

Bavar.

5036

k (1891)

Bavar. 5036 k (1891)

Bayerische Staatsbibliothek



<36649583480013

Bavar. 5036 ^{ls} (1891)

Schutz-Märke



Velocipedfabrik Neumarkt Gebr. Goldschmidt NEUMARKT ¹/₂ Oberpfalz

Internationale Sportausstellung
WIEN 1886:
höchste Auszeichnung: Grosse goldene Medaille.
Velociped-Ausstellung München 1883:
Höchste Auszeichnung.
Velociped-Ausstellung Stuttgart 1884:
Höchste Auszeichnung.
Intern. Velociped-Sport-Ausstellung Nürnberg 1885:
Goldene Medaille.



Lith. Kunst-Anst. v. Wilh. Fiek, Augsburg

33 B

Nr. 5584.

K. B. Artillerie-Depot.

Ingolstadt, 30. September 1890.

Betreff: Lieferung von Fahrrädern.

Auf Ihr Ansuchen vom 26. September c. erwiedert Ihnen das Artillerie-Depot unter Anheimgabe der Veröffentlichung, dass die 4 Sicherheitsmaschinen „Ale mannia“ zur grössten Zufriedenheit geliefert wurden.


Dieselben sind im Rahmenbau äusserst widerstandsfähig construirt, und haben trotz ihres kräftigen Baues einen sehr leichten ruhigen Gang; nennenswerthe Reparaturen sind noch nicht nothwendig geworden, obschon die Leistungsfähigkeit der Maschinen im diesseitigen Gebrauch auf's Aeusserste in Anspruch genommen wird.

Nach den bei diesseitigem Depot mit anderen Constructionen (auch im Privatbesitz Depotangehöriger) vorliegenden Erfahrungen muss Ihre „Ale mannia“ als die für militärische Zwecke geeignetste Maschine bezeichnet werden.

Artillerie-Depot.

(Folgen Unterschriften.)

An die
Velociped-Fabrik Gebrüder Goldschmidt
Neumarkt.



Illustrirter Catalog

der

Velociped-Fabrik Neumarkt

Gebr. Goldschmidt

Neumarkt, Oberpfalz.

Saison 1891.

Vertreter

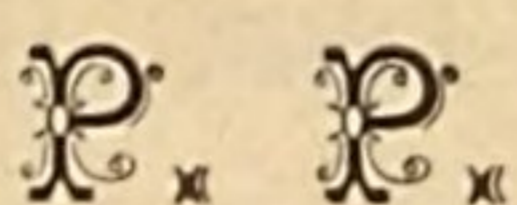


Buch- & Steindruckerei von Jos. Bach Wwe., Bonn.

Bavar. 5036 ² (1891)

Bayerische
Staatsbibliothek
München

74123120 a



Das Jahr 1890 ist für den Velociped-Sport als ein sehr segensreiches zu bezeichnen. Nicht zum Wenigsten hat die Abhandlung über den sanitären Werth des Velocipedfahrens von weiland Geheimrath Prof. Dr. v. Nussbaum dazu beigetragen und so Mancher, welcher ehemals noch vom alten Vorurtheil befangen war, wurde ein eifriger Anhänger des schönen Sports. — Das Geschäft in Fahrrädern entwickelte sich demgemäss sehr lebhaft und übergeben wir hiermit unseren neuen Catalog der allgemeinen Benutzung mit dem Wunsche, dass sich die Saison 1891 ebenso vortheilhaft für Sport und Industrie gestalten möge. — Als eine neue Erscheinung der Fahrradindustrie sind vor allen Dingen Sicherheits-Zweiräder und Tricycles mit den sogenannten Cushion-Tyres (hohle Gummireifen, auch Polsterreifen oder Luftkissenreifen genannt) zu bezeichnen. — Unsere verbesserten Kugellagernaben haben sich vortrefflich bewährt, und gelten als die staubfreiesten Kugellager, welche bis jetzt existiren. — Zum Bau unserer Fahrräder verwenden wir ausschliesslich nur das beste Material, welches wir während unserer langjährigen Praxis als durchwegs erprobt befunden haben. — Grosse Sorgfalt wird auch auf die Construction der Maschinen verwendet, so dass nur solche Fahrräder, welche in technischer Beziehung vollkommen zu nennen sind, zum Verkauf gelangen, und wird jede Maschine vor Versandt nochmals eingehend geprüft. — Es zeichnen sich unsere Maschinen nicht nur durch ihre Eleganz, sondern hauptsächlich durch ihre grosse Stabilität und sehr leichten und ruhigen Gang aus. Nachfolgende Zeugnisse, welche uns freiwillig zugegangen sind, liefern den besten Beweis, dass unsere Maschinen selbst bei schlechten Wegverhältnissen den höchsten Anforderungen des Tourenfahrens glänzend genügen. — In verschiedenen Fällen wurde uns bekannt, dass unsere Tourenmaschinen sogar bei Wettrennen gegen leichte Rennmaschinen mit höheren Uebersetzungen den Sieg

