

1910

Magnat-Debon



SAISON 1910

CONCOURS DE BICYCLETTES DE TOURISME
DU T. C. F.

G^{DE} MÉDAILLE D'OR
LA PLUS HAUTE RÉCOMPENSE

Bicyclettes ♣ ♣ ♣

Motocyclettes ♣ ♣

MAGNAT-DEBON

MAGNAT & MOSER, Constructeurs

Usines, Bureaux
et Magasins de Vente :

GRENOBLE

69 et 71, Cours Saint-André

TÉLÉPHONE : 4-35

Adresse télég. : CYCLES-MAGNAT



AGENCES à

PARIS :

48, Rue Saint-Ferdinand (*Avenue de la Grande-Armée*)

40 ter, Avenue de Suffren (*Champ-de-Mars*)

LYON	30, Avenue de Noailles.
GENÈVE	Place du Cirque.
SAINTE-ÉTIENNE ..	6, Rue du Grand-Moulin.
MARSEILLE	180, Rue de Rome.
TOULON	70, Boulevard de Strasbourg.
NIMES	6, Boulevard Amiral-Courbet.
MONTPELLIER	Place Saint-Denis.
TOULOUSE	57 bis, Allées Lafayette.

Nos bicyclettes et motocyclettes sont justement appréciées pour leur cachet et leur fini. Tenant à satisfaire une Clientèle spéciale de Touristes et d'Amateurs, nous continuerons à leur offrir des machines différant absolument de la fabrication par grande série, par le choix des matières de toute première qualité et les soins avec lesquels les moindres pièces auront été établies et contrôlées.

FABRIQUER MOINS POUR FABRIQUER MIEUX

Nous sommes heureux de mettre sous les yeux de nos Clients l'éloge que fait de notre marque le distingué Président du T. C. F.

Chers Messieurs, Reçus
 de votre très agréable
 Abel Ballif.
 Président du Touring Club de France
 l'assurance à votre fabrication
 vraiment méritante et
 qui fait la conscience

Je vous remercie de
 vos courtois
 de m'avoir sur votre
 nouvelle machine
 avec cord
 B

Des éloges émanant d'une source aussi autorisée, nous encourageant à toujours mieux mériter la faveur du Public qui, pour exprimer le FINI EXEMPLAIRE en fait de Cycles et Motos, emploie volontiers le terme de comparaison :

FINI COMME UNE MAGNAT-DEBON

CONDITIONS GÉNÉRALES

□ ○ □

CONDITIONS DE VENTE

Les prix portés au présent catalogue sont nets et s'entendent pour machines prises dans nos ateliers.

L'emballage est facturé au prix coûtant et n'est repris en aucun cas.

Nos traites ou acceptations de remises ne sont pas une dérogation au lieu de paiement dans Grenoble.

Par convention expresse, toutes difficultés seront jugées par le Tribunal de Grenoble.

EXPÉDITIONS

Nos envois sont soigneusement contrôlés au départ de l'usine et les Compagnies vérifiant d'autre part les feuilles d'expédition portant le détail des marchandises, nous déclinons toute responsabilité en cas d'avarie ou de manquant. Les Compagnies de chemins de fer sont responsables des marchandises qu'elles transportent; aussi prions-nous nos clients de bien vérifier leurs colis avant d'en prendre livraison, et de ne signer le récépissé qu'après vérification, cette signature donnant décharge au chemin de fer, sans recours possible.

Toute réclamation doit être faite au Chef de Gare, par lettre recommandée, dans les trois jours qui suivent la réception des marchandises.

Les expéditions destinées à des clients n'ayant pas de compte à la maison sont faites contre remboursement.

Sauf indication contraire, toutes les marchandises sont expédiées en grande vitesse.

GARANTIES

Nous garantissons nos machines contre tout vice de construction. Toutefois cette garantie est limitée au remplacement des pièces qui seraient reconnues défectueuses; les frais de port ainsi que d'emballage, s'il y a lieu, sont toujours à la charge du client.

Nous déclinons toute responsabilité en cas de modification apportée à nos machines par des tiers.

RÉPARATIONS

Les pièces à réparer ou à remplacer doivent nous être adressées franco gare avec mention lisible, sur le colis, des nom et adresse de l'expéditeur, et toute demande de pièces doit être accompagnée de l'échantillon; à défaut, bien indiquer le modèle et le numéro de la machine lorsqu'il s'agit d'une bicyclette, et le numéro du moteur et sa force lorsque les pièces sont pour une motocyclette.

LIVRAISONS

La plus grande célérité est apportée à la construction des machines, mais en aucun cas, nous ne serons passibles de dommages-intérêts pour retard apporté à leur livraison.

PARTICULARITÉS de notre CONSTRUCTION



NOS FREINS

L'emploi de la roue libre a imposé aux freins un rôle capital dans l'usage de la bicyclette; la sécurité du cycliste en dépend entièrement.

Nos freins sont à comparer à des tenailles à grande force de leviers, un léger serrage sur la commande suffit pour produire un *freinage* très énergique, à la fois *doux et progressif*. Cela tient à leur construction et montage soignés: la plupart des freins sont composés de pièces en tôle découpée, et simplement posées; s'ils fonctionnent à peu près au commencement, ils prennent vite du jeu et broutent; les freins M. D., par

contre, sont en *acier forgé ouvré, et soigneusement ajustés*; les tenons du frein avant sont brasés sur les fourreaux de fourche, faisant ainsi corps avec la machine; de même que la chape d'articulation du levier de commande fait corps avec le guidon. Des longs patins, en toile caoutchoutée, inusables, agissent sur les plats latéraux du profil de notre jante (modèle déposé, voir ci-après), spécialement établi en vue du fonctionnement des freins.

Entièrement en acier forgé,

nos freins

sont d'une sécurité absolue



FREIN AVANT

Breveté S. G. D. G.

A commande intérieure, qui est la transmission la plus pratique en vue du paquetage; entièrement protégée, elle est garantie contre toute détérioration et, de plus, elle conserve à la machine l'aspect d'élégante simplicité.

FREIN ARRIÈRE, Breveté S. G. D. G.

Les deux longues branches en acier forgé, faisant ressort, donnent à ce frein une *élasticité sans pareille*. Couramment la commande est par poignée MD sur guidon et transmission par câble; sur indication spéciale, commande à serrage continu (voir ci-après).

C'est de tous les freins existant :

Le plus puissant,

Le plus doux,

Le plus sûr,

Le plus élégant.

