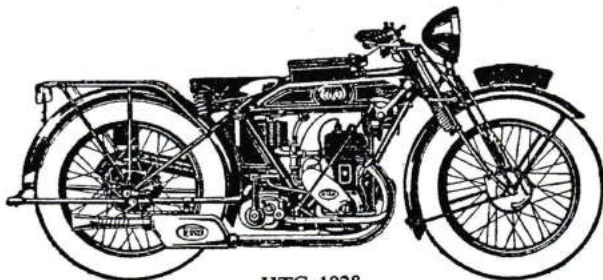
HL 1931



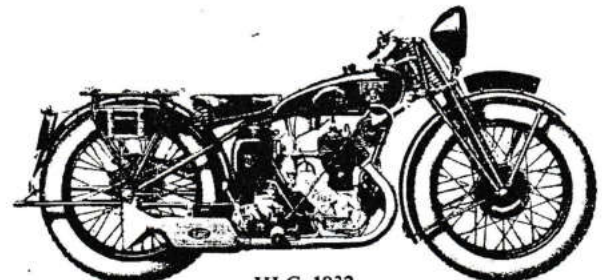
HSC 1926



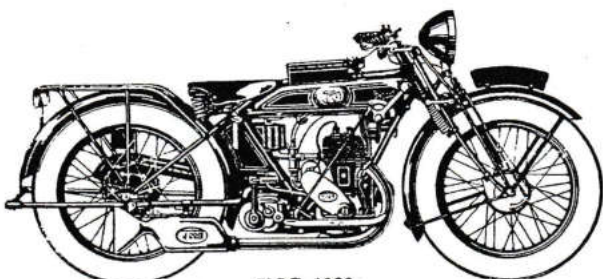
HL 1932



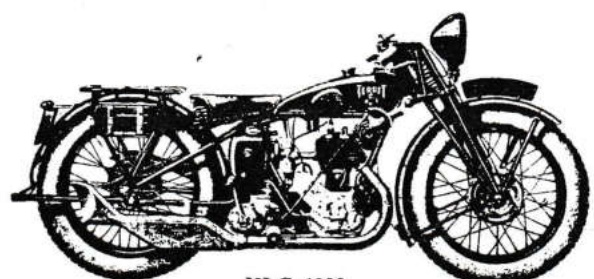
HTC 1928



HLG 1932



HSC 1929



HLG 1933

Uit: Zeer oude
V.M.C.
Nieuwsbrief.

Geschreven en
getekend door
Frits Linde.

Het artikel is
zonder inktorting
of wijziging
gekopieerd. Het
is geschreven
naar aanleiding
van het hiervoor
vertaalde Franse
artikel.

De begeleidende
tekeningen kun-
nen een hulp zijn
bij de
restauratie-
arbeid.

Om een indruk
te geven:
De VMC-
nieuwsbrieven
waren toen nog
vlekkerige
gestencilde club-
krantjes met een
bibberige typ-
letter en een
immer rode kaft
als voorzijde.
Tijden
veranderen . . .

DE TERROT ZIJKLEPPERS, 350cc, "BLINDE BORING"

Het onvolprezen clubblad van onze Franse zustervereniging, Motocycltiste, heeft, op veler verzoek, het eerste nummer opnieuw uitgegeven. Daar dit nummer nog in mijn verzameling ontbrak, heb ik het onmiddellijk besteld. En dat was zeer de moeite waard, want het beschrijft de Terrot G en H modellen.

De G was een 350cc zijklepper met JAP motor in de uitvoering Sport en Touriste. De boring en de slag van de JAP waren 70 en 90mm. Terrot paste een eigen tweeversnellingsbak toe. De primaire transmissie was ketting, de secundaire V-snaar. Voet- en handrem werkten beide op de pulley van het achterwiel. De voorvork was nog van het archaische scharnierende type, zoals van diverse tweetakt Terrots in de club bekend is (en ook van Jan O's Baby-Triumph en Datlor).

Na van 1923 tot 1925 de G gemaakt te hebben, kwam Terrot op de Salon van najaar 1925 met de H. Nu was Terrot ineens bij, in vergelijking met de andere grote merken in binnen- en buitenland. De eerste H's hadden nog JAP motoren en de oude schommelvork, maar al midden november verscheen de definitieve H, met eigen motor en Druid-vork. Er waren vier versies: de HT, HS, HTC en HSC.