davongetragen haben. — Die gute Qualität eines Fabrikates wird dadurch, dass auf Rennbahnen mit eigens gebauten Rennmaschinen Hunderte von Preisen errungen werden, keineswegs bewiesen. — Derartige Reclamen mögen wohl den Laien für den ersten Augenblick irrführen, allein bei näherem Nachdenken wird derselbe zu dem Schluss gelangen, dass nur dasjenige Fabrikat, welches sich auf Touren auf guten und schlechten Wegen seit Jahren bewährt hat, ihm Garantie für die Haltbarkeit bieten kann. — Wo immer unsere Maschinen eingeführt sind haben dieselben vollste Anerkennung gefunden, und das gute Renommée ist die beste Empfehlung für das Erzeugniss selbst trotz aller Reclame.

Indem wir noch die Versicherung beifügen, dass wir bestrebt sein werden unsere geehrten Abnehmer recht prompt und solid auf das Gewissenhafteste zu bedienen, empfehlen wir uns

Hochachtungsvoll

**Velocipedfabrik Neumarkt,
Gebr. Goldschmidt.**



Bayerische
Staatsbibliothek
München

Zeugnisse.

Bavaria-Bicycle.

Trabelsdorf, den 19. Juni 1890.

Die mir unterm 16. v. Mts. gesandte Maschine „Bavaria“ zeichnet sich durch solide Bauart, sowie durch sehr leichten Gang ganz vorzüglich aus. Selbe hat auf meiner dreiwöchentlichen Reise in Sachsen bei allen Sportsfreunden die vollste Anerkennung gefunden.

A. Nastvogel.

Halberstadt, 3. December 1890.

— — — Zugleich muss ich Ihnen für Ihr Fabrikat meine vollste Anerkennung zukommen lassen. Trotzdem ich während drei Jahren immerwährend grössere Touren mit der Maschine mache, ist noch nicht die mindeste Abnützung bemerkbar, und werde ich Ihre Firma jedem Sportskollegen recommandiren.

Heinrich Reifenberger, Breiteweg 18.

Union-Bicycles.

Inzell, 1. Februar 1890.

Nachdem ich die von Ihnen bezogene Unionmaschine I. eine Saison gefahren habe, kann ich nicht umhin, Ihnen meine höchste Zufriedenheit auszudrücken. Dieselbe ist sehr stark und elegant gebaut und besitzt einen überraschend leichten Gang, verbunden mit einer ausserordentlichen Sicherheit. Die Hinterradbremse ist sehr practisch und wirksam und sind besonders die Fussruher bei mässigem Gefälle sehr angenehm zu benützen. Ich werde Ihre Maschine stets bestens empfehlen.

Josef Wallner.

Altona a. E., 3. Februar 1890.

Für freundliche Auskunft verbindlichst dankend, bestelle ich das „Union“-Zweirad I. mit pat. Hinterradbremse. Es ist mir die Hauptsache eine in jeder Beziehung und in allen Theilen gute, zweckmässige Maschine zu erhalten, die allezeit den Besitzer erfreut und seinen Meister lobt und empfiehlt. Dass diese Erwartung ganz und voll erfüllt werden wird, das versprechen Sie mir schriftlich, das verspricht mir jede Maschine mit der Kopfinschrift „Gebr. Goldschmidt“, die ich bisher kennen zu lernen das Vergnügen hatte.

C. C. Haan, Lehrer.

Karlsbad, Böhmen, 24. Mai 1890.

Herr Hartmann ist mit der Maschine sehr zufrieden und erregt selbe hier allgemeine Bewunderung, theils wegen der Hinterradbremse, die hier noch gänzlich unbekannt ist, theils wegen der eleganten Bauart und dem überaus leichten und sichern Gang, den das Rad besitzt. Er will nun vom Rover nichts mehr wissen, da ihm dieses Rad ebenso sicher ist, wie das niedrige Rover, nur mit dem Unterschied, dass sich das hohe Rad bedeutend leichter fährt. Ich sage Ihnen hiermit meinen besten Dank für die Lieferung einer so vorzüglichen Maschine und werde es an Empfehlungen nicht fehlen lassen.