Prix : 25 fr.

S'ajuste sur toutes les bicyclettes

Indications nécessaires pour freins destinés à des machines autres que celles de notre marque :

- 1° Diamètre du tube du guidon;
- 2° Diamètre ou dimensions du profil des tubes arrières du cadre et leur écartement.



COMMANDE A SERRAGE CONTINU

pour frein arrière, breveté s. g. d. g.

C'est un complément très pratique des commandes de freins ordinaires.

Description : Un simple treuil à friction, placé à portée facile de la main, sur le tube horizontal du cadre, enroule la cordelette de commande du frein arrière.

Mode d'emploi : Dans une descente, au lieu d'être obligé de tenir serré constamment les leviers de frein, un simple demi-tour de tambour de commande suffit pour provoquer le freinage continu.

Avantages : Suppression de la fatigue des mains dans les longues descentes.

Nous livrons cette commande sans augmentation de prix en remplacement de celle par poignée sur guidon, ou comme commande supplémentaire au prix de 10 francs.



CADRES

Notre spécialité de bicyclettes à changement de vitesse, machines qui sont soumises aux plus grandes fatigues, nous a forcément obligé d'apporter une **attention toute particulière à la solidité des cadres.**

Outre la résistance de l'ensemble assurée par l'emploi de tubes d'une qualité d'acier spécial, nous avons augmenté la **résistance latérale du cadre** (très importante) par le mode de construction suivant: au lieu de réunir le pédalier avec la fourche arrière, simplement par la prolongation des tubes, comme cela se fait couramment,

nous avons adopté le système démontré par la gravure ci-dessus, plus résistant, et en même temps d'aspect plus harmonieux.

Hauteurs courantes (mesurées du centre du pédalier à l'extrémité du tube porte-selle):

Hommes : 55, 60 et 65 c/m. — Dames : 50 et 55 c/m.



ROUES

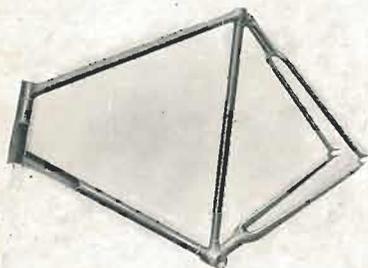
Pour bicyclettes sans changement de vitesse : Le diamètre des roues est de 65 c/m pour machines à cadres de 50, 55 et 58 c/m, et de 70 c/m pour machines à cadres de 60 et 65 c/m. (Pour les cadres de taille inférieure à 60 c/m, les roues de 70 c/m sont disproportionnées.)

Pour bicyclettes avec changement de vitesse (machines de tourisme) : le diamètre des roues est de 65 c/m pour toutes les hauteurs de cadres, ceci pour remédier à l'augmentation de poids causée par les pneumatiques de grosses sections avec lesquels elles sont exclusivement demandées, et, en même temps, pour augmenter la résistance du cadre et des roues elles-mêmes (dimensions plus resserrées), ce qui est important en considération du service très dur auquel ces machines sont généralement soumises : en plus, la machine devient plus basse, ce qui la rend plus facile à enjamber en côte.

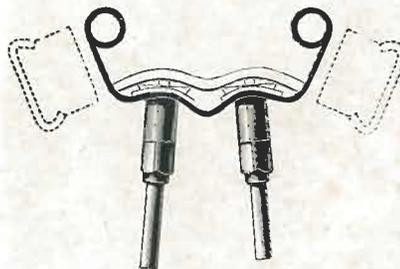


ROULEMENTS

Les roulements étant pour ainsi dire l'âme de la bicyclette, il est évident que **les soins les plus minutieux sont apportés à leur établissement. Le côté intérieur des écrous et le côté extérieur des cônes sont convexes, correspondant à des rondelles de serrage concaves. De cette façon, la rondelle faisant en quelque sorte fonction de ressort Belleville, empêche tout desserrage sous l'action des trépidations, toute déformation des axes et tout coincement des roulements.** On est ainsi assuré du **réglage parfait.** Ce mode de serrage (à rotule), les soins d'exécution et le choix de matière (acier fondu au creuset pour les cônes) renferment tout le secret de la **supériorité de rendement et de durée** de nos roulements.



JANTE M.D



JANTES

Celles-ci sont l'objet de notre plus grande attention, car **sans jantes parfaites pas de freinage parfait.** Aussi nous avons établi un profil (modèle déposé) spécialement approprié aux freins sur jantes à serrage latéral.

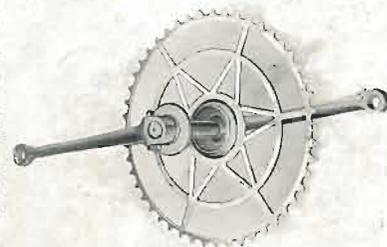
De la gravure ci-contre ressort combien l'orientation du point d'appui pour les patins a été judicieusement déterminée. En outre, c'est le profil le mieux établi au point de vue de la résistance.

Déjà jugée **la meilleure** par le Comité technique du Concours du T.C.F., notre jante maintient toujours son rang.

C'EST LA SEULE JANTE PARFAITE

PÉDALIER

Le système employé dans tous nos modèles est celui dit « à cloche », désignation provenant de la forme spéciale de la bielle (voir la gravure ci-contre) qui, du côté de la chaîne, enveloppe le pédalier, formant une « cloche » dans laquelle est logé le roulement à billes. Ce dispositif permet **l'écartement maximum des roulements à billes**, d'où résulte un **rendement supérieur** en comparaison du système à doubles clavettes; en outre, l'aspect est plus élégant.



CHAÎNE

Nous avons donné la préférence au pas de 15^{m/m}, qui est l'intermédiaire avantageux entre l'ancien pas de 25,4^{m/m}, trop gros, et du pas le plus usité maintenant, de 12,7^{m/m}, trop fin. Le pas de 15^{m/m} expose la chaîne bien moins à l'encrassement: en outre il la rend plus légère.

ÉCROUS ET CLEFS

Tous les écrous sont unifiés autant que possible, de sorte qu'une clef de serrage avec seulement cinq ouvertures, et une de réglage avec trois ouvertures suffisent pour toute la machine.

A titre d'élégance, les écrous des axes sont à chapeaux (écrous bornes).



