



Magnat-Debon



IMPRIMERIES
REUNIES
LYON

1923

580



BICYCLETTES & MOTOCYCLETTES

Magnat-Debon

Concours
de Bicyclettes de Tourisme
du T. C. F.



Grande
Médaille d'Or
la plus Haute Récompense

La Première Marque du Touriste

Manufacture Lyonnaise de Cycles et Motocyclettes

Société Anonyme au Capital de 1.000.000 de Francs

SIÈGE SOCIAL : 92, Rue de la Part-Dieu — LYON

Téléphone : VAUDREY 30-92

Télégraphe : MANUCYCLE-LYON

Ce Catalogue annule les précédents.



CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

PRIX DE VENTE. — Nos prix peuvent être modifiés sans avis préalable, les machines étant toujours facturées aux prix en vigueur à la date de leur expédition.

Ces prix sont strictement nets et s'entendent pour marchandise prise à Grenoble, port et emballage à la charge du destinataire. — Les commandes non réglées d'avance sont expédiées contre remboursement, sauf entente différente.

Nous nous réservons le droit d'apporter à nos modèles en cours de fabrication toutes les modifications que nous jugerons utiles sans être tenus d'en faire bénéficier les machines antérieurement livrées.

EXPÉDITIONS. — Toutes nos expéditions sont faites aux risques et périls du destinataire. Les envois par poste sont toujours recommandés aux frais du destinataire, pour réserver à ce dernier un recours en cas de perte. — Les expéditions dont le poids dépasse celui d'un postal sont faites par grande vitesse, sauf avis contraire du client.

Les postaux sont envoyés en gare; ceux dont le montant dépasse l'allocation des Compagnies en cas de perte ou d'avarie sont emballés sous caisse et assurés d'office à la charge du destinataire.

A moins d'avis contraire, les bicyclettes réparées dans nos Usines sont toujours retournées en grande vitesse et les motocyclettes en petite vitesse. Les pièces remises en état dans nos ateliers sont expédiées en grande vitesse lorsque leur poids dépasse celui d'un postal.

Nos envois sont soigneusement contrôlés au départ de l'Usine et les Compagnies vérifient, 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 chemin 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. — Les réclamations nous concernant doivent nous être adressées dans les trois jours suivant la réception des marchandises.

GARANTIES. — Nos vélos sont garantis un an et nos motos six mois contre tout vice de construction résultant d'un défaut de matière ou de fabrication.

Cette garantie est expressément limitée à la réparation dans nos ateliers ou au remplacement de la pièce reconnue défectueuse — qui doit nous être adressée franco. — La gratuité doit être revendiquée au moment de la demande d'échange ou de réparation.

Le retour est à la charge de l'expéditeur.

La garantie des pneumatiques et spécialités est limitée à celle des fabricants auprès desquels nous nous faisons toujours le défenseur des intérêts de nos clients.

Les articles en bois ne sont pas garantis.

Toutes les réclamations sont examinées dans l'esprit le plus large; néanmoins, nous déclinons toute responsabilité au cas où des modifications auraient été apportées à nos machines. Les machines dont le numéro matricule aurait été effacé ou martelé ne peuvent bénéficier de la garantie, cette suppression ne pouvant que dissimuler une fraude.

RÉPARATIONS. — Les machines ou pièces détachées qui nous sont envoyées pour réparation doivent nous être adressées franco à nos Usines de Grenoble, avec mention lisible sur le colis des noms et adresse de l'expéditeur, et doivent être accompagnées d'une lettre explicative.

Nous ne réparons que les machines de notre fabrication.

Les réparations importantes se font suivant devis estimatif soumis à l'acceptation de nos clients.

Les frais de démontage et remontage sont toujours à la charge de nos clients, même en cas de non-acceptation du devis. — Sauf entente préalable, les machines réparées sont retournées en port dû et contre remboursement du montant de la réparation.

PIÈCES DÉTACHÉES. — Nous ne fournissons des pièces détachées que pour les machines de notre fabrication. Toute commande doit indiquer le numéro matricule de la machine, porté sur le raccord de selle et le numéro du moteur si la pièce est destinée à une motocyclette.

Les pièces de nos machines, usinées suivant les procédés les plus modernes de la fabrication sont interchangeables; toutefois, pour éviter les confusions et pertes de temps, nous prions nos clients de nous adresser les anciennes pièces comme échantillon, surtout s'il s'agit de très anciennes machines.

Nous ne livrons pas de pièces (raccord, patte, etc...) pour la réparation par travail au feu des cadres, fourches, guidons, ceci pour nous permettre de maintenir notre garantie.

Les pièces usagées ou celles faites spécialement ne sont reprises en aucun cas.



NOTRE FABRICATION

Si vous êtes indécis dans le choix de différentes marques, nous espérons vous être utiles en vous initiant au genre spécial de notre fabrication, qui sert de base à l'établissement de tous nos modèles de bicyclettes et motocyclettes: Dès nos débuts, qui datent de 1893, nous nous sommes efforcés de présenter sur le marché des machines de construction pour ainsi dire personnelle, sortant de l'ordinaire comme conception pratique et simple, et comme perfection et cachet.

Toujours fidèles à ce principe, nous avons su satisfaire les goûts d'une Clientèle d'élite de Touristes et d'Amateurs parmi lesquels se trouvent nombre de connaisseurs émérites, sachant apprécier la valeur d'une bonne machine.

