

1908

CONCOURS
T.C.F



MÉDAILLE
D'OR

LA PLUS HAUTE RÉCOMPENSE

MAGNAT-DEBON

CYCLES &
MOTOCYCLES



MARQUE DE FABRIQUE

Construction Mécanique de

Bicyclettes et Motocyclettes

MAGNAT-DEBON

GRENOBLE

USINES et BUREAUX

69 et 71 — Cours Saint-André

TÉLÉPHONE : 4-35



ADRESSE TÉLEG. :
CYCLES-MAGNAT



MAGASINS DE DÉTAIL

PARIS.....	48, Rue Saint-Ferdinand <i>Av. de la Grande-Armée</i>
LYON.....	30, Avenue de Noailles
MARSEILLE....	180, Rue de Rome
SAINT-ÉTIENNE	6, Rue du Grand-Moulin
TOULON.....	74, Boul ^d de Strasbourg
GRENOBLE.....	69, Cours Saint-André



SAISON 1908

A nos Clients,

C'est avec une réelle satisfaction que nous constatons le succès toujours croissant de notre marque. Ce succès nous paraît être la juste récompense des efforts que nous faisons pour ne livrer à nos clients, que des machines hors pair; et ils peuvent tenir pour assuré que nous nous efforcerons toujours de dépasser les résultats déjà obtenus.

Nous sommes persuadés que nos modèles 1908 seront particulièrement appréciés pour leur conception pratique, leurs qualités de fini et d'élégance. Nous attirons particulièrement l'attention sur la simplicité de nos changements de vitesse, sur leur robustesse et leur commande rigide indéréglable, qui garantissent toujours un fonctionnement parfait. Nous tenons à mentionner également les qualités exceptionnelles de nos freins, dont la sûreté et la souplesse sont incomparables.

Les soins minutieux apportés aux moindres détails, le choix de matières de toute première qualité, rendent évidemment le prix d'achat légèrement plus élevé, mais par l'absence de tout ennui et par leur plus longue durée, nos machines se sont acquises la réputation d'être

LES MOINS CHÈRES A L'USAGE

SAISON 1908

PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION

appliquées à tous nos Modèles



CADRES

Des soins minutieux sont apportés à l'exécution des cadres, (dressage absolument exact).

(Hauteur courante mesurée 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 70 c/m pour machines à cadres de 60 et 65 c/m et de 65 c/m pour cadres de 55 c/m.

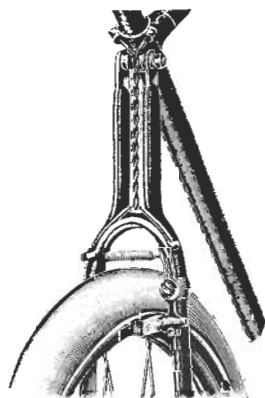
Pour bicyclettes à changements de vitesse (machines de tourisme) : le diamètre des roues est de 65 c/m pour toutes les hauteurs de cadres, ceci pour remédier à l'augmentation de poids causée par les pneumatiques de grosses sections avec lesquels elles sont exclusivement demandées, et en même temps pour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

SAISON 1908

FREINS



FREIN AVANT



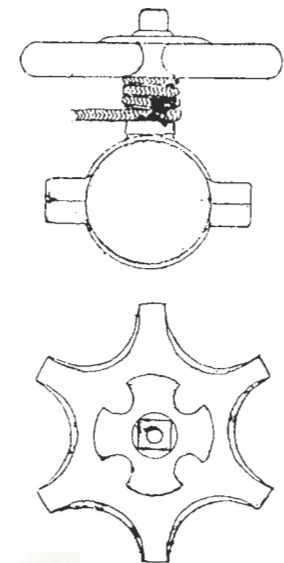
FREIN ARRIÈRE

Nos freins, *en acier forgé*, à serrage latéral par longs patins, agissant sur une jante d'un profil spécial (voir ci-après) offrent le **maximum de sécurité, de douceur et de puissance de freinage.**

Commande intérieure pour frein avant : cette transmission est la plus commode pour le touriste en vue du paquetage.