BICYCLETTE Modèle A

DE COURSE



DESCRIPTION

POIDS, avec pneus légers démontables, 10 k. 500. — CADRE de 0^m58, construction spéciale pour course, avec arrière très court. — GUIDON de course avec potence. — JANTES "WEST-WOOD" émaillées et nickelées. — PNEUMATIQUES à tringles, 650 x 28 ou 32. — PÉDALIER à cloche. — DÉVELOPPEMENT courant 6^m12 ou tout autre au choix (voir page 22).

Prix : avec sacoche garnie.....	fr. 250
avec frein MD sur jante arrière et roue libre MD nickelée.....	280
Supplément pour jantes bois et aluminium.....	10

ERRATUM. — Lire page 10 : Ces deux types de modèles sont de même qualité et de fini, au lieu de prix, en ce qui concerne, etc.

BICYCLETTE Modèle A

DE VILLE



DESCRIPTION

Même machine que Modèle A de course, mais avec guidon n° 2 (voir page 20)

Aucune autre bicyclette ne saurait répondre autant au goût de l'amateur d'une machine extra-légère de ville ou de promenade.

Elle se distingue particulièrement par l'élégance de ses lignes, qui lui donnent une allure de sveltes légèreté.

DÉVELOPPEMENT courant 5^m74 ou tout autre au choix (voir page 22).

Prix : avec sacoche garnie, roue libre MD nickelée et frein MD sur jante arrière.....	fr. 280
Supplément pour jantes bois et aluminium..	10

BICYCLETTES Modèles B et C

DE ROUTE



Ces deux types de modèles sont de même qualité et de prix, en ce qui concerne la machine proprement dite; le prix plus élevé du modèle C est dû au frein avant et à la différence de l'équipement.

DESCRIPTION

CADRES de 55, 60 et 65 c/m. — PÉDALIER à cloche. — GUIDON n° 2, ou autre au choix (voir page 20). — JANTES acier MD émaillées et bords nickelés. — ROUE LIBRE MD nickelée. — GARDE-BOUE acier émaillé. — SACOCHE garnie. — DÉVELOPPEMENT courant 5^m55 ou tout autre au choix (voir page 22).

MODÈLE B

ÉQUIPEMENT. — Pneumatiques à tringles de 38 m/m. — Chambres à air continues. — Bonne selle. — Poignées de guidon en celluloïd.

Prix : avec 1 frein, MD sur jante arrière	fr. 290
Supplément pour jantes bois et aluminium.....	10
— avec jantes Westwood	285

NOTA. — Notre frein arrière seul suffit amplement comme puissance; toutefois, pour cause de commodité et de sécurité absolue, dans les descentes longues et rapides, nous recommandons de le compléter avec notre dispositif à serrage continu (page 5).

MODÈLE C

ÉQUIPEMENT. — Pneumatiques à talons de 38 m/m. — Chambres à air interrompues (voir page 21). — Selle de luxe. — Poignées de guidon en corne.

Prix : Complète avec frein sur jante avant MD à serrage intérieur. — Frein sur jante arrière MD.....	fr. 330
Supplément pour jantes bois et aluminium	10

NOTA. — Carter de chaîne (voir page 20).

BICYCLETTE de Dame, Modèles DB et DC



MODÈLE DB

DESCRIPTION. — CADRE de 0^m50 et 0^m55. — PÉDALIER à cloche. — GUIDON n° 2, pour cadre de 50 c/m et n° 1 pour cadre de 55 c/m (voir page 20). — JANTES acier MD émaillées et nickelées. — UN FREIN MD sur jante arrière. — ROUE LIBRE MD nickelée. — GARDE-BOUE acier émaillé. — FILETS garde-jupes. — GARDE-CHAÎNE acier émaillé. — Equipement B (voir modèle B, page 10). — DÉVELOPPEMENT courant 5^m02 ou tout autre au choix (voir page 22).

Prix.....	fr. 300
Supplément pour jantes bois et aluminium.....	10
— avec jantes genre WESTWOOD.....	295

MODÈLE DC

DESCRIPTION. — Conforme au modèle DB mais avec équipement et deux freins, comme modèle C (voir page 10) pneumatiques 650 x 40.

Prix : Complète.....	fr. 340
Supplément pour jantes bois et aluminium.....	10

N. B. — Sur commande, nous construisons le modèle DC avec notre changement de vitesse dans le pédalier, avec deux et trois vitesses, moyennant un supplément de 135 et 185 fr. (voir page 16);

Avec notre dispositif rétro-direct à deux vitesses (voir page 17) (Modèle DE), moyennant un supplément de fr. 85.

Et à trois vitesses dont une directe et deux rétros (voir page 18) (Modèle DI) moyennant un supplément de fr. 185.

DIRECT OU RÉTRO ?

Avant de donner la description de nos différents systèmes à changements de vitesse, nous croyons utile, pour guider l'acheteur, de dire ici ce que nous pensons quant à l'utilité pratique du changement de vitesse *direct ou rétro*.

Quelques maisons, ne fabriquant que l'un ou l'autre de ces deux systèmes, préconisent naturellement l'un au détriment de l'autre, de sorte que plus l'acheteur consulte ces constructeurs, plus il est perplexe. Pour nous, qui les offrons tous les deux, et qui n'avons pas intérêt à flatter l'un plus que l'autre, voici notre avis à ce sujet :

Il y a maintenant neuf ans que le capitaine PERRACHE, le vulgarisateur du rétro-pédalage, a publié ses intéressantes expériences sur ce système qui, après avoir été critiqué à tort comme tout ce qui sort de la routine, trouve de plus en plus d'amateurs ; donc, par sa vitalité seule est prouvée son utilité. Après plusieurs années d'expérience, la pratique a fait disparaître toute exagération et établi que l'un ou l'autre système peut être préférable.

Le Rétro-pédalage demande en général, pour qu'il en résulte les avantages que nous mentionnerons plus loin, un certain entraînement, il faut s'habituer à ce nouveau mouvement comme il faut s'habituer à tout nouvel exercice. Mais plus on s'y familiarise, plus ressortent les avantages du rétro-pédalage sur le pédalage direct :

Suppression du point mort, ce qui permet de pédaler plus lentement, sans à-coups, d'où il résulte qu'à développement égal on peut monter les côtes plus facilement qu'en direct. Le déplacement du point d'appui sur les pédales évite la traction des bras et la position penchée, d'où absence d'essoufflement et de surmenage.

Ces qualités font de la *rétro-directe la bicyclette d'hygiène par excellence*.