Im Auftrage des Herrn Eduard Hartmann,
F. Kneissl.

Tarnopol, Galizien, 10. Juli 1890.

Ich kann nicht umhin Ihnen für die an mich gelieferte Maschine Union II. meinen besten Dank auszudrücken. Ich habe wohl gehofft, dass diese Maschine meine volle Zufriedenheit erlangen wird, die hat aber bei weitem alle meine Erwartungen übertroffen. Dieselbe ist äusserst solid vom besten Material gebaut, und ich kann nicht genügend staunen, wie Sie ein derart solides Bicycle um einen solchen billigen Preis liefern können. Ich habe vor ungefähr 2 Monaten bei der Firma C ein Bicyclette bezogen, welches auch den besten Fabrikaten gewachsen ist, wenn ich aber an das Preisverhältniss denke, muss ich offen gestehen, dass dieses Bicyclette mit Ihrem Bicycle gar nicht verglichen werden kann. Besonders hervorgehoben muss Ihre Hinterradbremse werden, die ist sehr praktisch, äusserst geschickt angebracht, und erspart dem Cyclisten den gefürchteten Kopfsturz. Ich werde nicht verabsäumen Ihre Fabrikate meinen Sportskollegen bestens zu empfehlen.

Josef Goldberg,
Lieutenant bei den Kaiser-Ulanen.

Przemysl, 29. August 1890.

— — — Zugleich spreche ich zum wiederholten Male meinen besten Dank für die mir vor 3 Monaten gelieferte Maschine aus; dieselbe läuft wunderbar, die Leistung und Güte ist unbeschreiblich.

Josef Goldberg,
Lieutenant bei den Kaiser-Ulanen.

Prenzlau, Uckermark, 2. November 1890.

Eine selten schöne Maschine kann mit vollem Rechte das von Ihnen bezogene Union II. mit Tangentspeichen und doppelt hohlen Reifen bezeichnet werden. Die totale Vernickelung war exact ausgeführt, ebenso ist die Arbeit als eine gediegene und feine zu bezeichnen. Das Gewicht des Rades ist ein geringes und dürfte dasselbe für bessere Tourenfahrer, welche ein leicht laufendes Rad mit den unvergleichlichen Vortheilen der Hinterradfussbremse und Fussruhern zu schätzen wissen, ein unentbehrliches sein. Mit Vergnügen schaue ich mein Bicycle heute an, welches mich die 900 Kilometer Strecke der Ostseeküste entlang nach München ohne jegliche Reparatur führte; ich wünsche Ihnen ferneres Blühen und Gedeihen.

C. Jacobs.

Siegburg, den 22. November 1890.

Das von Ihnen bezogene „Union“-Zweirad traf in bester Beschaffenheit hier ein. Sowohl Construction als elegante Ausführung desselben entsprach meiner vollen Erwartung. Einige Probefahrten, die ich bisher Gelegenheit hatte damit abzuhalten, erwiesen sich in jeder Hinsicht vorzüglich und zufriedenstellend. Ich freue mich Ihnen hiermit meinen Dank und Zufriedenheit für Ihre ausgezeichnete Bedienung aussprechen zu können und beehre mich aufs Neue zu bestellen: etc. etc.

Jos. Kessler.

Winterberg, Böhmen, 6. December 1890.