Commande à serrage continu pour frein arrière par tambour enrouleur placé sur le tube horizontal du cadre : ce dispositif est la simplicité même, la suppression de tout réglage.

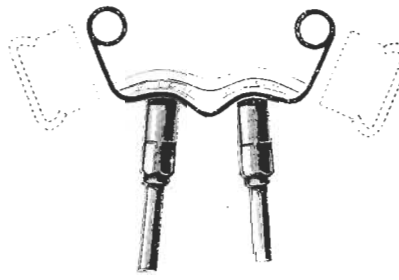
Il est préférable à la commande par poignée, qui exige la transmission par câble ; celui-ci entraînant un réglage assez fréquent et étant en outre plus sujet aux ruptures que la corde. Cette dernière offre encore l'avantage de pouvoir être remplacée par la première ficelle venue.



TAMBOUR DE COMMANDE
DU FREIN ARRIÈRE RALENTISSEUR
" MAGNAT-DEBON "

SAISON 1908

JANTES

JANTE
M.D

MODÈLE DÉPOSÉ

Celles-ci sont l'objet de notre plus grande attention, car *sans jantes parfaites pas de freinage parfait.* Aussi nous avons établi un profil spécial modèle déposé que nous présentons déjà au Concours du T. C. F., dont voici le rapport :

RAPPORT. — Divers modèles de jantes, dont quelques-uns spécialement établis en vue du Concours, ont été présentés.

Le profil de la jante " MAGNAT-DEBON " paraît le mieux établi au point de vue de la résistance.

Grâce à la forme du fond de la jante, les écrous de tête de rayons trouvent une surface d'appui bien orientée : les ruptures à l'origine des filetages ne sont pas à craindre. En outre, l'orientation du plan d'appui pour les patins a été judicieusement déterminée.

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 des roulements.*

PÉDALIER

Le système employé dans tous nos modèles est celui dit « à cloche », désignation provenant de la forme spéciale de la bielle, 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 bien supérieur* en comparaison du système à doubles clavettes : en outre l'aspect est bien plus élégant.

Bicyclette "MAGNAT-DEBON" Modèle A, de Course

... DESCRIPTION ...



MACHINE DE COURSE IDÉALE

POIDS, avec pneumatiques collés pour piste, 8 k. 500; avec pneus légers démontables, 9 k. 500. — CADRE de 0 m. 38, construction spéciale pour course avec avant et arrière très courts. — GUIDON de course avec potence. — JANTES "WESTWOOD" émaillées et nickelées. — PNEUMATIQUES "SOLY" de course, à tringle, 650 x 28 ou 32. — PEDALIER à cloche. — DEVELOPPEMENT au choix.

⚙ ⚙ ⚙

PRIX..... 250 Fr.

Avec roue libre et frein arrière à commande sur le guidon..... 285 fr.

N. B. — Nous livrons cette machine, également avec guidon Modèle N° 1 et N° 2 renvoyé comme N° 3 voir page 241, ce modèle pouvant ainsi servir comme machine de ville extra-légère.

Bicyclette "MAGNAT-DEBON" Modèle B, de Route

... DESCRIPTION ...



MACHINE DE ROUTE MODÈLE

CADRE de 0 m. 55, 0 m. 60, 0 m. 65. — GUIDON au choix. — JANTES acier "M.-D." émaillées et nickelées. — PNEUMATIQUES "MICHELIN" à talon 34 ou 40 m/m. — PEDALIER à cloche. — DEVELOPPEMENT au choix.

⚙ ⚙ ⚙

PRIX..... 280 Fr.

⚙ ⚙ ⚙

SUPPLÉMENTS FACULTATIFS

Frein avant sur jante "M.-D.".....	18 fr.
— arrière sur jante "M.-D.".....	23 fr.
Roue libre.....	12 fr.
Garde-boue acier.....	8 fr.

Bicyclette "MAGNAT-DEBON" Modèle D, Dame

... DESCRIPTION ...