En outre, est à signaler l'avantage très appréciable d'obtenir toujours automatiquement une vitesse directe et une vitesse rétro, en inversant simplement le sens de rotation des pédales. Très avantageux, à l'arrêt et au démarrage en côte, est également le fait que la machine ne recule pas : ceci par contre est un inconvénient chaque fois qu'il s'agit de pousser la machine en arrière (transport en chemin de fer, fond de couloir, garage, etc.) inconvénient que seul, de tous les systèmes connus, notre Mod. I (page 18) supprime.

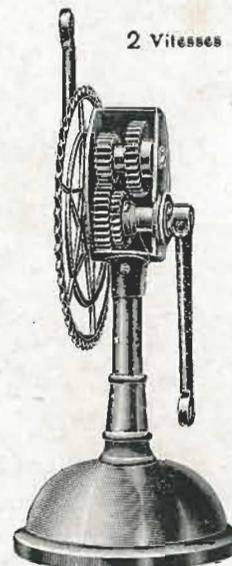
Donc, à tous ceux qui font de la bicyclette assez fréquemment, pour s'entraîner et conserver l'entraînement du Rétro-pédalage, nous disons franchement : Achetez une Rétro-Directe.

A ceux par contre qui ne sortent que rarement, ou d'une façon très irrégulière, ou qui habitent la plaine, mais qui, néanmoins, pendant les vacances, par exemple, veulent goûter le charme de la bicyclette dans les régions montagneuses, à ceux-là nous disons : Choisissez une machine à changement de vitesse direct, qui vous rendra toujours d'excellents services, surtout en observant dans les petites vitesses de *toujours pédaler rond* (ankle play) et de *ne jamais accélérer la cadence normale*.

CHANGEMENTS de VITESSE DIRECTS

par **PÉDALIER** système

B⁶ S.G.D.G. **MAGNAT-DEBON** B⁶ S.G.D.G.



2 Vitesses

CONCOURS

DE BICYCLETTES

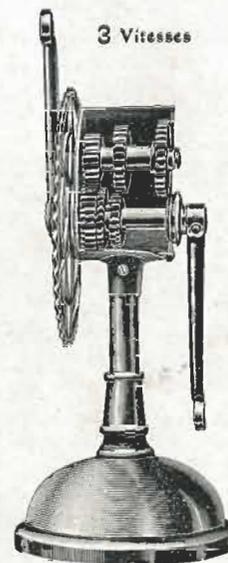
DE TOURISME

du T. C. F.

Grande Médaille d'Or



La simplicité, la solidité à toute épreuve, le rendement parfait, le rapport des multiplications bien échelonnées, la durée illimitée de nos changements de vitesse par pédalier, et surtout l'indérégabilité absolue de la commande, expliquent aisément pourquoi ils sont de plus en plus préférés à tout autre système.



3 Vitesses

Le dispositif est composé d'un mouvement de pédalier qui ne diffère d'un ordinaire, que par l'axe qui est carré, et sur lequel coulisse un train balladeur ; celui-ci peut être accouplé directement avec le pignon de chaîne (grande vitesse en prise directe) ou être mis en prise avec l'intermédiaire qui transmet le mouvement en le démultipliant.

Le pédalier 3 vitesses ne diffère de celui de 2 vitesses que par un couple d'engrenages démultipliateurs de plus.

Par des minutieuses observations nous sommes arrivés à établir un tracé d'engrenages, où il n'y a contact qu'au diamètre primitif ou imaginaire, c'est-à-dire **qu'il n'y a aucune perte de force par frottement d'engrenages** dans les petites vitesses, où les engrenages seuls travaillent, ni par frottement d'axe, tous les engrenages roulant sur billes.

Une preuve classique de l'excellence du rendement était déjà le concours de bicyclettes de tourisme du T. C. F. où un amateur de près de 50 ans faisait quatre fois le trajet Grenoble à Chambéry par les 3 cols (total 240 kilom. avec 8.000 mètres d'élévation) se classant toujours dans les premiers arrivants.

Le mécanisme n'a rien de commun avec les changements de vitesse par moyeu qui recèlent non seulement de nombreux pignons satellites faibles et microscopiques, mais encore une quantité d'autres pièces délicates qui sont en plus à commande par câble, qui est sujet à des dérèglages fréquents.

Le cycliste auquel les circonstances imposent plutôt le changement de vitesse direct que rétro-direct (voir page 12) trouve dans notre modèle G (page 14), avec ses trois vitesses bien échelonnées, la machine idéale pour lui : avec elle, il peut aborder toutes les routes, par tous les temps, n'ayant jamais à s'occuper de son changement de vitesse, celui-ci étant d'une construction à toute épreuve, enfermé dans un carter absolument étanche et à commande rigide, absolument indérégable.

BICYCLETTES Modèles F et G à 2 et 3 Vitesses directes



DESCRIPTION

Machines du type C (voir page 10) mais avec pneumatiques de 40^m/_m.

Modèle F à 2 vitesses

Prix : Complète..... fr. 450

JEUX DE DEVELOPPEMENTS

Réduction de 42 % du grand au petit développement ; sans indication spéciale, ce modèle est livré couramment avec 5^m43 et 3^m14.

Autres jeux de développements, au choix :

6^m53 × 3^m78 — 6^m12 × 3^m54 — 5^m74 × 3^m32 — 5^m14 × 3^m.

Modèle G à 3 vitesses

Prix : Complète..... fr. 500

JEUX DE DEVELOPPEMENTS

Réduction de 42 % du grand au moyen développement et 59 % du grand au petit développement.

Sans indications spéciales, ce modèle est livré couramment, avec 5^m74 × 3^m32 × 2^m35.

Autres jeux de développements, au choix :

6^m53 × 3^m78 × 2^m67 — 6^m12 × 3^m54 × 2^m50 — 5^m43 × 3^m14 × 2^m22
5^m14 × 3^m × 2^m10.

CARTER DE CHAINE : Voir page 20.

COMMANDE DU CHANGEMENT DE VITESSE. — Les changements de développements s'obtiennent en marche très facilement, sans choc ni bruit, au moyen d'un disque de commande placé à la portée de la main sur le tube supérieur du cadre.

Pour changer de vitesse, il suffit de soulever ce disque en cessant de pédaler — tourner alors le disque dans le sens de l'aiguille d'une montre pour augmenter le développement, dans le sens inverse pour le diminuer, **sans jamais forcer**; imprimer en même temps aux pédales un très léger mouvement rétrograde, et infailliblement le changement de vitesse s'opère. Les trous d'arrêt du disque sont marqués des lettres G. M. P., lesquelles correspondent à la grande, moyenne et petite vitesse.

