

# DOTYK HISTORII

## Terrot E 250

Terrot to legendarna wytwórnia motocykli w Dijon, mieście leżącym w Burgundii (środkowo-wschodnia Francja).

Nazwa zakładu wywodzi się od nazwiska współzałożyciela - Charlesa Terrota, który wraz z Wilhelmem Stücklenem otworzył fabrykę maszyn pierwotnie w Niemczech w 1862 roku, a potem w 1887 roku we Francji. Tam od 1890 roku oprócz produkowanych dotąd maszyn dziewiarskich uruchomiono produkcję rowerów. Wchłaniając później markę Magnat-Debon, Terrot stał się największą francuską fabryką motocykli.

### Trochę historii

Pierwsze motocykle wyprodukowane zostały w fabryce w Dijon dopiero w 1902 roku. Do

ich napędu wykorzystywano silniki o mocy 2 KM, produkowane przez szwajcarską firmę Zedel, wytwarzającą początkowo silniki motocyklowe, a później kompletne samochody. Jednak bardzo szybko firma Terrot zajęła się produkcją większych motocykli z silnikami o pojemności od 173 do 498 ccm dostarczany przez szwajcarskich producentów MAG i Dufoaux oraz angielskich Chater-Lea, Givaudan i JAP.

Terrot naprawdę zasłynął dopiero dzięki dwucylindrowym maszynom oferowanym od 1905 roku oraz dużym motocykłem o pojemności 500 ccm dostarczanym francuskiej armii w 1915 roku. W 1921 roku wprowadził na rynek nowe, dwusuwowe motocykle w dwóch wersjach pojemnościowych - model L o pojemności 175 ccm i model E o pojemności 269 ccm. Dwa lata później serca użytkowników podbiły czterosuwowe modele, początkowo z silnikami firmy JAP o pojemności 350 ccm, a od 1926 roku z jednostkami własnej konstrukcji. W 1925 roku powstał jeszcze model typu F z dopracowanym silnikiem o pojemności 250 ccm. Produkcja w fabryce w Dijon szła wówczas pełną parą, by wreszcie w 1929 roku osiągnąć (sic!) 100 000 wyprodukowanych motocykli.

Po wielkim kryzysie gospodarczym, który nastąpił pod koniec lat dwudziestych, Terrot zadebiutował po raz pierwszy spośród motocykli wyścigowych i w 1932 roku odniósł potrójne zwycięstwo w mistrzostwach Francji w klasach 250, 350 i 500 ccm. Warto wspomnieć, że do napędu największego z wymienionych motocykla wykorzystano dwucylindrowy, widlasty silnik. Ogromną rolę firma Terrot odegrała również w przededniu II wojny światowej, dostarczając francuskiej armii motocykle z wózkiem bocznym w dwóch wersjach - GT o pojemności od 350 do 750 ccm oraz DT o pojem-

ności od 500 do 750 ccm. Po wojnie wytwarzano głównie jednocylindrowe motocykle o pojemności 500 ccm W 1951 roku Terrot wyprodukował swój pierwszy skuter, koncentrując się przez kolejne lata właśnie na tego typu motocyklach. W 1958 roku firma została przejęta przez koncern Automoto Group należący do Peugeotota, a następnie w 1961 roku ostatecznie zdecydowano o likwidacji marki Terrot.

### Wabik na kobiety?

Motocykl Terrot E 250 „Courroie directe” (napędzany pasem) prezentowany na zdjęciach pochodzi z 1925 roku i jest przedstawicielem turystycznej odmiany tego modelu. Znakiem charakterystycznym są obszerne podnóżki, „dzwignia wysprzęglania” oraz nożny rozrusznik, których nie było w wersji „Sport”. Założenia koncepcyjne tego motocykla, najlepiej rekomendował folder reklamowy z 1924 roku: „Nasza najnowsza „motorette” jest syntezą nowoczesnej, lekkiej motorynki wzbogaconej udoskonaleniami wspartymi na doświadczeniu. Prowadzi się ją łatwo i przyjemnie. Jej największą zaletą jest siła (solidna budowa - przyp. red.). Skonstruowana z elementów w całości wykonanych w naszej fabryce w Dijon, jest przez nas uważana za pojazd pierwszego rzędu, mogący być eksploatowanym przy każdej pogodzie i na wszystkich drogach, nawet tych najtrudniejszych. Komfort kierowcy, stabilność pojazdu i jego zwrotność były obiektem poważnych badań z naszej strony. Ustaliliśmy nowy, bardzo rygorystyczny plan pojazdu, w którym różne części składowe są harmonijnie pogrupowane i łatwo dostępne. Siodło zostało obniżone, a wytrzymałość maszyny jest zauważalna w każdym terenie. Silnik dwusuwowy, w który wyposażono pojazd, jest doskonały i nie wymaga bezustannych regulacji. Jego uruchomienie oraz utrzymanie