Mein hohes Rad „Union I.“ 137 cm., welches aus Ihrer Fabrik stammt, zeichnet sich durch schöne Form, äusserst starken und doch nicht schwerfälligen Bau, leichten Gang, und wirklich sehr billigen Preis aus. Die Vorderrad- und zweckentsprechend eingerichtete Hinterradbremse wirken sehr kräftig. Dadurch ist es erst möglich geworden, vor plötzlich auftauchenden oder spät erkannten Hindernissen schnell zu halten, und, was besonders werthvoll und bisher nur beim niedern Rad der Fall war, steile Berge langsam und sicher abwärts fahren zu können. Das grössere (50 cm.) hohe Hinterrad bewirkt einen ruhigeren Gang, und erschwert das Vornüberfallen. Diese Vorzüge, besonders aber die Hinterradbremse, welche das höchste Lob verdient und eine der wesentlichsten Verbesserungen des hohen Rades bedeutet, erhöhen die Sicherheit in ganz hervorragendem Maasse, und geben dem hohen Rade für weite Strecken, gute Wege und bei Tag vor dem Niederrad entschieden den Vorzug. Ich benutze, seit ich das hohe Rad habe, das niedere Rad nur noch für kürzere Strecken, sowie Abends, namentlich in der Stadt. Erfahrungen, welche mich zu diesem — übrigens freiwilligen — Urtheil berechtigen, habe ich mir durch täglichen Gebrauch des Rades in meiner Praxis, sowie auf zwei grösseren Reisen nach München und an den Rhein bis nach Cleve erworben. Nicht unerwähnt soll bleiben, dass zwei Ausbesserungen, die ich meinem fahrlustigen Hausmeister verdanke, von Ihnen auf das Zuvorkommenste unentgeltlich vorgenommen wurden. Solcher Auffassung von Garantie bin ich bei anderen Firmen nie begegnet, und halte ich mich verpflichtet, dies lobend und dankbar anzuerkennen.

Med.-Univ. Dr. Fritz Budde, Stadt- und Spitalarzt in Winterberg,
I. Consul der Allgem. Radfahrer-Union.

Novabicyclette.

Mörsenbroich b. Düsseldorf, 20. Nov. 1889.

Von Herrn G. H. bezog ich vor ca. dreiviertel Jahr ein „Nova“ Rover aus der Fabrik von Gebr. Goldschmidt in Neumarkt, Oberpfalz. Ich benutze die Maschine täglich bei jeder Witterung, und habe mit derselben ca. 9000 Km. gefahren, ohne bisher irgend welche Reparatur daran zu haben. In Bauart, Tragfähigkeit, Vernickelung und sauberste Arbeit steht dieselbe keinem anderen Fabrikat nach, übertrifft jedoch alle durch ihre gefällige Form und Eleganz, da ich mit der Maschine in jeder Beziehung vollkommen zufrieden bin, so empfehle ich die „Nova“ als eine zuverlässige dabei preiswürdige Maschine.

Friedrich Wallenborn.

Hof, Neujahr 1890.

Man liest heutzutage sovieler Zeugnisse, dass der Werth eines solchen sehr fraglich geworden ist. Auch in der Radfahrindustrie ist es nicht viel besser. So kann man in der Fachpresse häufig Zeugnisse lesen, die ohne thatsächlichen Werth sind. Da bescheinigt z. B. Einer, dass er unter so und so viel Fahrern auf seiner neuen Maschine Erster geworden. Dem Andern war es möglich auf der beschottetsten Strasse zu fahren. Dem dritten Collegen seine Maschine läuft vorzüglich, dabei hat er noch keine 1000 Km. darauf gefahren u. s. w. Es ist mir daher ein Bedürfniss, ein Gutachten über ein Fabrikat abzugeben, das ich hinlänglich Zeit und Gelegenheit hatte, zu prüfen. Ohne Selbstüberschätzung darf ich wohl sagen, dass mir, der ich in einem Jahre auf ein und derselben Maschine ca. 10000 Kilometer gefahren ein massgebendes Urtheil zu fällen, zustehen dürfte.

Im Frühjahr 1889 kaufte ich mir ein Bicyclette „Nova“ genannt aus der Fabrik der Herren Gebr. Goldschmidt zu Neumarkt, Oberpf., das sich wirklich vortrefflich bewährte. Ich legte damit, wie erwähnt, in einer Saison ca. 10000 Km. zurück, hiervon sind 9730 amtlich bescheinigt und bei der Allgem. Radfahrer-Union zur Preisbewerbung angemeldet und wurde mir soeben der I. Preis hierauf zuerkannt. Die grosse Ziffer vermochte ich