T betekent Touriste,
S betekent Sport en
C betekent Confort, ofwel luxe.

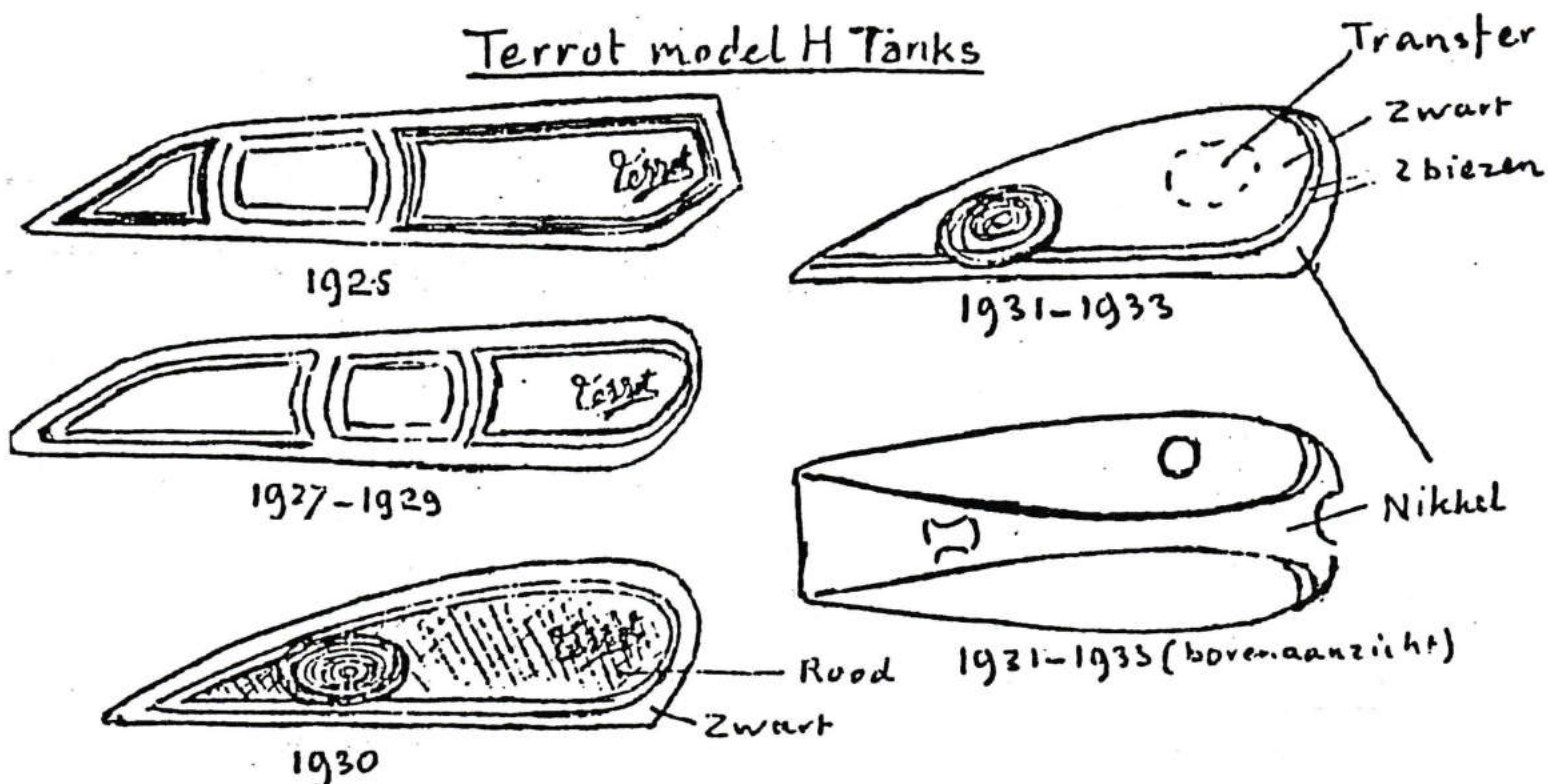
De T's hadden een tamme motor, voetplanken en een opgebogen stuur.

De S'sen hadden een wat sterkere motor, een vlak stuur en voetsteunen.