Des lettres très élogieuses, émanant de cette Clientèle choisie, attestent que les nombreux Touristes qui montent la "MAGNAT-DEBON", en ont toujours eu entière satisfaction, et nous sommes particulièrement flattés qu'ils la considèrent comme

La Première Marque du Touriste

Aussi, nous ne nous sommes pas laissés entraîner par la tendance commune d'une production à outrance qui, trop basée sur la lutte des prix, oblige à faire prévaloir le bon marché sur la qualité; le montage soigné et la perfection en souffrent forcément; nous avons préféré

Fabriquer moins pour fabriquer mieux

D'autre part, comme une certaine production est nécessaire, aujourd'hui, pour pouvoir tirer la quintessence de l'outillage mécanique moderne, l'accroissement progressif de notre Clientèle nous a conduits à employer les procédés de fabrication les plus perfectionnés et recourir à des dispositions particulières qui nous permettent de lui donner satisfaction.

Cette progression du nombre de nos Clients, que nous avons le plaisir d'enregistrer au cours de chaque saison, est d'ailleurs une preuve évidente qu'en fin de compte nos Bicyclettes et Motocyclettes expriment

La meilleure qualité au meilleur prix

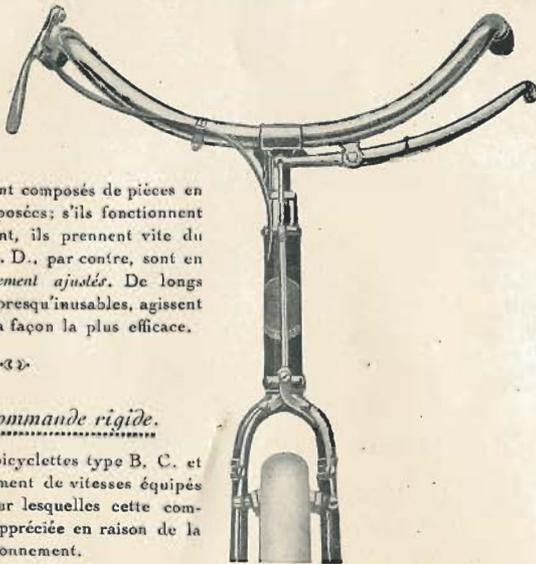


PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION

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; aussi, conscients de leur importance, nous nous sommes efforcés de doter nos Cycles et Motos de freins d'un fonctionnement et d'une sécurité à toute épreuve, sous des formes très élégantes, comme le démontrent nos gravures ci-après.

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. De longs patins en toile caoutchoutée, presque inusables, agissent sur les bords de la jante de la façon la plus efficace.



FREIN AVANT à commande rigide.

Ce frein est celui de nos bicyclettes type B. C. et de tous nos modèles à changement de vitesses équipés en machines de Tourisme, pour lesquelles cette commande est particulièrement appréciée en raison de la sécurité absolue de son fonctionnement.

(Il ne peut s'ajuster sur nos modèles AV et AC à raison de l'étroitesse de la fourche.)

FREIN ARRIÈRE.

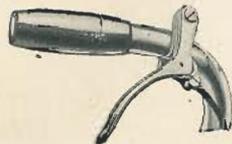
Les deux longues branches en acier forgé, faisant ressort, donnent à ce frein une élasticité sans pareille. Couramment la commande est par poignée M. D. sur guidon et transmission par câbles.

C'est, de tous les freins existants :

Le plus puissant. Le plus doux. Le plus sûr. Le plus élégant.

COMMANDE A SERRAGE CONTINU.

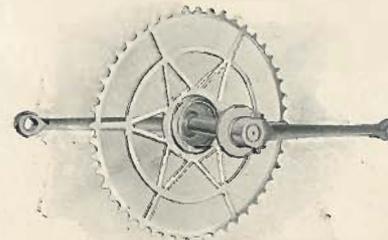
Nous livrons toujours sur demande notre dispositif de commande à serrage continu du frein arrière supprimant la fatigue des mains dans les longues descentes.



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. Les surfaces de serrage des écrous sont convexes, de même les surfaces d'appui des cônes. Les faces correspondantes des rondelles, des écrous et des cônes sont concaves. Aucun desserrage, sous l'action des trépidations, n'est à craindre avec cette disposition qui empêche toute déformation des axes, tout coincement des roulements et assure leur réglage parfait absolument parallèle. Ce mode de serrage (à rotule), les soins d'exécution et le choix de matières (acier fondu au creuset pour les cônes) renferment tout le secret de la supériorité de rendement et de durée de nos roulements.

Les axes des roulements, aussi bien de la roue arrière que de celle avant, ne peuvent présenter l'inconvénient de tourner lorsque l'on veut desserrer le deuxième écrou; l'axe arrière est pourvu à cet effet de plats qui s'encastrent dans les pattes arrière du cadre et l'axe avant d'une plaquette-arrêt spéciale.