GRAISSAGE

ENGRENAGES. — Lors du montage des pédaliers, dans nos ateliers, les engrenages sont pourvus d'un mélange de graisse consistante et de vaseline, ce qui suffit pour une saison.

En employant ce mélange on évite l'inconvénient de l'huile qui est trop liquide, et celui de la graisse consistante seule, qui est trop épaisse. Sur le pédalier se trouve vissée une plaque écusson qui recouvre une ouverture, par laquelle on peut opérer le renouvellement de la graisse.

INTERMÉDIAIRE. — La même ouverture permet de graisser les roulements à billes du pignon intermédiaire, ce qui doit se faire tous les 500 kilomètres environ, avec de la bonne huile de roulement.

Dans ce but, amener en regard de l'ouverture le trou graisseur qui se trouve dans le milieu du pignon intermédiaire.

ROULEMENTS DE L'AXE. — Quant au graissage des roulements de l'axe du pédalier, il se fait par les trous graisseurs placés de chaque côté, lesquels sont recouverts de ressorts cache-poussière.

Le graisseur central qui se trouve sur la cloche de la manivelle-axe (côté droit) conduit au roulement différentiel, qui ne travaille que dans les petites vitesses ; si l'on se sert souvent de ces dernières, le graisser d'une fréquence proportionnelle.

N. B. — En cas de démontage, observer que l'écrou de l'intermédiaire est fileté à gauche.

RENSEIGNEMENT IMPORTANT. — A première vue, la tige de commande du changement de vitesse paraît exposée à pouvoir être détériorée facilement en cours de transport par chemin de fer, mais en réalité cette tige est bien protégée par le guidon, la selle et les pédales, **il n'est jamais arrivé un seul cas de non fonctionnement de la commande.** Il nous serait bien facile de remplacer cette tige par du câble ou des tringles à jointures longeant les tubes du cadre, mais en faisant ainsi nous enlèverions justement une des qualités caractéristiques de notre commande vis-à-vis de toutes les autres, qui consiste dans son **indérégabilité absolue.**

BICYCLETTES DE DAMES

Modèles **DF** et **DG**

à 2 et 3 Vitesses directes



DESCRIPTION

Machines du type DC (voir page 11) mais avec pneumatiques de 40^{m/m}.



Modèle **DF** à 2 vitesses

Prix : Complète fr. **475**

Sans indication spéciale, ce modèle est livré couramment avec le jeu de développements de 5^m et 3^m.

Autres jeux de développements au choix : 5^m70 × 3^m30 — 5^m35 × 3^m10 — 4^m75 × 2^m75.



Modèle **DG** à 3 vitesses

Prix : Complète fr. **525**

Sans indication spéciale, ce modèle est livré avec le jeu de développements de 5^m35 × 3^m10 × 2^m20.

Autres jeux de développements au choix : 5^m70 × 3^m30 × 2^m34 — 5^m × 3^m × 2^m — 4^m75 × 2^m75 × 1^m95.

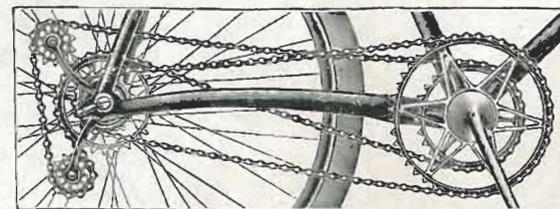


BICYCLETTE Modèle E Rétro-Directe

à 2 vitesses par chaînes

SYSTÈME

Breveté S.G.D.G. **MAGNAT-DEBON** Breveté S.G.D.G.



Excellent système pour tous les amateurs de rétro qui trouvent deux vitesses suffisantes pour le service qu'ils exigent de leur machine.

De tous les modèles présentés sur le marché, notre Dispositif Rétro-direct à deux chaînes est celui qui donne **le meilleur rendement**, car **il n'a jamais qu'une chaîne en prise et celle-ci travaille toujours normalement**.

Les deux chaînes sont réglables indépendamment l'une de l'autre; ce dispositif n'offre donc que des avantages et, en plus de ceux mentionnés ci-dessus, celui d'une plus longue durée que tout autre système.

DESCRIPTION

Machine du type C (voir page 10) mais avec pneumatiques de 40^{m/m}.

Prix : Complète fr. **400**

Sans indication spéciale, ce modèle est livré couramment avec le jeu de développements de 5^m35 direct et 2^m00 rétro.

Tout autre jeu de développements au choix.

Le rapport entre le développement direct et le développement rétro est facultatif.

Développements maxima : direct 6^m50 — rétro 2^m85

Développements minima : direct 4^m50 — rétro 2^m04

BICYCLETTE Modèle I Rétro-Directe

3 Vitesses : 1 Dir. 2 R. par Pédalier

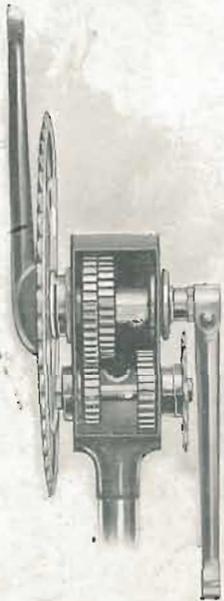
SYSTÈME

Breveté S. G. D. G. **MAGNAT-DEBON** Breveté S. G. D. G.

Voici deux ans que cette machine a fait ses preuves à l'entière satisfaction de nos clients; plusieurs lettres d'attestations nous sont parvenues; entre autres une particulièrement intéressante aussi bien au point de vue spécial de cette machine qu'à celui du Rétro-pédalage en général; nous en enverrons volontiers la reproduction sur demande.

Ce système réunit les mêmes avantages mécaniques que celui de nos changements de vitesse directs (p. 13). Comme ceux-ci il comporte un mouvement de Pédalier avec train balladeur; ce dernier, mis en prise avec le renvoi, transmet les petites vitesses rétro par le pignon de chaîne qui est fixé directement sur l'axe du renvoi. Lorsque le train balladeur occupe sa position moyenne entre les 2 pignons dentés du renvoi, tout le dispositif rétro est complètement débrayé, d'où résultent les avantages énumérés ci-après, qui sont absolument particuliers à cette machine.