MACHINE TRÈS GRACIEUSE ET LÉGÈRE

CADRE de 0 m. 50, 0 m. 55. — GUIDON droit. — JANTES acier "M.-D.", émaillées et nickelées. — PNEUS "MICHELIN" à talons 650 X 34 ou 40. — PÉDALIER à cloche. — DÉVELOPPEMENT au choix, maximum 5 m. 65.

PRIX..... 325 Fr.

Avec frein sur jante avant "M.-D." à commande intérieure, carter garde-chaîne et filet garde-jupe démon-
table.

SUPPLÉMENTS FACULTATIFS

Roue libre..... 12 fr.
Frein sur jante arrière..... 23 fr.

N.-B. — Sur commande nous construisons cette machine avec changement de vitesse dans le pédalier, à 2 et 3 vitesses moyennant supplément de 115 et 155 francs (voir page 171). Avec dispositif rétro-direct à 2 vitesses (modèle D) à 3 vitesses (modèle D-I) moyennant supplément de 90 et 170 francs.

SAISON 1908

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 maïsons, 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 7 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, sans tractions de bras, et évite l'essoufflement, le surmenage. A développement égal, on peut gravir les côtes plus facilement qu'en direct. 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 en côte, à l'arrêt et au démarrage est également le fait que la machine ne recule pas ; ceci par contre est un inconvénient chaque fois qu'il s'agit de retirer la machine en arrière (transport en chemin de fer, fond de couloir, etc.) inconvénients que seul, de tous les systèmes connus notre Mod. I (page 19) 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**.

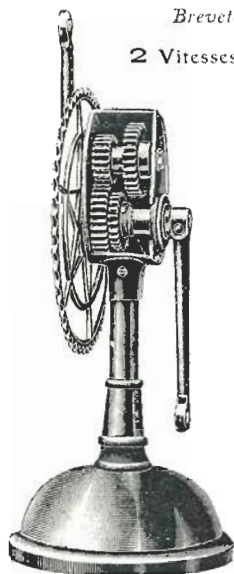
SAISON 1908

Nos Changements de Vitesse directs

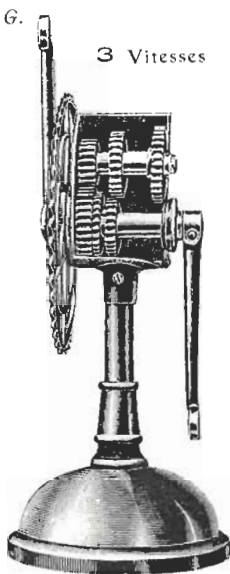
PAR PÉDALIER A UNE SEULE CHAÎNE

Brevetés S. G. D. G.

2 Vitesses



3 Vitesses



Ce système se distingue particulièrement par sa *simplicité*, sa *robustesse* et par suite des *engrenages* d'un tracé *spécial dérivant de l'horlogerie* roulant sur billes, par son *rendement* parfait dans les petites vitesses où, seuls, les engrenages travaillent; il n'y a aucune différence pratiquement appréciable avec la transmission directe, cela a été prouvé à maintes reprises, notamment dans le concours du T. C. F. où un amateur de près de cinquante ans faisait quatre fois le trajet (total 240 kilomètres 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 moyen qui recèlent non seulement de nombreux pignons satellites faibles et microscopiques, mais encore une quantité d'autres pièces délicates de la commande.

Le cycliste qui ne peut se familiariser avec le rétro-pédalage (voir p. 11) trouve dans notre *modèle G* (p. 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 indéréglable*.

SAISON 1908

MANIPULATION

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 développement s'opère. Les trous 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 kil. 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.

Graisser assez fréquemment (tous les 8 jours) le roulement central (côté droit), en ayant soin que la pédale de ce côté se trouve en bas.

RAPPORTS DES DÉVELOPPEMENTS

Pour le pédalier à 2 vitesses :

42 0/0 de démultiplication du grand développement au petit.

Pour le pédalier 3 vitesses :

42 0/0 de démultiplication du grand développement au moyen et 59 0/0 du grand au petit développement.

Bicyclette "MAGNAT-DEBON" Modèles F et G

A 2 ET 3 VITESSES PAR PÉDALIER



... DESCRIPTION ...