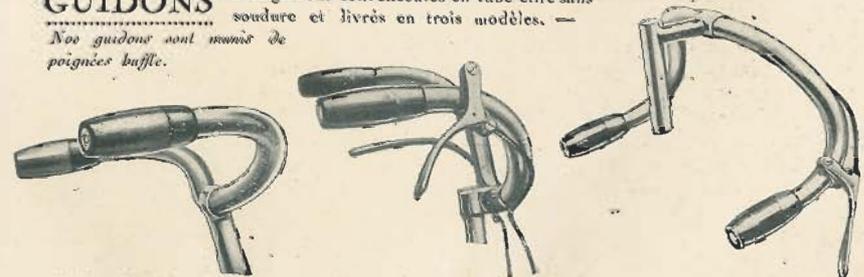
PÉDALIER

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, ce qui réduit au minimum le porte-à-faux des pédales, d'où résulte un rendement supérieur en comparaison du système

à doubles clavettes et une durée des roulements illimitée; convenablement graissés, nos pédaliers ne nécessitent jamais aucun réglage; à ces avantages s'ajoute celui d'un aspect plus élégant.

GUIDONS

Nos guidons sont exécutés en tube étiré sans soudure et livrés en trois modèles. — Nos guidons sont munis de poignées buffle.



Guidon N° 3 — Relevé.

Guidon N° 5 — Genre anglais.

Guidon N° 8 — Course.



Nos Machines à Changement de Vitesses

Beaucoup de nos lecteurs, partisans convaincus depuis de longues années du changement de vitesse, s'étonneront peut-être que nous insistions encore sur cette question qui, à leur avis, ne saurait plus faire de doute pour personne. C'est là une grave erreur, car nombreux sont toujours les cyclistes qui, par simple préjugé — ou même après un essai du changement de vitesse sur route — restent adversaires de la bicyclette à plusieurs développements.

Les premiers envisagent la question sous un faux point de vue; les uns prétextent, par exemple, qu'ils vont assez vite avec un seul développement. A ceux-ci nous dirons qu'ils ont une conception tout à fait erronée sur le but du changement de vitesse, qu'il n'a pas été inventé pour augmenter la vitesse, mais pour égaliser l'effort du cycliste, en diminuant le développement lorsque la résistance augmente. D'autres trouvent inutile d'alourdir et de compliquer leur machine, et préfèrent la pousser dans les montées. A ceux-là nous répondrons qu'il y a changements de vitesse et changements de vitesse. Il existe, en effet, à côté des systèmes compliqués, d'autres systèmes très simples, comme les nôtres, n'offrant pas plus de risques de dérangement qu'une bicyclette à une vitesse. La légère différence de poids disparaît vis-à-vis de l'énorme avantage d'avoir toujours à sa disposition une multiplication appropriée aux circonstances.

Les débuts de ceux qu'un essai sur route n'a pas suffi à convaincre n'ont sans doute pas été guidés par les conseils d'un amateur ou constructeur avisé, sur le choix des développements et la manière de se servir des petites multiplications.

La simplicité, la solidité à toute épreuve, le rendement parfait, le rapport des multiplications bien échelonnées, la durée illimitée de nos changements de vitesses par pédalier, expliquent aisément pourquoi ils sont de plus en plus préférés à tout autre système.

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

La démultiplication est de 35% de la grande à la moyenne vitesse et de 29% de la moyenne à la petite vitesse.

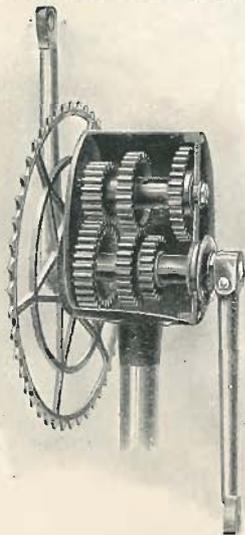
Le tout est monté dans une légère boîte en aluminium étanche qui se loge dans la cage même du cadre.

La commande est assurée par tringle rigide assurant une *indéréglabilité absolue*.

Dans le but de répondre aux desiderata de certains touristes affrontant la haute montagne, nous avons complété ce modèle en y ajoutant une seconde gamme de trois vitesses obtenues par la juxtaposition sur le moyeu arrière d'un second pignon solidaire de la roue libre et d'un nombre de dents plus élevé, afin d'obtenir des développements moindres.

Une heureuse disposition des pattes arrière du cadre permet de déplacer très rapidement la chaîne d'un pignon à l'autre et de fonctionner ainsi sur la gamme des vitesses appropriées aux difficultés du terrain.

La tension initiale de la chaîne est obtenue par la rotation de la boîte du pédalier dans sa cage au moyen d'une clef spéciale.



BICYCLETTE MODÈLE BC

Cette excellente machine de route est le type classique de notre fabrication. Ses qualités de robustesse la recommandent pour l'emploi pratique journalier le plus intense.

Elle n'est livrée que complète, conforme aux spécifications ci-dessous :



- Cadre 55 ou 60 centimètres.
- Pneus Standard à tringle de 700 x 35 "Magnat-Debon ou "Wolber".
- Jantes Acier émail noir.
- Roue Libre.
- Guidon Relevé ou genre anglais.
- Frein avant A commande extérieure rigide.
- arrière A commande flexible.
- Pédalco A scies.
- Garde-boue Acier, émail noir, dépassant.
- Selle "Inextensible", n° 160.

Multiplications ...	46 x 18 = 5 m. 62	46 x 20 = 5 m. 06
	46 x 19 = 5 m. 32	46 x 22 = 4 m. 60



BICYCLETTE MODÈLE " TOURISTE GRAND LUXE "

Des soins particuliers sont apportés à l'exécution et la présentation de cet élégant modèle qui possède les mêmes qualités de résistance que le modèle BC duquel il dérive.