De C's hadden 27 x 4" draadbanden, brede spatborden, 140mm en een stuurdemper.

Uiteraard waren van deze modellen de vorken en de frames anders dan bij de standaard versies van de T en S, die 650 x 65mm hielbanden hadden en 120mm brede spatborden.

Terrot model H Tanks



Terrot
1931

De Terrot-motor had een mechanische Best & Lloyd oliepomp, die de olie via een op de benzinetank gemonteerd kijkglasje naar de motor voerde. De cylinder van de H had het eerste jaar hoekige koelribben en de kop had ook nog 9 verticale koelribben, onthoudt dit, want dat is zo'n gids voor het vaststellen van het precieze bouwjaar. De Terrots hadden nu voor en achter trommelremmen, waarbij die in het voorwiel een diameter van 140mm had.

TERROT

1932

De modellen voor 1927 verschilden op verschillende punten: De koelribben werden vergroot en rond van vorm, het aantal verticale koelribben op de kop werd nu 10.

Bij de standaardmodellen, de HT en de HS werden nu 700 x 80mm draadbanden gemonteerd.

TERROT

1933 en
later

Bij de modellen voor 1928, die dus weer medio september 1927 verschenen, voert Terrot de modellen HS, HTC en HTS. De benzinetank is boller, zodat de inhoud van 8 naar 10 liter stijgt. De olievuldop verhuist van links naar rechts op de olietank. Op de Gurtner carburateur wordt een vertikaal luchtfilter geplaatst. De voorrem wordt 170mm in diameter, er komt een nadere knalpot en als extra kan elektrische verlichting geleverd worden met een 6V-14 Ah accu, de Soubitez dynamo is ketting gedreven.

In 1929 blijven alleen de HTC en HSC over als 350cc zijkleppers. Andere modellen zijn de 250cc 2-takt F, de 4-takt kopklepper O en de 350cc kopklepper HSSO. Deze modellen hadden alle reeds zadeltanks en reeds eind 1928 blijft Terrot met heel wat HTC en HTS-sen zitten, daar deze motoren er in vergelijking met de concurrentie, nogal ouderwets uitzien. Door een forse prijsverlaging weet Terrot ze toch wel kwijt te raken. Midden 1929 verschijnt dan de HST "Standard" met zadeltank, voorzien van zwart met rode zijpanelen. De oliepomp is nu zelf voorzien van een kijkglas, op de carburateur zit een plat luchtfilter. Twee gereedschapstrommeltjes, rechthoekig van vorm, zijn aan de bagagedrager gemonteerd, in plaats van het ene trommeltje aan de zijkant van de bagagedrager, zoals bij de vorige modellen. Het stuur is vlak, "TT", voetsteunen. De blanke stalen delen zijn verchromd, waarmee Terrot dus vroeg was, de messingdelen blijven echter vernikkeld, wat Terrot altijd zo zou blijven doen, bouten en moeren waren geparkeriseerd, wat veel lijkt op cadmoeren.

Oktober 1929 verschijnen dan de HOT en de HOS. De HST krijgt nu de Gurtner Mikro oliepomp, die de olie direct naar de krukas perst.

De HOS, de sportuitvoering, heeft een geheel nieuw frame, dat onder de versnellingsbak doorloopt, 27x4" banden, 160mm brede spatborden en standaard Soubitez elektrische verlichting.

De HOT is als de HOS, maar heeft een tourstuur en voetplanken, voor dezelfde prijs.



In 1931 waren de HOT en de HOS weer afgevoerd en door één enkel model, de HL, luxe, vervangen. De Druidvork is door een vork met centrale trekveer, dus bijna net een Webb, waarbij dit een drukveer was, vervangen. De motor is wat gekieteld, zodat 110 km/u geclaimd wordt. Een zeer elegante visstaartknaldemper siert de motor. De tank is nog steeds zwart-rood, maar er is ook meer chroom.

De HST krijgt dezelfde handschakeling als de HL.

In 1932 wordt de HLG, een tourversie, toegevoegd. Dit is een goedkope versie van de HST, met een "echte" Webb voorvork, die ook op alle andere Terrots verschijnt tot de telescoop hem in de 50-er jaren aflost. De HLG en de HST krijgen een rechthoekige olietank. De bagagedrager wordt geperst uit plaat en de gereedschaptasjes krijgen de typische zeshoekige vorm. De knaldemper, tot dusver altijd een aluminium gietstuk, wordt van staal.