CADRE, 0 m. 55, 0 m. 60, 0 m. 65 — GUIDON droit, — JANTES acier "M.-D." émaillées et nickelées. — PNEUS "MICHELIN" à talons 650X40 ou 45. — PÉDALIER à cloche.

MODÈLE F à 2 Vitesses.

JEUX DE DÉVELOPPEMENTS PRÉCONISÉS
5 m. 35 et 3 m. 10 — 5 m. et 2 m. 90

PRIX 420 Fr.

Avec frein sur jante avant "M.-D." à commande intérieure et roue libre.

SUPPLÉMENTS FACULTATIFS

Frein sur jante arrière 23 fr.
Garde-boue 8 fr.

⌘ ⌘ ⌘

MODÈLE G à 3 Vitesses.

JEUX DE DÉVELOPPEMENTS PRÉCONISÉS
6 m. 10, 3 m. 50 et 2 m. 45. — 5 m. 35, 3 m. 20 et 2 m. 25

PRIX 500 Fr.

Complète avec frein sur jante avant "M.-D." à commande intérieure, frein sur jante arrière, garde-boue acier, roue libre.

Bicyclette "MAGNAT-DEBON" Modèle DF et DG, Dame

2 ET 3 VITESSES PAR PÉDALIER



... DESCRIPTION ...

CADRE de 50 et 55. — GUIDON droit. — JANTES acier "M.-D." émaillées et nickelées. — PNEUS "MICHELIN" à talons 650X34 ou 40. — PÉDALIER à cloche

⌘ ⌘ ⌘

MODÈLE DF à 2 Vitesses

JEUX DE DÉVELOPPEMENTS PRÉCONISÉS
5 m. 35 et 3 m. 10 — 5 m. et 2 m. 90.

PRIX 475 Fr.

Complète avec frein sur jante avant "M.-D." à commande intérieure, frein sur jante arrière, roue libre.

⌘ ⌘ ⌘

MODÈLE DG à 3 Vitesses

JEUX DE DÉVELOPPEMENTS PRÉCONISÉS
5 m. 35, 3 m. 20 et 2 m. 45. — 5 m. 3 m. et 2 m.

PRIX, complète 515 Fr.

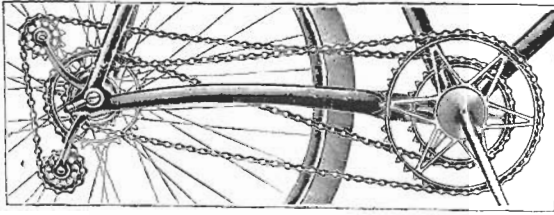
SAISON 1908

Nos Changements de Vitesse

RÉTRO-DIRECTS

I

2 Vitesses par chaînes — Breveté S. G. D. G.



... DESCRIPTION ...

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'y 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.

⚙ ⚙ ⚙

— 16 —

SAISON 1908

Bicyclette "MAGNAT-DEBON" Modèle E, Rétro-Direct

2 VITESSES

CADRE, 0 m. 55, 0 m. 60, 0 m. 65. — GUIDON relevé. — JANTES acier "M.-D." émaillées et nickelées. — PNEUS "MICHELIN" à talons 650 X 40 ou 45. — PEDALIER à cloche.