nur zu machen, weil das Goldschmidt'sche Fabrikat all den Anforderungen, welche ich an dasselbe stellte und stellen durfte, auch vollkommen genügte. Das Rad hat sehr häufig schlechte Strassen mit aufgeweichtem Boden durchkreuzen müssen, denn ich fuhr ja fast täglich, um eine möglichst hohe Ziffer zu erreichen. Da ich auf diesem Rad das Bicyclettefahren erst erlernte, so hatte es anfänglich viel zu leiden. Unsere sehr bergige Gegend (Fichtelgebirge) zwang mich bei jeder Tour viel Steigungen zu überwinden, die ich ohne Schwierigkeiten auszuführen vermochte. Die Abnützung der einzelnen Theile war eine ganz minimale. An Achse und Kugellagern des Vorderrades ist jetzt noch nichts davon zu sehen. Die Vernickelung und Emaillirung hat sich als sehr haltbar erwiesen. Die Kette, welche sich anfänglich, wie bei jeder neuen Maschine, etwas dehnte, blieb später gleich, und hatte ich äusserst selten solche fester zu stellen, was ich bei andern Maschinen so oft beobachtete. Die Schutzbleche an Räder und Kette haben nie gewackelt oder ein Geräusch beim Fahren verursacht, wie ich solches an anderen Maschinen hörte. Ebensowenig ist mir je die Kette gerissen noch ausgesprungen. Speciell möchte ich noch die vorzüglich wirkende Hinterradbremse lobend erwähnen. Bei einem Unfall, welcher mir durch Unvorsichtigkeit mit der Maschine zustieß und wodurch eine grössere Reparatur des Hinterrades nothwendig wurde, haben sich die Herren Gebr. Goldschmidt so nobel gezeigt, dass ich nicht versäumen werde, diese Fabrik bei jeder Gelegenheit auf's Wärmste zu empfehlen, denn diese Maschinen verdienen ihrer Güte und Dauerhaftigkeit wegen allgemein gekauft zu werden.

Friedrich Thelemann,
Buchhändler und Consul d. A. R. U.

Dettensee, Hohenzollern, 26. März 1890.

Mit grossem Vergnügen kann ich Ihnen die Mittheilung machen, dass ich mit meinem neuen Bicyclette ausserordentlich zufrieden bin. Dasselbe ist preisswürdig, elegant und solid gebaut und geht ungemein leicht. Wer die vielen und steilen „Schwarzwald-Steigen“ kennt, weiss den Vortheil Ihrer pat. Hinterradbremse erst recht zu schätzen. Ich werde nicht versäumen Ihr Fabrikat allen Sportsfreunden angelegentlichst zu recommandiren.

Lehrer A. Friedmann.

Cassel, 17. Juni 1890.

Die mir zum Frühjahr gelieferte neue Nova-Maschine habe nun gründlich ausprobiert, und muss ich Ihnen meine Zufriedenheit darüber aussprechen. Dieselbe läuft ausserordentlich leicht, und lässt sich auch nach einiger Uebung streckenweise freihändig fahren.

Joh. Meyer.

Düsseldorf-Oberbilk, 27. Juni 1890.

— — — Bei dieser Gelegenheit will ich nicht verfehlen meine völlige Zufriedenheit und Anerkennung über Ihr Fabrikat zum Ausdruck zu bringen. Sie können überzeugt sein, dass ich bei Gelegenheit Ihr Fabrikat stets empfehlen werde.

Max Hansen.

Burhave, Oldenburg, 10. Juli 1890.

Seit 2 Jahren bin ich im Besitz einer „Nova“-Maschine aus Ihrer Fabrik. Dieselbe hat sich ausgezeichnet bewährt, und allgemeinen Beifall gefunden.

G. Jürgens.

Alemannia-Bicyclette.

Altötting, 2. April 1890.

Theile Ihnen mit, dass gesandte Maschine zur höchsten Zufriedenheit ausgefallen und allgemeine Bewunderung fand. Ich kann Ihnen zu diesem ungeschmeichelten Erfolge bestens gratuliren.

Joh. Karl.

H a n a u, 14. Mai 1890.

Habe vor etwa einem halben Jahre durch Herrn M. hier ein Fahrrad sogen. Rahmenbau von Ihnen bezogen. Beehre mich Ihnen hierdurch meine vollste Zufriedenheit auszudrücken. Das Rad zeichnet sich durch sehr leichten ruhigen und geräuschlosen Gang aus. Trotzdem ich das Rad jeden Tag und grössere Strecken fahre, war noch nicht die geringste Reparatur nöthig, noch nicht eine Schraube hat sich gelockert. Ich kann das Rad jedem Tourenfahrer sehr empfehlen.

Lenz,

Vorsitzender des Hanauer Radfahrer-Vereins „Vorwärts“.

R e g e n s b u r g, 17. Juni 1890.

Durch Herrn L. J. in S. kaufte ich vor einiger Zeit von Ihnen ein Sicherheits-Zweirad, über welches ich Ihnen in jeder Beziehung hiermit meine vollste Zufriedenheit aussprechen kann.

E. Kühnlein.

G e o r g e n s g m ü n d, 26. August 1890.