C'est la seule bicyclette rétro-directe qui renferme tous les avantages du rétro-pédalage pour l'ascension des côtes, sans enlever aucune des qualités pratiques de la bicyclette simple en plaine, elle réunit pour ainsi dire deux machines en une;



En terrain plat, vous pouvez débrayer tout le dispositif rétro, et la machine ne diffère en rien de la bicyclette simple; aucun organe supplémentaire à celle-ci est en prise, de même que l'inconvénient de ne pouvoir reculer la machine est supprimé.

En pays accidenté, vous avez à côté d'un grand développement direct, le choix de deux développements rétros, et, par l'embrayage de l'un ou l'autre, votre machine est transformée en une rétro-directe avec tous ces avantages, y compris celui d'avoir toujours automatiquement la grande multiplication directe avec l'une ou l'autre rétro (voir page 12).

Ces avantages joints à ceux de robustesse et d'étonnante simplicité de tous les organes, à fonctionnement absolument sûr et indérégable, poids réduit et aspect élégant, font de cette machine

la meilleure Rétro-directe

DESCRIPTION

Machine du type C (voir page 10) mais avec pneumatiques de 40^{m/m}.

Prix : Complète. fr. 500

JEUX DE DÉVELOPPEMENTS

Le rapport est facultatif entre le développement Direct et le suivant en Rétro, mais invariablement il est de 34% entre les deux rétros.

D'après les résultats pratiques sur la route, il est recommandable de choisir une proportion de différence de développement un peu plus grande entre celui en Direct et le suivant en Rétro, qu'entre les deux Rétros; les combinaisons ci-après correspondent à ce desiderata.

Sans indication spéciale, ce modèle est livré couramment avec le jeu de développement de 5^m71 direct, 3^m43 et 2^m26 rétro.

Autres jeux de développements au choix :

6^m53 × 3^m88 × 2^m56 — 6^m12 × 3^m62 × 2^m40 — 5^m33 × 2^m23 × 2^m12
5^m02 × 3^m06 × 2^m02.

Commande du Changement de Vitesse : Elle est la même que celle pour pédalier à 2 et 3 vitesses directes (voir page 15); toutefois le mode d'emploi varie légèrement :

Pour changer de vitesse, pédaler en direct, sans précaution aucune.

Le disque de commande comporte 3 trous d'arrêt qui sont indiqués dans l'ordre suivant de 3 lettres : M. G. P., qui correspondent aux développements suivants :

G. : Grande vitesse seule ;

M. : Moyenne vitesse rétro et grande vitesse directe ;

P. : Petite vitesse rétro et grande vitesse directe.

Pour changer de vitesse, G. se trouvant entre M. et P., l'on n'a qu'à retenir qu'il faut toujours passer par G. pour interchanger les vitesses rétro.

GRAISSAGE

Suivre indications pour pédalier deux et trois vitesses directes (page 15), excepté pour l'intermédiaire, dont les roulements à billes se graissent extérieurement dans ce dispositif.

GUIDONS POUR BICYCLETTES



Guidon n° 1
Droit

Guidon n° 2
Relevé

Guidon n° 3
Très relevé

Ces guidons sont ceux employés pour toutes nos bicyclettes, sauf pour le modèle A de course, qui a son guidon spécial (voir page 8).

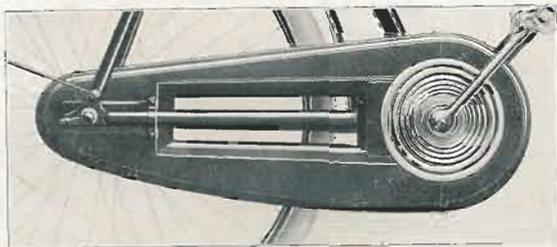
Le guidon relevé n° 2 convient particulièrement pour les bicyclettes à une vitesse, modèles B et C, et à changement de vitesse direct F et G; il donne une position légèrement inclinée, qui est avantageuse pour le pédalage en direct, tandis qu'une position plus droite est préférable pour le rétro-pédalage; pour ce motif les modèles E et I sont munis du guidon très relevé n° 3.

Le guidon n° 1 est établi pour satisfaire les clients qui préfèrent une position plus inclinée.

N. B. — La hauteur de la direction des *bicyclettes de Dames* étant la même pour cadre de 50 c/m et de 55 c/m, nous munissons la première taille du guidon n° 1 et la seconde de celui n° 2; la hauteur des poignées du guidon devient ainsi relativement la même par rapport à la hauteur de la selle.



CARTER DE CHAÎNE



S'adapte sur nos modèles B, C, F et G.
Ne peut être livré séparément.

Supplément. fr. 35

Renseignements sur les Pneumatiques

Par suite des avantages mentionnés ci-après, toutes nos machines sont montées avec des

ENVELOPPES A TALONS ET CHAMBRES A AIR INTERROMPUES,
sauf les modèles A; B et DB.

L'ENVELOPPE A TALONS se monte et se démonte bien plus aisément que celle à Tringles, par contre, elle est d'un prix plus élevé.

LA CHAMBRE A AIR INTERROMPUE rend les réparations très faciles, parce qu'elle peut être enlevée complètement de la roue sans exiger le démontage de cette dernière.

LE MONTAGE DES PNEUMATIQUES demande certaines précautions; sans les observer, le meilleur pneu causerait des ennuis; aussi nous croyons être utile à nos clients, en mettant dans la sacoche de chaque machine une petite notice sur le montage des pneumatiques, leur entretien et réparations.

GARANTIE DES PNEUMATIQUES. — Les pneumatiques sont pour ainsi dire la chaussure de la bicyclette; leur durée est en général proportionnée à leur entretien et à l'usage que l'on en fait; il serait donc illogique de les garantir pour un délai fixe qui serait trop long ou trop court, selon les circonstances. Nous prions ceux de nos clients qui se croient en droit de réclamer pour détérioration anormale de leurs pneumatiques, de nous adresser l'objet de la plainte, accompagné d'une lettre à l'appui. Nous examinerons le cas, et transmettrons la réclamation au fabricant, si nous la trouvons justifiée.