JEUX DE DÉVELOPPEMENTS PRÉCONISÉS

Direct.....	5 m. 35	Rétro.....	2 m. 85
—	5 m. 5	—	2 m. 50
—	4 m. 75	—	2 m. 25

⚙ ⚙ ⚙

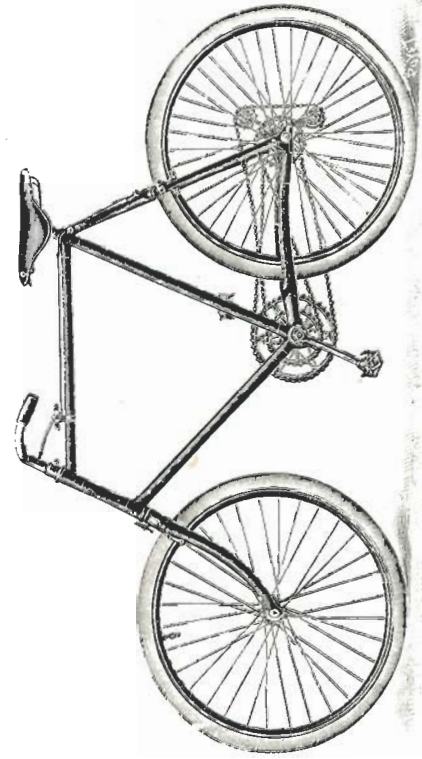
PRIX..... **390 Fr.**

Avec frein "M.-D." sur jante avant
à commande intérieure et roue libre

⚙ ⚙ ⚙

SUPPLÉMENTS

Frein sur jante arrière..... 23 fr.
Garde-boue..... 8 fr.



— 17 —

SAISON 1908

Nos Changements de Vitesse Rétro-Directs

II

3 Vitesses : 1 Directe, 2 Rétros par Pédalier

Ce système réunit les mêmes avantages de construction que nos changements de vitesse directs à 2 et 3 vitesses par pédalier (v. p. 12).

MANIPULATION

Pour changer de vitesse, opérer comme indiqué page 13 pour pédalier 2 et 3 vitesses direct, en ne différenciant qu'en ce qui concerne le sens de rotation du disque de commande. Ce dernier comporte également 3 lettres dans l'ordre suivant : 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.

En grande vitesse le dispositif rétro est complètement débravé, immobilisé :

la machine est ainsi rendue pareille à une bicyclette à 1 vitesse roue libre.

Pour changer de vitesse, la grande se trouvant entre la moyenne et la petite, l'on n'a qu'à retenir qu'il faut, pour interchanger ces dernières, toujours passer par la grande.

GRAISSAGE

Suivre indications pour pédalier 2 et 3 vitesses direct (page 13), excepté pour l'intermédiaire, dont les roulements à billes se graissent extérieurement dans ce dispositif.

RAPPORTS DES DÉVELOPPEMENTS

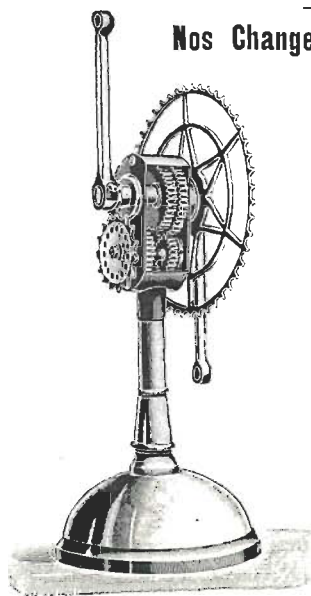
Démultiplication facultative du grand développement direct au moyen rétro : 34 0/0 de démultiplication du développement moyen rétro au petit développement rétro.

N. B. — D'après les expériences pratiques il est recommandé de choisir environ 40 0/0 de démultiplication du grand développement direct au moyen rétro.

AVIS TRÈS IMPORTANT

Dans la construction de ce dispositif nous avons été amenés par ceux de nos clients de grand tourisme qui ont déjà possédé nos premières machines rétro-directes avec une chaîne de chaque côté, d'abandonner la disposition des deux chaînes du même côté, que nous avons établie plutôt pour des raisons d'ordre esthétique. La pratique leur a démontré l'inconvénient des roues libres accouplées, qui, par la difficulté de nettoyage s'énervent, et donnent des ennuis.

La suppression seule de ce défaut que comportent tous les autres systèmes rétro-directs existants, rend la disposition d'une chaîne de chaque côté particulièrement avantageuse. En outre le nettoyage de tout le dispositif est beaucoup plus facile et la machine travaille d'une façon équilibrée, normale, la traction de chaîne se faisant alternativement d'un côté ou de l'autre.