<i>Cadre</i>	55 ou 60 centimètres.
<i>Pneus</i>	Standard à tringles de 700 x 55 " Magnat-Debon " ou " Wolber ".
<i>Jantes</i>	Acier, demi-nickelées.
<i>Roue</i>	Libre.
<i>Guidon</i>	Relové ou genre anglais.
<i>Frein avant</i>	A commande extérieure rigide.
— <i>arrière</i>	A commande flexible.
<i>Pédales</i>	A scies.
<i>Garde-boue</i>	Acier dépassant, émail noir, filets or.
<i>Cadre</i>	Émail noir, rehaussé de filets or.
<i>Selle</i>	Brooks B. 18.
<i>Carter de chaîne</i>	En tôle, hermétique.

<i>Multiplications</i> ..	46 x 18 = 5 m. 62	46 x 20 = 5 m. 06
	46 x 19 = 5 m. 32	46 x 22 = 4 m. 60



BICYCLETTE MODÈLE AC

La beauté des lignes de cette fine bicyclette et sa rigidité à toute épreuve retiendront l'attention des jeunes gens avides de vitesse et amateurs de fini pour lesquels ce modèle a été conçu.



<i>Cadre</i>	57 centimètres.
<i>Pneus</i>	Standard course à tringles de 700 x 30.
<i>Jantes</i>	Acier, émail grenat.
<i>Roue</i>	Serve.
<i>Guidon</i>	Genre " Tour de France " ou " Pélissier ".
<i>Pédales</i>	De course, à scies.
<i>Selle</i>	Etroite et longue " Victorieuse ".
<i>Émail</i>	Grenat.

<i>Multiplications</i> ..	46 x 18 = 5 m. 62	50 x 18 = 6 m. 13
	46 x 19 = 5 m. 32	50 x 19 = 5 m. 79
	46 x 20 = 5 m. 06	50 x 20 = 5 m. 50

MODÈLE AC 2

Même description que ci-dessus mais avec moyeu deux pignons, dont un à roue libre, pattes à réglage de chaîne instantané et écrous rapides, frein arrière.



BICYCLETTE MODÈLE A V

L'amateur d'une bicyclette légère de ville ou de promenade, qui cherche une machine réunissant au plus haut degré élégance de ligne et fini des détails, trouvera dans ce modèle l'objet de ses désirs.

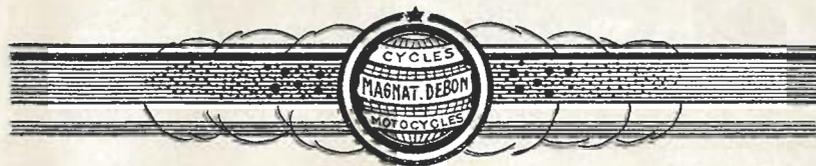


<i>Cadre</i>	57 centimètres.
<i>Pneus</i>	Standard à tringles de 700x50 "Wolber".
<i>Janles</i>	Acier, émail noir.
<i>Roue</i>	Serve.
<i>Guidon</i>	Relevé ou genre anglais.
<i>Pédales</i>	A scies.
<i>Selle</i>	"Inextensible" n° 160.

<i>Multiplications</i> ..	46 x 18 = 5 m. 62	50 x 18 = 6 m. 13
	46 x 19 = 5 m. 32	50 x 19 = 5 m. 79
	46 x 20 = 5 m. 06	50 x 20 = 5 m. 50

Cette machine peut recevoir des garde-boue, un frein arrière et une roue libre.

La forme de la tête de fourche ne permet pas l'adaptation du frein "Magnat-Debon" sur nos modèles AV, AC et AC 2.



BICYCLETTE MODELE D B C

Cette bicyclette à cadre ouvert réunit toutes les hautes qualités de construction et de fini de notre bicyclette de route B C.

La puissance souple des freins Magnat-Debon ressort ici comme qualité particulièrement à considérer, la légère pression d'une fine main de dame suffit amplement et en toutes circonstances à provoquer le freinage nécessaire et éviter tout danger.



<i>Cadre</i>	50 ou 55 centimètres.
<i>Pneus</i>	Standard à tringles de 650x55 "Magnat-Debon" ou "Wolber".
<i>Janles</i>	Acier, émail noir.
<i>Roue</i>	Libre.
<i>Selle</i>	A coussins.
<i>Guidon</i>	Relevé ou genre anglais.
<i>Frein avant</i>	A commande extérieure rigide.
— <i>arrière</i>	A commande flexible.
<i>Pédales</i>	Caoutchouc.
<i>Garde-boue</i>	Acier, émail noir, dépassant.
— <i>chaîne</i>	Fermé à l'arrière.
— <i>jupes</i>	Filet soie.

<i>Multiplications</i> ..	46 x 18 = 5 m. 22	46 x 20 = 4 m. 70
	46 x 19 = 4 m. 94	46 x 22 = 4 m. 27



BICYCLETTE modèle " Dame Touriste Grand Luxe "

Par son extérieur séduisant, sa construction impeccable et son luxe discret, cette bicyclette est la plus parfaite et la plus sûre qu'une dame de bon goût puisse souhaiter.