TABLEAU DE DÉVELOPPEMENTS

Nombre de dents		Roues de 650 ^{m/m} de Diamètre	Roues de 700 ^{m/m} de Diamètre
Pédalier	Moyeu	Développements	Développements
42	15	5 mètres 71	6 mètres 15
	16	5 » 33	5 » 74
	17	5 » 02	5 » 40
	18	4 » 74	5 » 11
	19	4 » 49	4 » 83
	20	4 » 28	4 » 61
48	15	6 mètres 53	7 mètres 03
	16	6 » 12	6 » 59
	17	5 » 74	6 » 18
	18	5 » 43	5 » 84
	19	5 » 14	5 » 52
	21	4 » 89	5 » 27
	21	4 » 65	5 » 02

ERRATUM. — Lire page 10 : Ces deux types de modèles sont de même qualité et de fini, au lieu de prix, en ce qui concerne, etc.

NOS MOTOCYCLETTES

▼ ▼ ▼

Avant de commencer la description de nos motos, nous tenons à faire remarquer que pour leur construction, comme pour celle des bicyclettes, nous nous sommes efforcés de sortir de l'ordinaire en créant des **Motocyclettes Perfectionnées**, où la plus grande simplicité et accessibilité de tous les organes s'harmonisent avec un cachet de lignes et de fini impeccables.

Il y a quelques années, on prévoyait la mort prochaine de la motocyclette par suite de son poids vraiment excessif (80 à 100 kil.). C'était en effet un engin peu pratique, difficile à manier et plutôt dangereux.

C'est alors que la décadence de la motocyclette trop puissante, trop lourde, faisait surgir le contraire opposé : la bicyclette à moteur, machine trop légère, peu confortable; facile à manier, il est vrai, mais, présentant, par suite de son moteur trop faible, le vice fondamental qu'à la première côte un peu dure, le cavalier se voyait à son grand déplaisir obligé de pédaler pour seconder un moteur insuffisant.

Nous n'avons fait, ni l'un ni l'autre, prévoyant que la solution de la motocyclette pratique résiderait dans la moyenne des deux spécimens mentionnés ci-dessus, aussi bien par rapport au poids total que la force du moteur.

Et depuis, l'expérience nous a confirmé que nous étions dans la bonne voie.

Ayant commencé en 1904 par une motocyclette d'un poids d'environ 45 kilogs, nous avons pu constater par les résultats pratiques sur la route, que ce poids offrait toute la sécurité nécessaire, et nous avons continué à perfectionner chaque année ce type, pour en arriver à notre 1/3 de litre (2 HP 1/2, modèle 1910, page 25).

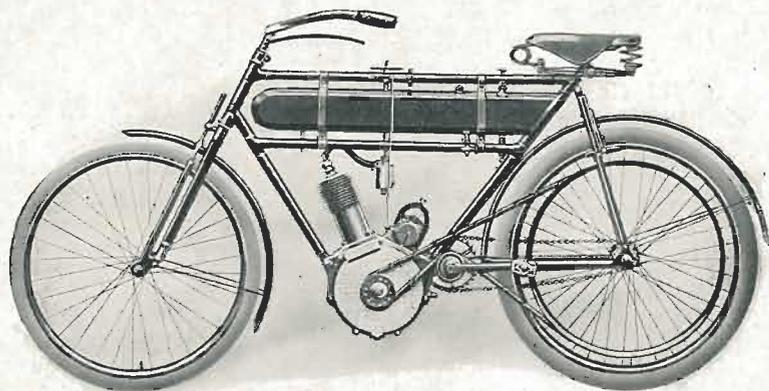
En outre, nous avons établi un type de (2 HP, 1/4 de litre) encore un peu plus léger (voir ci-après page 24).

▼ ▼ ▼

Motocyclette " MAGNAT-DEBON " 2 HP

(1/4 de litre), 40 kilog. environ

LA MOTO-TOURISTE



Avec notre type 2 HP 1/2 (1/3 de litre) nous avons résolu le problème de la motocyclette idéale pour tous ceux qui sont amateurs de vitesse.

Mais il restait une lacune à remplir, celle de la motocyclette répondant plutôt aux desiderata du touriste qu'à ceux de l'amateur de vitesse, c'est-à-dire d'une **motocyclette moins rapide, et néanmoins capable de monter toutes les côtes sans pédaler.**

C'est pour répondre à ces besoins que nous avons créé notre type 2 HP (1/4 de litre) qui a donné entière satisfaction à tous ceux de nos clients qui s'en sont rendus acquéreurs.

COUPE DES PETITES MOTOS. — 157 kil., organisée par le « Moto-Club de Marseille ». 1^{re}.

DESCRIPTION : Voir pages 27 et 28.

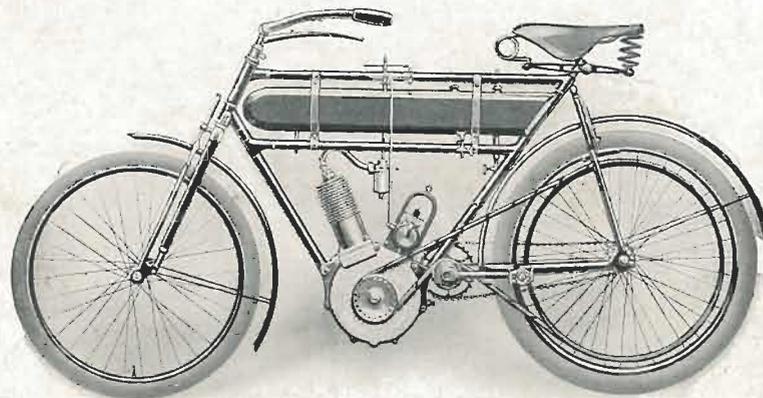
Prix : Complète (voir page 28) avec fourche élastique MD fr. **1.000**

Pour suppléments facultatifs, voir page 26.

Motocyclette " MAGNAT-DEBON " 2 HP 1/2

(1/3 de litre) 45 kilog. environ

RAPIDE-LÉGÈRE



Cette machine, qui sillonne toutes les routes de la France, est suffisamment connue pour que nous n'ayons à la représenter en détail.

Mise au point sur les **côtes formidables** du Massif de La Grande-Chartreuse, c'est toujours la seule motocyclette du poids d'environ 45 kilog. seulement, qui permet une variation de vitesse de 10 kilomètres à l'heure (sans couper l'allumage) jusqu'à 60 et 70 kilomètres (selon le poids du cavalier) et de monter toutes les côtes.

D'apparence très élégante, d'une étonnante simplicité, économique et souple, notre Moto 2 HP 1/2 est bien l'idéale pour les amateurs de vitesse.

Comme attestations de sa supériorité, nous ne mentionnerons que les deux plus belles performances qu'elle a ajoutées à son actif pendant la saison 1900.