Bicyclette "MAGNAT-DEBON" Modèle I, Rétro - Directe

SAISON 1908

3 Vitesses : 1 Directe, 2 Rétros

NOUVEAUTÉ 1908

L'UNIQUE

Déterminée ainsi parce qu'elle constitue un réel progrès dans la construction des systèmes rétro-directs en général. Elle conserve tous les avantages déjà existant et comprend en plus les suivants qui lui sont particuliers car parmi toutes les rétro-directes elle est :

LA SEULE en direct pareille à une bicyclette simple, tout organe rétro étant immobilisé.

LA SEULE que l'on peut faire reculer ou empêcher de reculer à volonté.

LA SEULE qui permet un rapport facultatif entre la multiplication directe et les multiplications rétro.

LA SEULE sans renvoi de chaîne.

LA SEULE sans roues libres accouplées.

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

LA MEILLEURE RÉTRO-DIRECTE

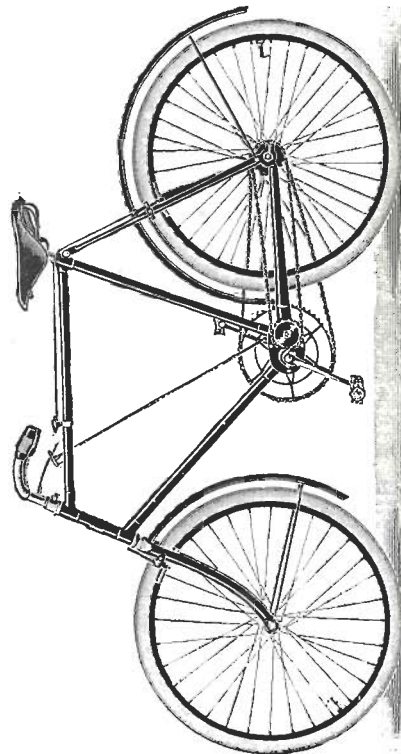
JEUX DE DÉVELOPPEMENTS PRÉCONISÉS

5 m., 3 m. et 2 m., — 5 m., 3 m., 2 m., 20. 2 m., 12

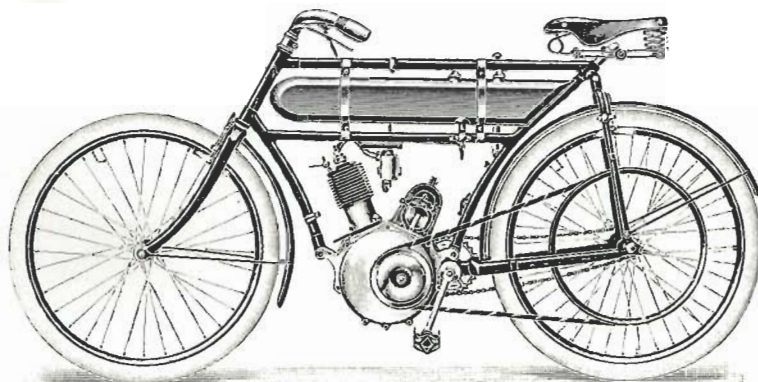
3 m., 75, 3 m., 43. 2 m., 25

PRIX 500 Fr.

Complète avec frein sur jante avant M.-D. à commande intérieure, frein sur jante arrière à serrage continu, garde-boue acier roue libre.



LA MOTO-TOURISTE



Cette machine réalise le problème de la véritable *motocyclette de tourisme*, c'est-à-dire d'un moyen de transport peu encombrant, léger, confortable, capable de monter toutes les côtes sans pédaler, et de vitesse modérée en plaine.

Nous avons obtenu ce résultat par la combinaison d'un moteur n'ayant seulement que 1 HP 1/4 de force, de construction spéciale, donnant un rendement au premier vu, avec une transmission à double démultiplication (démultiplicateur par engrenages et courroie torsé). Le dispositif démultiplicateur par engrenages n'est composé que d'un petit pignon engrenage calé sur l'axe du moteur, et qui commande une couronne à denture intérieure, formant poulie-moteur. La transmission par courroie seule sous démultiplicateur aurait exigé par suite de la démultiplication nécessaire une poulie-moteur trop petite, n'offrant plus suffisamment d'adhérence, tandis qu'avec ce dispositif, la poulie-moteur devient d'un diamètre tel qu'il rend même superflu le galet enrouleur (voir transmission de type 2 HP 1/2).