- Cadre 50 ou 55 centimètres.
- Pneus Standard à tringles de 650x35 " Magnat-Debon " ou " Wolber ".
- Jantes Acier, demi-nickelées.
- Roue Libre.
- Selle De luxe.
- Guidon Relevé ou genre anglais.
- Frein avant A commande extérieure rigide.
- arrière A commande flexible.
- Pédales Caoutchouc.
- Carter de chaîne Hermétique, en tôle.
- Cadre Email noir rehaussé de filets or.
- Garde-jupe Filet en soie noire et or.
- boue Acier dépassant, émail noir, filets or.

Multiplications ...	46 x 18 = 5 m. 22	46 x 20 = 4 m. 70
	46 x 19 = 4 m. 94	46 x 22 = 4 m. 27



BICYCLETTE modèle G 20 à 3/6 vitesses

PAR PÉDALIER MAGNAT-DEBON (Breveté S. G. D. G.)

Medaillée au concours du T. C. F. 1922

L'entière satisfaction donnée par ce modèle depuis sa création, et la fidélité que lui témoignent nos clients qui habitent des régions accidentées, prouvent amplement qu'il réalise le type idéal de la bicyclette de montagne et de grand tourisme.



- Cadre 55 ou 60 centimètres.
- Pneus A tringles de 650x38 " Magnat-Debon " ou " Wolber ".
- Jantes Acier, demi-nickelées.
- Roue Libre à toutes les vitesses.
- Selle Brooks B 18.
- Guidon Relevé ou genre anglais.
- Frein avant A commande extérieure rigide.
- arrière A commande flexible.
- Pédales A scies.
- Garde-boue Acier, émail noir dépassant.

	Pignon AV	Pignon AR	3 ^e Vitesse	2 ^e Vitesse	1 ^{re} Vitesse
Multiplications ...	46	18	5 m. 21	3 m. 40	2 m. 40
		20	4 m. 70	3 m. 05	2 m. 16
	50	18	5 m. 67	3 m. 69	2 m. 61
		20	5 m. 10	3 m. 32	2 m. 35



BICYCLETTE modèle G 20. Grand luxe (3 vitesses)

Cette machine de haut luxe réalise le critérium de la belle fabrication en matière de bicyclettes.



- Cadre... .. 55 ou 60 centimètres.
- Pneus... .. Magnat-Debon ou Wolber à tringle de 650x38
- Jantes... .. Acier demi-nickelées.
- Roue... .. Libre à toutes les vitesses.
- Selle... .. Brooks B 10.
- Guidon... .. Relevé ou genre anglais.
- Frein avant... .. A commande extérieure rigide.
- arrière... .. A commande flexible.
- Pédales... .. A scies.
- Garde-boue... .. Acier dépassant, émail noir, filets or.
- Cartier de chaîne... .. Hermétique en tôle émaillée et nickelée.
- Cadre... .. Email noir rehaussé de filets or.

	Pignon AV	Pignon AR	3 ^e Vitesse	2 ^e Vitesse	1 ^{re} Vitesse
<i>Multiplications</i> ...	46	18 20	5 m. 22 4 m. 70	3 m. 40 3 m. 50	2 m. 40 2 m. 16

Ce modèle de machine ne peut recevoir le dispositif de double pignon donnant deux gammes de vitesses, le carter empêchant tout déplacement de chaîne. — Nos clients voudront bien nous préciser la gamme choisie.



BICYCLETTE modèle D G 20 à 3 vitesses

PAR PÉDALIER MAGNAT-DEBON (Breveté S. G. D. G.)

Cette bicyclette dérive de nos modèles D B C et G 20; la forme particulière de son cadre permet de conserver la commande rigide du changement de vitesse dont la qualité caractéristique est son indéréglibilité absolue.



- Cadre... .. 50 ou 55 c/m.
- Pneus... .. A tringles de 650x38, Magnat-Debon ou Wolber.
- Jantes... .. Acier, 1/2 nickelées.
- Roue... .. Libre à toutes les vitesses.
- Selle... .. De luxe.
- Guidon... .. Relevé ou genre anglais.
- Frein avant... .. A commande extérieure rigide.
- arrière... .. A commande flexible.
- Pédales... .. Caoutchouc.
- Garde-boue... .. Acier, émail noir dépassant.
- chaîne... .. Fermé à l'arrière.
- jupe... .. Filet soie noire et or.

	Pignon AV	Pignon AR	3 ^e Vitesse	2 ^e Vitesse	1 ^{re} Vitesse
<i>Multiplications</i> ...	46	18 20	5 m. 22 4 m. 70	3 m. 40 3 m. 05	2 m. 40 2 m. 16

Ce modèle n'est livré qu'avec une seule gamme 3 vitesses (Voir page 14).



BICYCLETTE modèle D G 20. Grand luxe (3 vitesses)

Le cachet et les qualités de ce modèle spécial le recommandent pour la ville comme pour le grand tourisme.



- Cadre 50 ou 55 c/m.
- Pneus A triangles de 650 X 38.
- Jantes Acier, demi-nickelées.
- Roue Libre à toutes les vitesses.
- Selle De luxe.
- Guidon Relevé ou genre anglais.
- Frein avant A commande extérieure rigide.
- arrière A commande flexible.
- Pédales Caoutchouc.
- Garde-boue Acier dépassant, émail noir, rehaussé filets or.
- Cadre Email noir, filets or.
- Carter de chaîne Hermétique, en tôle émaillée et nickelée.
- Garde-jupe Filet soie noire et or.