Bin mit meiner **Alemannia** sehr zufrieden, läuft ausserordentlich leicht.

Fritz Müller, Consul d. Allgem. Radf.-Union.

B r e m e n - H a s t e d t, 10. September 1890.

Die von Ihnen bezogene Maschine hat sich, was ich gerne anerkenne, zu meiner vollen Zufriedenheit bewährt.

Borggreffe,

kais. Post-Assistent.

E s s e n, 13. September 1890.

Im Besitz des mir übersandten **Alemannia-Rovers** drücke ich Ihnen hierdurch meine volle Zufriedenheit aus, über schöne Arbeit und den ruhigen geräuschlosen Gang. Auch die Hinterradbremse funktionirt ausgezeichnet, überhaupt findet das Rad allgemeinen Beifall, und werde ich nicht ermangeln Ihre Fabrikate bestens zu empfehlen

J. Carl Lindner.

E i s e n a c h, 29. September 1890.

Besten Dank für die coulante Bedienung sagend, bin ich auch heute wieder in der Lage Ihnen Erfreuliches über Ihr Fabrikat mittheilen zu können, indem bei einem 13 Kilom.-Strassenwettfahren Herr Paul Roth von hier (ein junger Fahrer) mit 33 Min. 5 Sek. als Erster durchs Ziel ging. Derselbe hatte kurz vorher eine Maschine Ihres Fabrikats aus der Velocipedhandlung des Herrn G. H. hier entnommen. Die Maschine findet ob ihrer Stabilität, Eleganz und des ungemein leichten Ganges wegen allgemeinen Anklang.

Ph. Habermas.

L u d w i g s h a f e n a. R h., 10. Dezember 1890.

Ersuche Sie hiermit um gefl. Uebersendung Ihres Catalogs. Ich fahre bereits Ihre **Alemannia**, welche zu meiner besten Befriedigung ausgefallen ist, und sollen Ihre hohen Räder, wie ich erfahren habe, auch sehr gut sein.

Georg Schoeck.

Tricycles.

N e u s t a d t a. H a r d t, 7. Juli 1890.

Das Dreirad ist sehr gut ausgefallen, und findet dasselbe allgemeine Bewunderung.

Ph. Cunz.

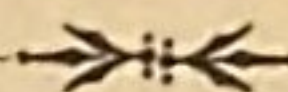
Kasslet, bad. Schwarzwald, 16. Juli 1890.

Vorigen Jahrs 1889 habe ich von Herrn Goldschmidt in Neumarkt, Oberpf., Bayern, ein Universal-Dreirad gekauft, und kann ich nach genauer Durchsicht gewissenhaft bezeugen, dass dasselbe sehr gut, ja künstlich gebaut, solid und fein gearbeitet und von sehr gutem Material hergestellt ist. Aber nicht nur das Feine und Elegante sondern auch das leichte Handhaben und Fahren ist nur lobenswerth, und kann ich hiemit die Fahrräder von Herrn Goldschmidt Jedermann bestens empfehlen.

Kessler, Hauptlehrer.



Einiges über die Behandlung der Maschinen.



I. Allgemeines.

Die Maschine ist stets rein zu halten. — Es empfiehlt sich die vernickelten Theile mit Vaseline leicht einzufetten, da dieselben dadurch vor Rost geschützt werden. Sollte die Vernickelung durch die Länge der Zeit doch einige Rostflecken aufweisen, so können dieselben durch Putzen mit Wiener Putzkalk und Stearin-Oel entfernt werden.

Wenn die emaillirten Teile beschmutzt sind, so sind dieselben nach Entfernung des Schmutzes mit einem mit Petroleum getränkten wollenen Lappen abzureiben. Alle Lager und reibenden Theile müssen mit einem harzfreien Oel, am besten Oliven-Oel oder Klauenfett geölt werden. Alle Oellochfedern und Kapseln sind nach dem Oelen gut zu schliessen.

Von Zeit zu Zeit sind die Lager durch Eingiessen von Petroleum von dem eingedrungenen Staube zu reinigen; hierbei sind die Räder etc. zu drehen.

Alle Schrauben und Muttern sind stets gut anzuziehen und ist vor jeder Fahrt nachzusehen, ob alle vorhanden und ob dieselben fest sitzen, ebenso nach der Fahrt. Ein Auseinandernehmen der Lager ist zu vermeiden, da dieselben, wenn nicht ganz genau passend wieder zusammengesetzt, nicht wie es gehört, funktioniren.