Tout dans cette machine a été étudié pour donner le maximum de *sécurité* et de *confort*. Le cadre, très bas, permet en selle d'appuyer les pieds sur le sol au départ et à l'arrêt, avantage très apprécié.

La MOTO-TOURISTE a déjà fait ses preuves en côte au

MEETING DU MONT-VENTOUX

(Septembre 1907)

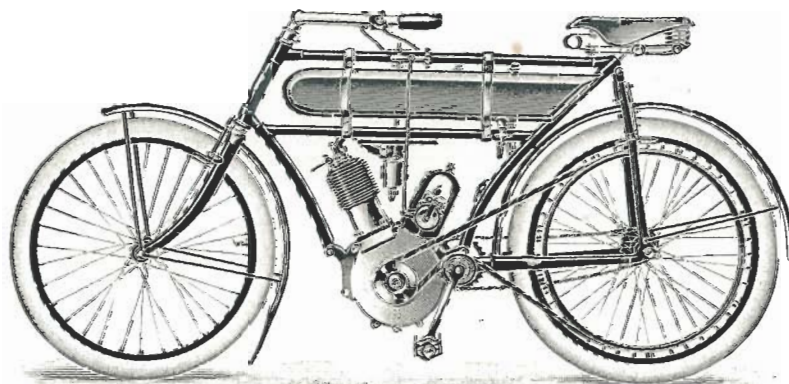
21 kil. de côte d'une moyenne de 10 0.0
en 1 h. 06, sans pédaler.

PRIX..... 1.050 Fr.

N. B. — Voir description détaillée, page 23.

Motocyclette "MAGNAT-DEBON" 2 HP 1/2 — 45 kg. environ

RAPIDE - LÉGÈRE Route



Cette machine, très répandue, et bien connue par suite de résultats sensationnels obtenus dans toutes les courses où elle figurait en 1906 et 1907, est toujours *unique* en son genre. C'est la seule motocyclette du poids d'environ 45 kilogram, seulement qui permet une variation de vitesse de 8 kilomètres à l'heure (sans couper l'allumage) jusqu'à 60 à 70 kilom. (selon le poids du cavalier) et de monter toutes les côtes sans pédaler.

D'apparence très élégante, d'une construction simple, économique et souple, cette moto 2 HP 1/2 est bien adaptée pour tous les amateurs de vitesse.

Comme preuve de sa supériorité en montagne nous dirons que dans toutes les courses de côte où elle prenait part, elle était non seulement *inabordable*, mais battait souvent les machines concurrentes de 5 et 6 HP combinant ainsi la performance mémorable dont elle faisait déjà preuve au

MEETING DU MONT-VENTOUX

COMPTE RENDU DE "L'AUTO"

"Un magnifique succès a été fait à la petite tiers de litre Magnat-Debon, qui ne se classe qu'à 2 minutes de Gissac."
"Une 2 chev. 1/2 grimper 21 kilomètres d'une telle côte en 55 minutes, c'est invraisemblable."

N.B. — La moto "M.D." 2 chev. 1/2, du type essentiellement commercial et de tourisme avait comme concurrentes des motos de 10 chevaux, enginées spécialement pour courses.

PRIX..... 1.050 Fr.

N.B. — Voir description détaillée, page 23.

Motocyclette "MAGNAT-DEBON" 2 HP 1/2 — 40 kg environ

RAPIDE-LÉGÈRE, Course

MACHINE SPÉCIALE

POUR COURSES SUR ROUTE

⚡ ⚡ ⚡

Vitesse en palier :