	Pignon AV	Pignon AR	3 ^e Vitesse	2 ^e Vitesse	1 ^{re} Vitesse
Multiplications ...	46	18 20	5 m. 22 4 m. 70	3 m. 40 3 m. 05	2 m. 40 2 m. 16



SUPPLÉMENTS

POUR

PRIX

- Frein sur jante arrière
- Guidon T d F en remplacement de guidon relevé
- Garde-boue acier
- bois, Homme..
- — Dame
- — en remplac^t de garde-boue acier, Homme
- — — Dame..
- acier 1/2 nickel en rempl^t de garde-boue acier
- Jantes bois en remplacement de jantes acier
- et aluminium en remplacement de jantes acier
- et boyaux route en rempl^t jantes acier et démont.
- Jantes acier 1/2 nickel en remplac^t de jantes acier émaillées
- Filets or doubles sur machine complète
- Filet or simple sur machine complète
- Roue libre en remplacement de roue serve
- Moyeu à roue libre et frein à contre-pédalage... ..
- Moyeu à 3 vitesses..
- Pédales caoutchouc en remplacement de pédales à scie... ..
- Protège-pantalon
- Bavette cuir sur garde-boue avant... ..
- Tige élastique de selle sur motocyclette... ..
- Commande à serrage continu (pour frein arrière)

EMBALLAGES

- Pour 1 bicyclette
- Pour 2 bicyclettes
- Pour 1 motocyclette,

Les emballages ne sont pas repris.

RÉDUCTION

POUR NON - FOURNITURE DE :

- Frein AR sur machine BC
- Roue libre (remplacée par roue serve)..
- Garde-boue.



NOS MOTOCYCLETTES

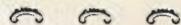


Le transport rapide et à volonté exigé par la nécessité de la vie moderne explique la diffusion, sans cesse croissante, de la Motocyclette qui est devenue l'engin de locomotion économique par excellence.

Il faut reconnaître cependant que la Motocyclette n'a pas toujours rencontré le succès qu'on était en droit d'espérer pour elle. Ses multiples inconvénients, qui ont pu décourager quelques adeptes de la première heure, ont été heureusement surmontés et il est bon de rappeler que nous avons été les tout premiers à appliquer, sur nos machines, les perfectionnements indispensables dont la valeur se révélait d'année en année par l'étude et l'expérience ...

Ce sont ces perfectionnements incessants, ce souci du détail, qui ont été les facteurs les plus évidents du succès de nos Motocyclettes.

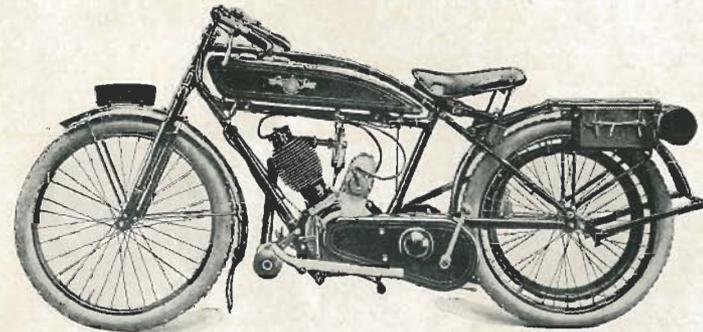
La gamme de machines que nous présentons permet de satisfaire tous les goûts. A la solidité et à l'excellence de rendement que possédaient déjà leurs devancières, elles joignent une élégance de lignes encore plus parfaite, un confort qui sera apprécié par ceux qui cheminent sur nos mauvaises routes actuelles, et elles ont bénéficié de nombreuses améliorations dictées par l'expérience et les progrès de la technique actuelle.



MOTOCYCLETTE "MAGNAT-DEBON"

TYPE AVIATION, 3 HP 1/2. — 2 Vitesses. — Débrayage. — Mise en marche

Ce type de moto, créé au lendemain de la guerre, est la machine de montagne par excellence. Robuste et souple, son moteur à haut rendement et les dispositions parfaitement étudiées de tous ses organes en font une monture pratique et durable ne redoutant pas la comparaison.



- | | |
|----------------------------------|--|
| <i>Moteur</i> | A essence, à quatre temps, à un cylindre incliné 45° en avant, alésage 75 m/m, course 90 m/m, cylindrée 397 c/m cubes. Nombre de tours maximum : 2.200. Puissance nominale 3 HP 7. |
| <i>Echappement et admission</i> | Par soupapes à culbuteurs commandées par came unique et engrenages. |
| <i>Decompresseur</i> | Qui soulève la soupape d'échappement, commandé par poignée au guidon. |
| <i>Mise en route</i> | Par pédale. |
| <i>Allumage</i> | Par magnéto à haute tension, commandée par engrenages. |
| <i>Carburateur</i> | Automatique à un seul gicleur, étrangleur conique, flotteur, liège, prise d'air additionnelle non commandée. |
| <i>Pot d'échappement</i> ... | Horizontal efficace sans cloisons, à échappement libre facultatif. |
| <i>Mouvement de transmission</i> | Le mouvement est transmis par boîte de vitesse à engrenages toujours en prise et baladeur à griffes. |
| | La poulie jante arrière est montée sur la roue par rayons spéciaux et reçoit également les freins. — La poulie motrice forme demi-carter d'embrayage qui a lieu par cône cuir renversé : débrayage par pédale commandant une butée à vis. |
| <i>Pneus</i> | A talons 600 x 55. |
| <i>Cadre</i> | Très rigide et ramassé, d'une seule pièce à raccords brasés. |
| <i>Réservoir</i> | D'une contenance de 6 litres 1/2 d'essence et de 1 lit. 1/2 d'huile fermée par deux bouchons de remplissage à vis et un robinet d'essence. |
| <i>Freins</i> | 1° Un frein primaire commandé par pédale et triangles agit par patin cuir dans la gorge de la poulie jante; 2° un frein secondaire commandé par poignées au guidon et câble flexible agit par patin caoutchouc à l'intérieur de la poulie jante. |
| <i>Fourche élastique</i> ... | A ressorts système M.D. |
| <i>Poids de la machine</i> . | 80 kilos environ à vide. |
| <i>Consommation</i> | Aux 100 km. : Essence, 3 lit. 1/2. Huile, 1 1/2 litre. |
| <i>Vitesse normale</i> ... | En prise directe : 60 km. à l'heure. |