In 1933 worden de laatste 350cc zijkleppers met vaste kop, oftewel blinde boring, gemaakt en dit zijn dan alleen nog maar HLG's. De HL is dan al door de HML, met losse kop, vervangen, wel hebben die laatste HLG's de sierlijke aluminium knaldemper van de HL gekregen.

En nu enige techniek:

Boring en slag: 70 en 90mm- 346cc.

Compressieverhouding 4,5 : 1, super is dus absoluut niet nodig!

Inlaatklep, open 8° , of 0,55mm voor het bovenste dode punt en sluit 52° , of 13,95mm na het onderste dode punt.

Uitlaatklep, opent 60° , of 18,8mm voor het onderste dode punt en sluit 20° , of 3,33mm na het bovenste dode punt.

Volle voorontsteking 35° , of 9,8mm.

De Gurtner Mikro oliepomp moet op 35-40 druppels per minuut gemiddeld gesteld worden, bij een snelheid van ca. 60 km/u. Een advies, kijk bij het tellen af en toe eens vooruit, beter een paar druppeltjes gemist, dan een kromme fiets of erger!

In het carter van de motor behoort 250cc olie te staan en deze moet elke 1000 km afgetapt worden. De oliepomp zorgt zelf voor aanvulling.

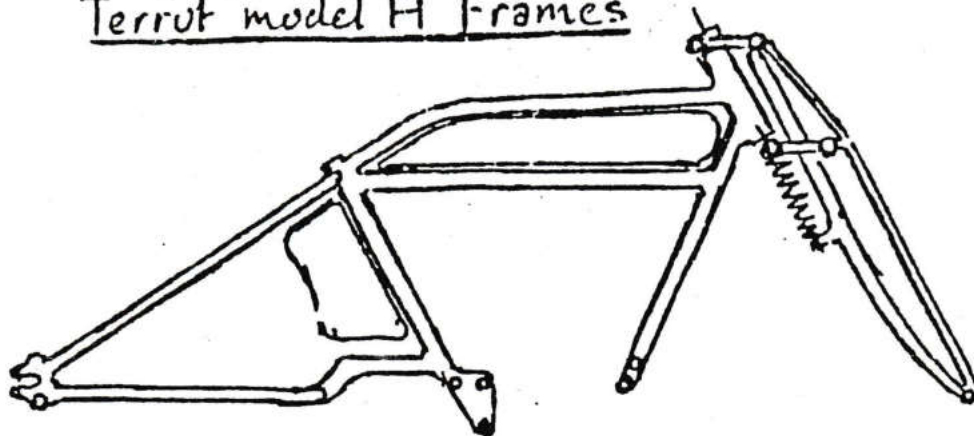
De motor moet elke 3000 km ontkoold worden.

De versnellingsbak moet iedere 5000 km van vers vet worden voorzien. Gebruik hiervoor niet te dik vet, een zeer dikke grafietolie is veel beter, daar bij te dik vet de tandwielen een keurig gootje in het vet maken en dan droog lopen!

Iedere 500 km moeten de vetnippels langs gelopen worden met de vetspuit.

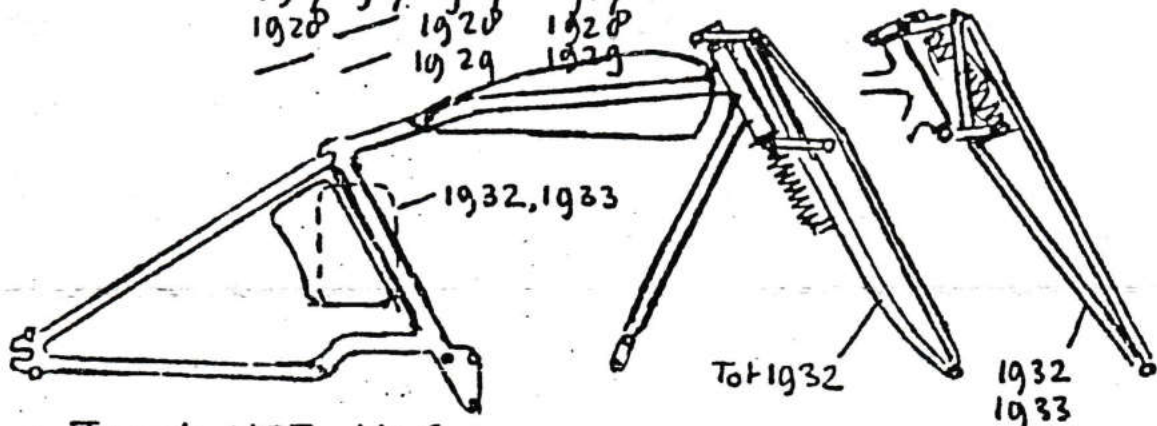
Bandenspanning 0,8 ato voor, 0,85 ato achter.