Hat sich bei einem Bicycle die Lenkstange verbogen, so stelle man das Rad in schiefer Richtung so gegen sich, so dass man bequem mit einem Fusse sich gegen das auf der entsprechenden Seite befindliche Pedal stemmen kann, während man dann die Lenkstange nach oben drückt, bis solche wieder in der richtigen Stellung ist.

Beim Bicyclette lehne man die Maschine an einen festen Gegenstand, den unbeschädigten Theil der Lenkstange gegen denselben gekehrt, drücke mit einem Fusse auf das Pedal, den andern stemme man am Vorderrad an, erfasse mit beiden Händen die Lenkstange am Griffe und drücke dieselbe in die richtige Lage. Ist eine Lenkstange gebrochen, so kann man sich auf kurze Zeit dadurch helfen, dass man einen Stab in die Höhlung der Lenkstange einschiebt.

Ist eine Pedalachse verbogen, so trete man nach vorheriger entsprechender Stellung der Kurbel auf das äussere Ende des Pedals bis die richtige Stellung wieder herbeigeführt ist. Kommt dieser Fall beim Kugelpedal vor, so schraube man den vorderen Stellconus soweit los, bis sich das Pedal wieder frei dreht; lässt sich dies so nicht bewerkstelligen, so entferne man die Kugeln und schraube den Conus wieder ein, so dass das Pedal, wie ein Conuspedal läuft,

nöthigenfalls kann man auch den Conus ganz fortlassen, so dass das Pedal nur allein auf der Pedalachse läuft.

Hat sich ein Gummireif abgelöst, so entferne man an der losen Stelle sorgfältig den Schmutz, erwärme dann mittelst einer Spiritusflamme oder glühenden Eisen den Stahlreifen so lange bis der Gummikitt innerhalb des Stahlreifens flüssig wird, drücke dann den Gummireif wieder fest an das Rad und lasse den Stahlreifen erkalten.

Ist zu wenig Gummikitt im Reifen, so mache man ein Stückchen Kitt in einem Gefässe flüssig, bringe denselben in den Stahlreifen und verfare dann wie oben gesagt. Auf der Tour kann man an Stelle der Spirituslampe auch einen Kienspan, glühendes Eisen etc. zum Erwärmen des Reifens benützen und in Ermangelung von Gummikitt gewöhnliches Schusterpech zur Befestigung des Gummireifens verwenden.

II. Specielle Anleitung über die Handhabung der Bicycles.

Das Nachstellen der „Aeolus“-Kugellager ist, wie folgt, vorzunehmen: Nach Entfernung der Schraube, welche den in den Zahnkranz des Kugellagers eingreifenden Nonius festhält und des Nonius selbst, wird der Zahnkranz so lange nach rechts geschraubt, bis er sich wieder in der richtigen Lage befindet; es darf aber nur so weit zgedreht werden, dass sich das Rad ganz leicht dreht, ohne ein Klemmen der Kugeln zu verursachen. Das Hinterradlager wird in der Weise nachgestellt, dass man den linksseitigen Conus, welcher mit einem gerieften Rand versehen ist, nach Entfernung der Achsmutter ebenfalls so weit zudreht, dass sich das Rad noch ganz leicht dreht; die Mutter ist sodann wieder gehörig zu befestigen. Falls der mit dem Rücken verbundene Körner im Kopfe zu locker ist, wird derselbe in der Weise wieder festgestellt, dass man die Kopfmutter löst, sodann die Kopfschraube so weit zudreht, bis der Körner wieder feststeht, sich aber ganz leicht dreht, woraufhin die Kopfmutter wieder gut befestigt wird.

Hat sich ein Kurbelstift gelockert, so muss derselbe mit einem Hammer angetrieben werden, was durch Gegenhalten eines zweiten Hammers oder anderen metallenen Gegenstandes erleichtert wird. Die Kurbelstiftmutter ist nach dem Antreiben gut anzuziehen.