Tekst i zdjęcia  
Bartosz Biesaga







w znakomitej kondycji nie stanowi żadnych trudności. Pozwala on łatwo pokonywać wzniesienia, nie będzie więc przesadą stwierdzenie, że nasza motorynka jest wspaniałym pojazdem turystycznym.”

Na okładce folderu widnieje wizerunek motocykla na pierwszym planie oraz dwóch osób w tle – uśmiechniętą kobietę i kłaniającego się nisko mężczyznę, który zdejmując czapkę całuje jej rękę. Ta, nieco zabarwiona nutą erotyzmu reklama, demonstruje rolę, w jakiej producent najchętniej widziałby produkowany przez siebie motocykl. Pojazd ten jako pewnego rodzaju nowoczesny afrodyzjak pozwalał przelamywać bariery, pomagał w łagodzeniu obyczajów, a mówiąc ściślej – zapewniał skuteczny podryw. Nie trzeba chyba tłumaczyć, w jaki sposób taki pozytywny „pi-ar” Terrota oddziaływał na świadomość młodych Francuzów. Motocykl już wtedy był synonimem społecznego statusu. Wykorzystywany do pracy, poprawiał komfort życia, natomiast stosowany do „lansu”, wyznaczał trendy i w konsekwencji mógł przyczynić się do poprawy przyrostu naturalnego społeczeństwa. Jeśli miałeś niepsującego się Terrota – byłeś kimś. Postacią – ikoną motocyklowego męstwa, znakomitą partią na męża. A dziewczyny na widok twojego motocykla (ciebie?) aż piszczały.

### Tylko dla orłów

Ale tylko ty, jako użytkownik Terrota wiedziałeś, ile tak naprawdę trudu cię to kosztowało. Według instrukcji do silnika należało używać oleju tylko pierwszej jakości, niepozostawiającego osadów – na przykład ówczesnego Mobiloil typ BB. Na szczęście mechanika dysponowała oliwieniem górolotnie nazywanym automatycznym – czyli mieszanką oleju z benzyną. Jeśli chodzi o magneto-iskrownik musiałeś pamiętać o aplikowaniu mu wazeliny przynajmniej raz na 1000 km. Gdy po upojnej nocy spędzonej u ukochanej, dwusuwowy silnik, który jeszcze wczoraj grzmiał w drodze niczym z piekła rodem, odmówił tym razem współpracy, mogło to oznaczać, że akurat pokonałeś dystans pomiędzy przeglądami gaźnika (dokładnie co 2000 km). Karburator należało zatem zdemontować, oczyścić i z powrotem złożyć. Zanim pojazd wyruszył w drogę, należało go tak jak przed każdym użyciem motocykla – naoiliwić. Chodzi tu oczywiście o łańcuch przekazujący moc od wału korbowego do sprzęgła, bo z kolei napęd na tylne koło przekazywany był już za pośrednictwem pasa klinowego, którego smarowanie było akurat niewskazane. Co 1000 km trzeba było zdemontować kartery i wyczyścić pobieżnie łańcuch za pomocą pędzelka nasączonego ropą, a po