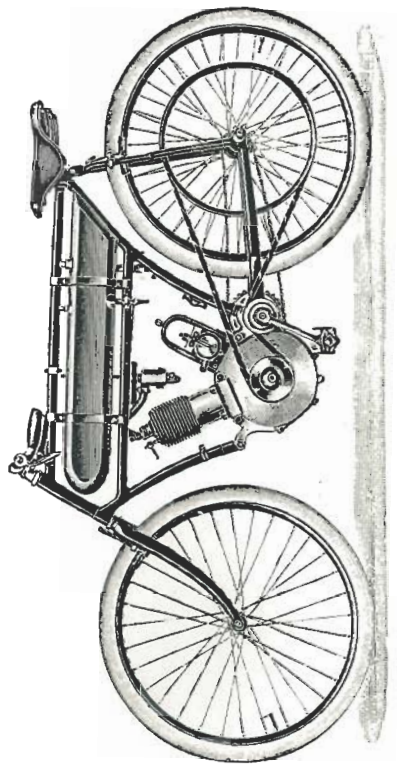
65 à 80 kilomètres à l'heure

⚡ ⚡ ⚡

PRIX..... 1.100 Fr.

⚡ ⚡ ⚡

N.-B. — Ne se fait que sur commande
(voir description, page 23).



MAGNAT-DEBON

SAISON 1908

Motocyclettes "MAGNAT-DEBON"

MODÈLES 1908

⚡ ⚡ ⚡

... DESCRIPTION ...

CADRE. — De construction toute spéciale dont les avantages sont :
Position la plus confortable pour motocyclettes, par selle placée perpendiculairement sur roue arrière, ce qui permet la
Suppression de la fourche élastique, d'où résulte
Direction de stabilité parfaite. Par la position de la selle et l'éloignement de la roue avant, les trépidations de cette dernière se perdent, ce qui explique l'inutilité de la fourche élastique.
Faculté de s'arrêter sans descendre de machine par selle très basse.

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.

MAGNÉTO. — Simms-Bosch, montée directement sur le carter du moteur, commandée par engrenages fermés hermétiquement dans un carter, avec graissage automatique, le tout formant un ensemble très rigide et indé réglable.

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 :
Pour type 1 HP 1/4 et type 2 HP 1/2 course : 4 litres d'essence, 1 litre d'huile.

Pour type 2 HP 1/2, route, 5 litres d'essence, 1 litre 1/2 d'huile.

FREINS. — Deux freins "M.-D." : un sur jante avant ; un sur jante arrière, renforcé, avec commande au guidon.

PNEUMATIQUES. — Pour type 1 HP 1/4 : 600 + 45.
" " 2 HP 1/2, route et course : 600 + 50.

JANTES. — Acier "MAGNAT-DEBON" renforcées, profil spécial pour freins à serrage latéral (voir page 7).

TRANSMISSION. — Pour type 2 HP 1/2 course et route. Par courroie ronde, passant sur une poulie de renvoi montée sur billes et fixée sur le pédalier de la machine. L'avantage de notre dispositif de transmission est d'augmenter l'enveloppement de la poulie par la courroie. Il permet en outre de marcher avec la courroie non complètement tendue, ce qui assure une marche souple et un meilleur rendement.

Pour type 1 HP 1/4. A double démultiplication par démultiplicateur à engrenages et courroie ronde.

Nota. — Malgré que nous la déconseillons en général, la fourche élastique peut devenir nécessaire pour des cas spéciaux comme routes ou pavé particulièrement mauvais. Dans ce but, nous avons établi un système très simple, donnant toute la stabilité qu'il est possible d'obtenir avec une fourche élastique.

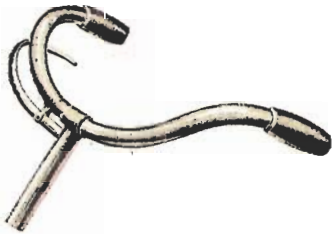
Supplément Fr. 50 "

MAGNAT-DEBON

SAISON 1908

GUIDONS POUR BICYCLETTES

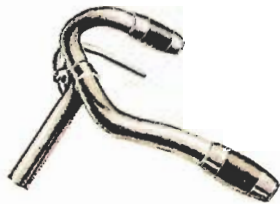
路 洛 器



N° 1

GUIDON RELEVÉ

pour machines à l'air.



N° 2

GUIDON DROIT

pour machines à l'air.



N° 3

GUIDON DE COURSE