Terrrot model H frames



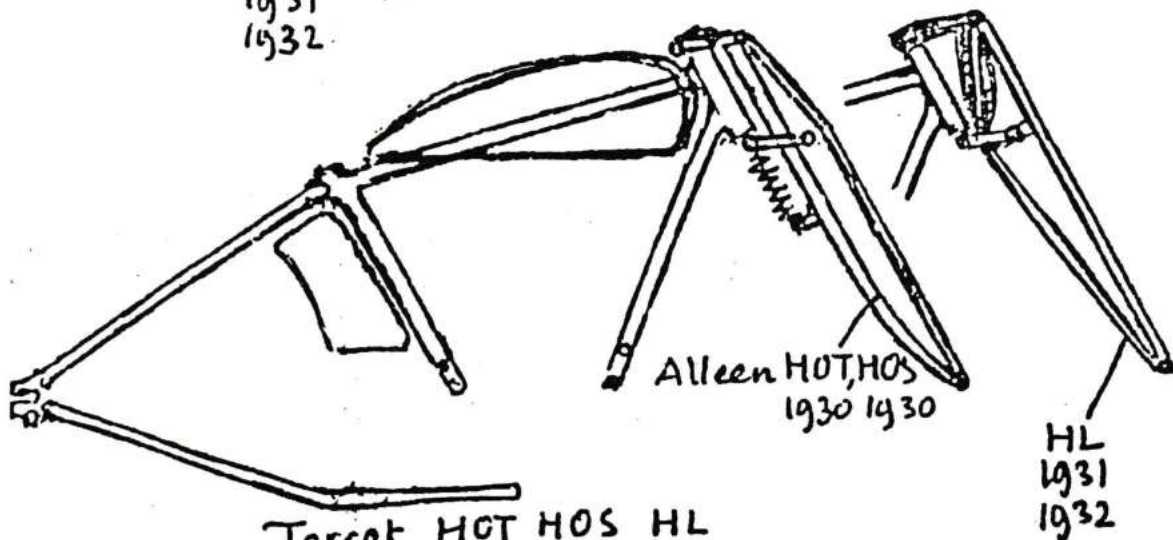
Terrrot H S, H T, H T C, H S C

1926	1926	1926	1926
1927	1927	1927	1927
1928	—	1928	1928
—	—	1929	1929



Terrrot H S T H L G

1929	1932
1930	1933
1931	
1932	



Terrrot H O T H O S H L

1930	1930	1931
		1932

Framenummers:

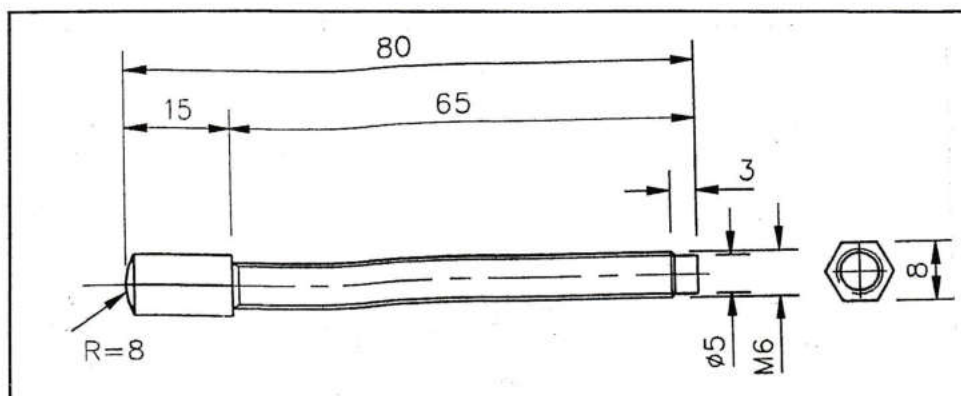
1926 vanaf 39000,	1930 vanaf 100.000,
1927 vanaf 52000,	1931 vanaf 122.000,
1928 vanaf 67000,	1932 vanaf 146.000 en
1929 vanaf 84000,	1933 vanaf 170.000.