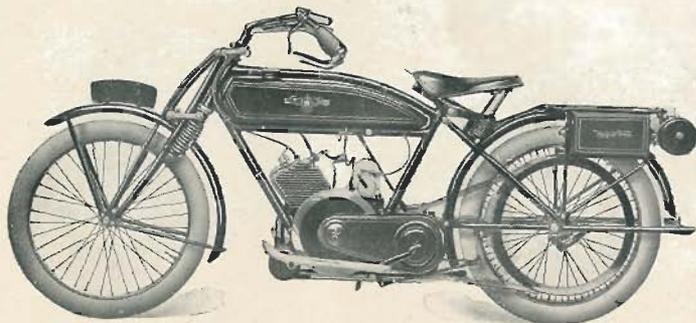


MOTOCYCLETTE "MAGNAT-DEBON"

TYPE E M 2 HP 3/4.

Moteur 2 temps -- 2 Vitesses -- Débrayage-mise en marche.

Cette motocyclette, munie des tout derniers perfectionnements et d'une sécurité de marche exemplaire, répondra aux vœux des amateurs à la recherche du véhicule utilitaire, confortable, consommant peu, ne nécessitant pas de soins spéciaux et capable d'assurer un service intensif.



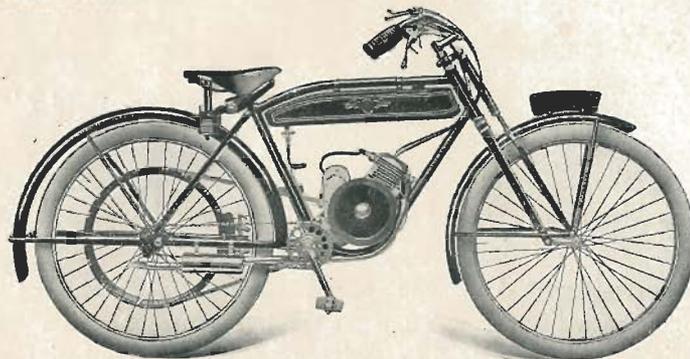
<i>Moteur</i>	M-D à deux temps et distribution automatique par lumières fixes. Aspiration et précompression dans le carter. Alésage : 70 m/m. Course : 70 m/m. Cylindrée : 269 cc.
<i>Décompresseur</i>	Par clapet, commande par levier au guidon et transmission flexible.
<i>Allumage</i>	Par magnéto blindée à haute tension et avance réglable.
<i>Carburateur</i>	Semi-automatique à deux manettes.
<i>Graissage</i>	Automatique, par incorporation d'huile dans l'essence.
<i>Pot d'échappement</i>	En tôle, sans cloisons intérieures.
<i>Transmission</i>	Mixte par chaîne et courroie trapézoïdale.
<i>Boîte de vitesses</i>	M-D à deux combinaisons. — Démultiplication 6 à 1 et 10 à 1.
<i>Débrayage</i>	Du type à plateau garni de lièges.
<i>Mise en marche</i>	Par Kick starter.
<i>Freins</i>	Un frein à main droite et un frein au talon gauche agissant sur la poulie arrière.
<i>Suspension</i>	Fourche élastique avant du type à parallélogramme.
<i>Roues</i>	Pneumatiques à talons de 600 x 65 pastilles.
<i>Repose-pieds</i>	Marchepied wagon en aluminium.
<i>Selle</i>	Rembourrée, de luxe, à ressorts et amortisseurs compensateurs.
<i>Porte-bagages</i>	Tout en tubes. Sur le côté droit : sacoche en cuir avec trousse d'outillage complète. Sur le côté gauche : réservoir amovible de 1 lit. 500. A l'arrière : sacoche en tôle pour chambres à air.
<i>Réservoir</i>	D'une contenance de 8 litres. Sous le bouchon est fixée une mesure pour le dosage de l'huile dans l'essence.
<i>Poids de la machine</i>	80 kilos.
<i>Vitesse en palier</i>	55 à 60 kilomètres à l'heure.

of IT Terrot



VÉLORETTE "MAGNAT-DEBON"

En établissant cette motocyclette légère à pédales, nous avons voulu doter nos clients d'une machine robuste et sérieusement étudiée et où la qualité n'a pas été sacrifiée au bon marché. Nous avons choisi la cylindrée de 145 cc., qui est la plus compatible avec le poids de la machine et le travail à fournir.