La Coupe Brugier, 160 kilomètres, organisée par le Moto-Club de Marseille, gagnée par un client amateur, seul contre de redoutables concurrents qui pilotaient des 5 et 7 HP.

Coupe du Moto-Club de Lyon, 177 kilomètres, 1^{er}, 2^{me}, 4^{me} et 5^{me}: tous également des sportsmen amateurs, avec leur machine du type absolument commercial: à signaler que le vainqueur s'adjudgeait en même temps le **Grand Prix de Régularité**, ayant parcouru les 3 tours avec une différence maxima de 3 minutes seulement.

DESCRIPTION : Voir pages 27 et 28.

Prix : Complète (voir page 28) avec fourche élastique fr. **1.050**

Pour suppléments facultatifs (voir page 26).

ACCESSOIRES POUR MOTOCYCLETTES

PHARE AUTO-GÉNÉRATEUR

Modèle spécial pour Motocyclettes

Poids : 1 kil. 300. grosse lentille de 100 m/m., lumière puissante.

Prix fr. 45



PORTE-PHARE (Modèle MD)

Poids : 300 grammes.

Prix fr. 15

Par l'emplacement de ce Porte-Phare très élégant, celui-ci et le Phare lui-même, sont complètement protégés par le guidon.

Il est fixé sur le plongeur de ce dernier, de sorte que la lumière suit toujours le mouvement de la direction.

Tige de Selle Élastique Articulée

Elle supprime les à-coups qui se produisent sur mauvaises routes, aux passages à niveau, etc., que les ressorts de la selle seule ne peuvent amortir suffisamment.

Indispensable pour des longs voyages.

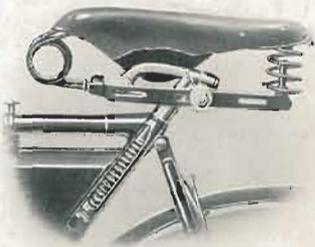
Entièrement cachée par la selle, elle n'enlève rien à l'élégance de la machine, et permet la position aussi basse qu'avec une selle ordinaire.

Le ressort est réglable, selon le poids du cavalier.

Prix fr. 15

Support porte-bagages réversible fr. 11

Prix d'ensemble pour les accessoires facultatifs ci-dessus, fr. 75



Motocyclettes "MAGNAT-DEBON"

Modèles 1910



DESCRIPTION

CADRE. — De construction toute spéciale dont les avantages sont, outre la rigidité et l'élégance :

Position la plus confortable pour Motocyclettes par selle placée presque perpendiculairement sur roue arrière.

Faculté de s'arrêter sans descendre de machine par selle très basse.

FOURCHE ÉLASTIQUE. — Système "MAGNAT-DEBON", très souple et très élégante, évitant tout flottement latéral, d'où résulte une stabilité de direction aussi parfaite qu'avec une fourche ordinaire.

MOTEUR. — Fabrication "MAGNAT-DEBON" de toutes pièces, rendement supérieur. — Nous avons donné la préférence au moteur incliné, parce que ce dernier, tout en fonctionnant aussi bien que le moteur vertical, donne bien moins de trépidations, lesquelles se perdent dans la longueur de la machine et dans le sens de la marche. Le moteur incliné assure plus de confort et de souplesse.

TRANSMISSION. — Par courroie ronde double torsion.

Nous avons adopté et conservons celle-ci, parce qu'elle s'accommode très aisément au changement de poulies de différents diamètres et permet l'emploi du galet tendeur. Au moyen de ce dernier la courroie enveloppe environ les deux tiers de la poulie du moteur ; celle-ci est à parois ajourées (B^o S.G.D.G.), ce qui augmente l'adhérence de telle façon que le glissement est évité même avec la courroie très peu tendue. Ce fait procure en outre à la machine une marche très souple et ménage la courroie.

En prenant la précaution de suivre les indications d'entretien et la méthode de perçage des trous du crochet, qui sont décrites dans notre notice spéciale, la courroie ronde donnera toujours entière satisfaction.

MAGNÉTO. — Simms-Bosch pour type 2 HP 1/2 ; UH pour type 2 HP. La magnéto est montée directement sur le carter du moteur ; elle est commandée par engrenages fermés hermétiquement dans un carter, avec graissage automatique, le tout formant un ensemble très rigide et indé réglable. Par suite des avantages de ce dispositif que nous avons créé, il a servi de modèle à différentes maisons.

CARBURATEUR. — Perfectionné " MAGNAT-DEBON " avec réglage de carburation et d'admission.

LÈVE-SOUPAPE. — Décompresseur et ralentisseur avec commande au guidon.

RÉSERVOIR. — En forme d'obus, émaillé et nickelé, contenant environ 5 litres d'essence, 1 litre d'huile.

FREINS. — 1 frein principal sur jante arrière, renforcé avec commande au guidon.

1 frein de sûreté auxiliaire, sur poulie-jante de la roue arrière, également avec commande au guidon. **Il est à recommander de ne se servir couramment que du frein principal**

PNEUMATIQUES. — A talons 600×45 pour type de 2 HP.

A talons 600×50 pour type de 2 HP 1/2.

Chambres interrompues (voir pneumatiques page 21).

JANTES. — " MAGNAT-DEBON " en Acier, renforcées, profil spécial pour frein à serrage latéral, voir page 7.

COMPLÈTE. — Cette désignation veut dire que le prix comprend la machine conforme à la description ci-dessus et les accessoires et pièces de remplacement suivants :

1 Pompe gainée, modèle spécial pour moto;

1 Sacoche contenant :

1 Emporte-pièces 1 nécessaire de réparation, 1 burette à huile, 1 burette à essence, 1 clef de serrage, 1 clef de réglage, 1 clef à molette, 1 tourne-vis et les pièces de rechange suivantes :

2 ressorts de soupape avec culots, 4 clavettes de soupapes, 1 écrou de poulie, 3 crochets de courroie et une poulie de moteur d'un diamètre inférieur pour les côtes très fortes.

En outre, nous joignons à la sacoche : 1 notice contenant les indications pour le graissage, l'entretien du moteur, l'entretien de la courroie (voir ci-dessus transmission) et conseils pour le débutant.

1 notice sur les pneumatiques (montage, réparations).

1 notice descriptive de la magnéto.



ERRATUM. — Lire page 10 : Ces deux types de modèles sont de même qualité et de **fini**, au lieu de **prix**, en ce qui concerne, etc.