Deze nummers zijn niet absoluut, maar zitten er ook niet ver naast.



Terrot kettingspanners

Hieronder een tekening van Terrot kettingspanners. Deze spanners zitten in ieder geval op de H-typen van ongeveer 1931. U kunt zelf kontroleren of op andere modellen dezelfde hebben gezeten. Waarschijnlijk wel.



Kettingspanner: Materiaal zeskant 8; van staal en vernikkelen, of RVS.

Kanten breken 0,5 x 45°

Terrot zadeltanks

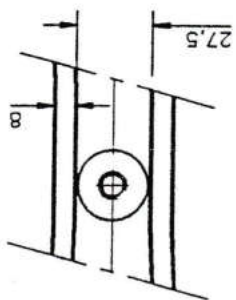
Op de volgende blz. is het kleuren-schema weergegeven van een dubbel-gebiesde zadeltank zoals die op 250 cc en 350 cc Terrots veel voorkomt. Het geheel is bemeten op een tank van een 250 cc, in militaire uitvoering, die nog de originele schildering had in zwart met witte biezen. De tank is verchromd. De tekening is zelfs 1:1 leverbaar voor de liefhebbers bij JC Dragt.

Wist u trouwens ook dat bij de vernikkelde (of verchromde) tanks van Terrot twee kleuren-schema's in omloop waren. Het verschil zit hem erin dat bij het ene schema de tanks gemoffeld waren op de plek waarbij op de andere tanks het nikkel (chrom) was te zien en omgekeerd. In het oude artikel van Frits Linde (bijgevoegd in het stuk over de Terrot 350 cc zijklepper) zijn bij hem in het schema onderdelen nikkel aangegeven die bij mij gemoffeld zijn geweest. Toch heeft het ook precies andersom gezeten. Opletten dus hoe het bij uw individuele motor was. U weet trouwens dat lang niet alle tanks vroeger vernikkeld (verchromd) waren. Een beroemd kleuren-schema was ook zwart met rode panelen of zwart met alle mogelijke andere kleuren.

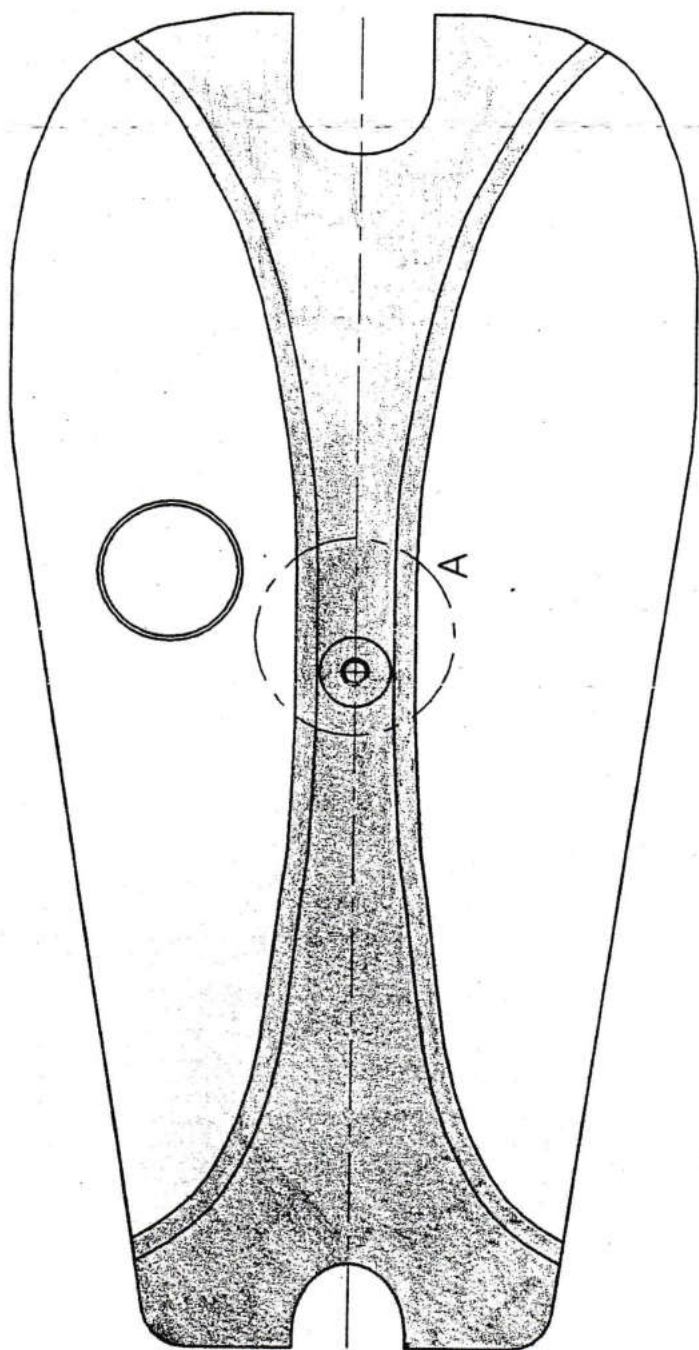
Les 350 Latérales & Culbutées 1924-195 Terrot