tym zabiegu łańcuch dobrze naciągnąć. Do oliwienia dwubiegowej skrzyni biegów wystarczył gęsty olej Mobiloil typu C lub podobny. Co 5000 km należało przekładnię opróżnić z oleju i porządnie wyczyścić ropą. Poziom oleju powinien wynosić w przybliżeniu 3 cm powyżej wylotu. Były to ciekawe założenia serwisowe zważywszy na fakt, że w motocyklu nie przewidziano licznika kilometrów, niezbędnego do oszacowania przebytego dystansu. Aby wyhamować motocykl, należało cisnąć z całej siły pedał po lewej stronie uruchamiający „zacisk” hamulcowy na obręczy pasowej tylnego koła, zintegrowany również za pośrednictwem linki z ręczną dźwignią hamulca na kierownicy. I to byłoby na tyle. Jeśli po tym wszystkim ktoś zdecydował się wyruszyć Terrotem na umizgi, to rzeczywiście był typem ówczesnego macho. Warto zaznaczyć, że wersja turystyczna była i tak prawdziwym luksusem w porównaniu do odmiany „sport” bez opcji wysprężania i rozruchu nożnego. Ale tamten model skierowany był – cytując słowa instrukcji: „do tych, którzy nie obawiali się kilku kroków pchania motocykla w celu jego uruchomienia”.

### Starzec z charakterem

Przedstawiany Terrot E 250 znalazł swoje miejsce w przytulku dla starych motocykli,



czyli w Pracowni Piotra Kawalka we Wrocławiu, gdzie pod ręką między innymi Jurka Szdłowskiego odżywają starocie. Pierwszy kontakt z motocyklem jeszcze przed sesją fotograficzną wzbudził u mnie pewien dreszczyk emocji. Wygląd jego nasuwał bowiem nieodparte skojarzenia z bezwzględny procesem starzenia i niemą walką (maszyny) z czasem. Pierwszy dotyk spotęgował wrażenie – objęcie rękojeści na słabej, rozdygotanej kierownicy przypominało podanie ręki starcowi. Chropowate, twarde powierzchnie i nieregularna faktura dotkniętej zębem czasu powłoki lakierniczej niczym spracowanej skóry, a także zapach skózanego siedzenia, schowka i całego motocykla było jak cofnięcie się w czasie o po-

nad 80 lat do momentu jego powstania. W oczy rzucał się nietypowy kształt cylindra, niespotykany w innych motocyklach. Maszyna z Wrocławia działa. Jest słaba, ale jedzie i ma wszystko, co jej potrzeba do ruchu. Koło zamachowe wiruje sobie na wolnym powietrzu, odganiając muchy. Maszyny nie można cisnąć, bo istnieje obawa ze się rozleci. Sprzęt nie hamuje, bo zacisk hamulcowy od dawna nie spełnia swojej funkcji. Nietypowe przednie zawieszenie ze zmyślnym podwójnym amortyzatorem działa znakomicie, dobrze wybierając drobne uskoki i dziury. Pewien sentymentalny facet zdecydował się oddać go Piotrkowi do remontu. Kto wie, kiedy ten motocykl odzyska swój pierwotny wigor? ●

## DANE TECHNICZNE

### TERRT E 250

#### SILNIK

Typ:	jednocylindrowy, dwusuwowy chłodzony powietrzem
Pojemność skokowa:	269 ccm
Moc maksymalna:	2,75 KM przy 2200 obr./min
Zasilanie:	gaźnik sterowany dwoma manetkami (ssania i przepustnicy)
Instalacja elektryczna:	6V, zapłon iskrowy
Sprzęgło:	jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów:	dwubiegowa, biegi przełączane ręcznie dźwignią przy zbiorniku paliwa,
Napęd tylnego koła:	pas klinowy, regulacja napięcia za pomocą przesuwanej skrzyni biegów

#### PODWOZIE

Rama:	zamknięta, rurowa, spawana
Zawieszenie przednie:	wahaczowi z podwójnym elementem resorującym - tłumiacym (dwie sprężyny),
Zawieszenie tylne:	sztynne
Hamulce:	zacisk sterowany nożnie i ręcznie, działający na obręcz pasową napędu tylnego koła
Opony:	24/2 1/4

#### WYMIARY I MASY

Szerokość:	800 mm
Wysokość:	950 mm
Wysokość siedzenia:	800 mm
Masa własna bez paliwa i wyposażenia:	80 kg
Prędkość maksymalna:	55 km/h
Średnie zużycie paliwa:	około 3 l/100km

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