<i>Moteur</i>	M. D. à deux temps du type à 3 lumières. Distribution automatique, sans soupapes, ni chemises, et absolument indé réglable, alésage 57 m/m, course 57 m/m, cylindrée 145 cc. Puissance nominale 1 HP 1/2.
<i>Décompresseur</i>	Par clapet, commandé par transmission flexible.
<i>Allumage</i>	Par magnéto haute tension.
<i>Carburateur</i>	Automatique à deux gicleurs, étranglement des gaz commandé par manette au guidon.
<i>Graissage du moteur</i>	Automatique, par incorporation d'huile dans l'essence du réservoir.
<i>Pot d'échappement</i>	En aluminium, très efficace.
<i>Démultiplicateur</i>	Par pignons silencieux entièrement sous carter. Rapport de transmission 30/44 x 20/44.
<i>Débrayage</i>	Du type à plateau garni de lièges, commandé par câble.
<i>Poulies</i>	A gorge trapézoïdale. Le grand diamètre de la poulie avant permet d'avoir un arc d'enroulement élevé de la courroie, ce qui évite tout patinage. Rapport des poulies 150/350.
<i>Courroie</i>	Caoutchouc de 16 m/m.
<i>Freins</i>	Deux freins à patin fibre agissant sur la poulie arrière.
<i>Suspension</i>	Fourche élastique avant M. D. à ressorts amortisseur et compensateur.
<i>Roues</i>	650 x 45, pneumatiques à talons.
<i>Réservoir d'essence</i>	Fixé sur le tube intermédiaire du cadre. Capacité 4 lit. 500.
<i>Réservoir d'huile</i>	Ménagé dans le réservoir d'essence. Capacité 0 lit. 250.
<i>Porte-bagages</i>	En tubes, très robuste.
<i>Support arrière</i>	Reversible, se fixant par un ressort sur le garde-boue.
<i>Sacoches</i>	Deux sacoches trapézoïdales renfermant l'outillage.
<i>Poids</i>	45 kilos.
<i>Vitesse</i>	40 km. à l'heure environ.



MOTOCYCLETTE "MAGNAT-DEBON"

TYPE EM 2 HP 3/4. Avec Selle Cantilever

Notre motocyclette faisant l'objet de la description précédente peut être livrée avec Selle Cantilever.

Cette selle, d'invention toute récente, permet, par sa suspension remarquable et son grand confort, d'effectuer les plus longues randonnées sans fatigue.

Le porte-bagage d'un type spécial comporte un grand coffret rectangulaire à l'intérieur duquel se trouve, outre l'outillage, un réservoir à huile de 1 l. 500 maintenu par deux courroies.

MOTOCYCLETTE "MAGNAT-DEBON"

TYPES EM¹ ET EM² 2 HP 3/4

La motocyclette MAGNAT-DEBON type EM¹ dérive de la motocyclette type EM. La boîte de vitesse est supprimée et la transmission se fait par courroie directe.

La motocyclette MAGNAT-DEBON type EM² dérive de la motocyclette type EM. Elle comporte une boîte de vitesse à deux combinaisons, mais n'a ni débrayage ni mise en marche.



CONSEILS

pour l'Entretien de nos Motocyclettes 2 temps

1 HP 1/2

2 HP 3/4

GRAISSAGE DU MOTEUR

Incorporer de l'huile Mobiloil BB dans l'essence à raison de deux mesures d'huile par litre d'essence.

Incorporer de l'huile Mobiloil BB dans l'essence à raison d'une mesure d'huile par litre d'essence.

GRAISSAGE DU MÉCANISME

Après vidange et nettoyage au pétrole, introduire de l'huile Mobiloil C dans le démultiplicateur jusqu'à ce que le niveau atteigne l'axe de l'arbre du débrayage.

Après vidange et nettoyage au pétrole, introduire de l'huile Mobiloil C dans la boîte de vitesse jusqu'à 5 cm. du bord de l'orifice du bouchon de remplissage.

DÉBRAYAGE

Les lièges doivent travailler à sec.

Les lièges doivent travailler à sec.

CHAINES

Graisser périodiquement la chaîne et la leur libre.

Graisser avant chaque sortie, surveiller leur tension qui ne doit être ni exagérée ni trop lâche.

FOURCHE ÉLASTIQUE

Graisser très souvent toutes les articulations et les ressorts.

Graisser très souvent toutes les articulations.

CABLES ET LEVIERS

Graisser soigneusement les câbles à leur sortie des gaines et toutes les articulations.

Graisser soigneusement les câbles à leur sortie des gaines et toutes les articulations.

ROULEMENTS DE DIRECTION ET MOYEUX

Se graissent périodiquement à l'huile de vaseline — graisser également le pédalier et les pédales.

Se graissent périodiquement à l'huile de vaseline.

NETTOYAGE

Dégrassage intérieur du cylindre tous les 3000 kilomètres.

Dégrassage intérieur du cylindre tous les 5000 kilomètres.

Vidange du démultiplicateur tous les 3000 kilomètres.

Vidange de la boîte tous les 5000 kilom.

Surveiller de temps à autre le niveau.

Tous les 1000 kilomètres, nettoyage des chaînes et graissage du roulement de l'embrayage.