VAN de schrijver Jean-Yves Fenautrigues is een nieuw boek uit (nov. 1995, dat volledig gaat over de restauratie van de 350 cc zijkleppers van Terrot. Het boek kost omgerekend in Nederlands geld ongeveer f 100,=. Informeer bij de CFM. Het boek is niet via de reguliere boekhandel te bestellen.

DETAIL A

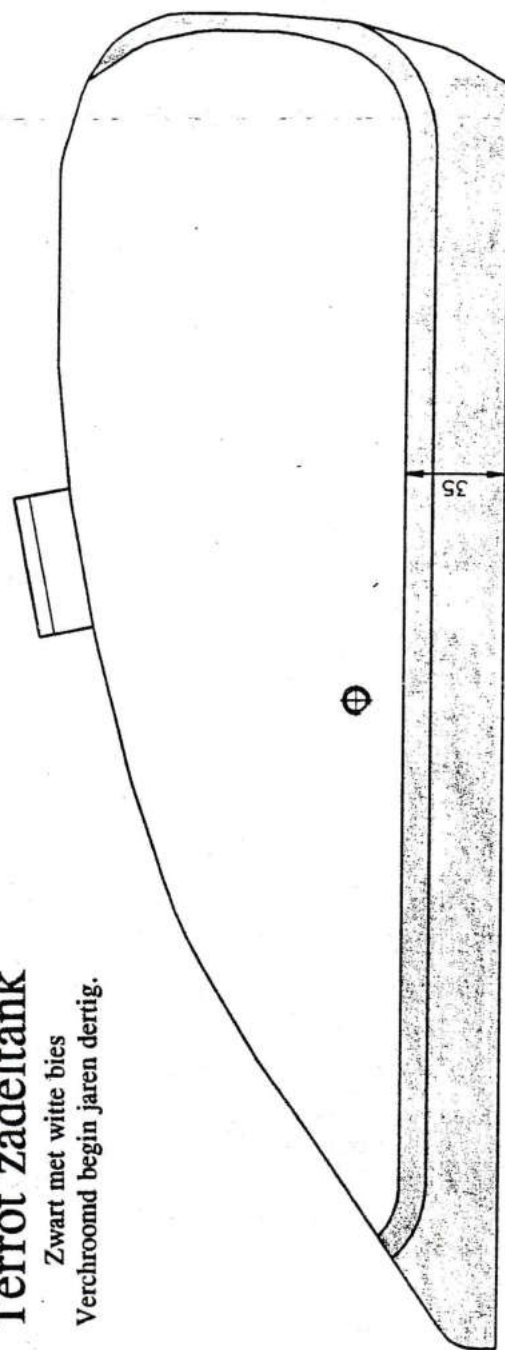


LIJNDIKTE 1mm
KLEUR : WIT



Terrot zadeltank

Zwart met witte bies
Verchroomd begin jaren dertig.



cfm
and **franse motoren**
Documentatie Centrum
De Veling 69
4906 CT Oosterhout