III. Specielle Anleitung über die Handhabung der Bicyclettes.

Die Verstellung der Lenkstange ist dadurch zu bewerkstelligen, dass die Schraube mit Mutter am oberen Bund der Vordergabel gelöst wird, sodann wird die Lenkstange entsprechend gestellt und hierauf Schraube und Mutter gehörig befestigt. Gleichzeitig mit der Lenkstange ist auch die auf der Vorderseite der Vordergabel befindliche Bremsstange zu stellen, was dadurch geschieht, dass die Schraube am oberen Theile des Bremsrohres gelöst und nach entsprechender Stellung der Stange gehörig wieder angezogen wird. Auf das gute Festsitzen dieser

Schraube ist besonderes Augenmerk zu richten, da nur in diesem Falle die Bremse gut funktionirt. Vorder- und Hinterradconus werden nur dann nachgestellt, wenn die Räder nach rechts oder links von der Mitte abweichen, resp. sich auf der Achse hin und her bewegen lassen. Die Achsmuttern werden entfernt, sodann der Conus auf der dem Kettenrade entgegengesetzten Seite mittels des Conus-schlüssels so weit zgedreht, dass das Rad nicht mehr wackelt, aber noch ganz leicht sich dreht, hierauf werden die Achsmuttern wieder befestigt. Das Kurbelkugellager ist ebenfalls vermittelt des auf der dem Zahnrade entgegengesetzten Seite befindlichen randerirten Conuses nachzustellen. Die in der Kurbel befindliche Schraube, welche den durchlöcherten Conus festhält, ist zu entfernen, dann muss der Conus entsprechend zgedreht und die Schraube hierauf wieder befestigt werden. Kurbelstift mit Mutter ist wie beim Bicycle zu befestigen. Hat sich der Körner gelockert, so ist nach Entfernung des Oeldeckels und der Contremutter die Körnerschraube entsprechend anzuziehen, sodann Mutter und Oeldeckel wieder gut zu befestigen.

Der Körner ist immer so gut zu ölen, dass er sich leicht dreht. Die Kettenspannung geschieht, wie folgt: Oben am Lagerträger, das ist der Theil, in welchem sich die Kurbeltriebachse bewegt, befindet sich eine Schraube, dieselbe ist vermittelt des entsprechenden Schraubenschlüssels zu lösen, sodann die Mutter an der Vorderseite desselben Lagerträgers so lange zuzuschrauben bis sich die Kette genügend gespannt hat — ein zu starkes Spannen ist jedoch unbedingt zu vermeiden. Die erstgenannte Schraube ist nach dem Spannen wieder gehörig zu befestigen.

IV. Specielle Anleitung über die Handhabung der Tricycles.

Die Lenkstange wird in der Weise verstellt, dass die Stellschraube am oberen Bunde der Vordergabel losgelöst und dann die Lenkstange kürzer oder länger gestellt wird; die Stellschraube wird hierauf wieder fest angezogen. Gleichzeitig mit der Lenkstange ist die Bremsstange der Vorderradbremse, wie beim Bicycleette zu verstellen.

Falls das Bremsband an der Bremsscheibe der Hauptachse beim Bremsen nicht mehr richtig angreifen sollte, so ist die Zugstange dieser Bremse loszuschrauben und hierauf durch weiteres Einschrauben in den Kloben am Bremsbandhebel entsprechend zu verkürzen, wodurch die Bremse wieder gut funktionieren wird. Die Kette wird in folgender Weise gespannt: An der spornförmigen Gabel des Kurbelgetriebs befinden sich zwei Muttern, von diesen wird die innere nach dem Kurbelgetriebe zu befindliche Mutter losgelöst, hierauf die äussere so lange nachgezogen, bis sich die Kette entsprechend gespannt hat, jedoch ist ein zu starkes Spannen entschieden zu vermeiden. Die innere Mutter muss dann wieder fest angezogen werden. Das Nachstellen der Kugellager am Kurbelgetriebe, sowie das Befestigen der Kurbelstifte ist genau, wie beim Bicycle zu handhaben. Der Sattelwinkel wird in der Weise verstellt, dass man die Stellschraube am Sitzrohr löst, dem Sattelwinkel die entsprechende Höhe gibt und die Stellschraube wieder fest anzieht.

Garantie.

Für unsere sämtlichen im Preiscourant aufgeführten Maschinen leisten wir vom Tage der Factura an ein Jahr Garantie bei normaler Behandlung und zwar in der Weise, dass wir vorkommende Reparaturen, die nachweisbar durch einen Materialfehler verursacht wurden, während dieser Zeit kostenlos ausführen.

Eine Vergütung für Fracht findet nicht statt, ebensowenig kommen wir für Reparaturen auf, die nicht bei uns gemacht wurden. Gummireifen sind in dieser Garantie nicht mit inbegriffen.

Zur gefl. Beachtung!

Durch den gegenwärtigen Catalog sind alle früheren Preislisten sowie sonstige Preisnotirungen und Conditionen als erloschen zu betrachten.

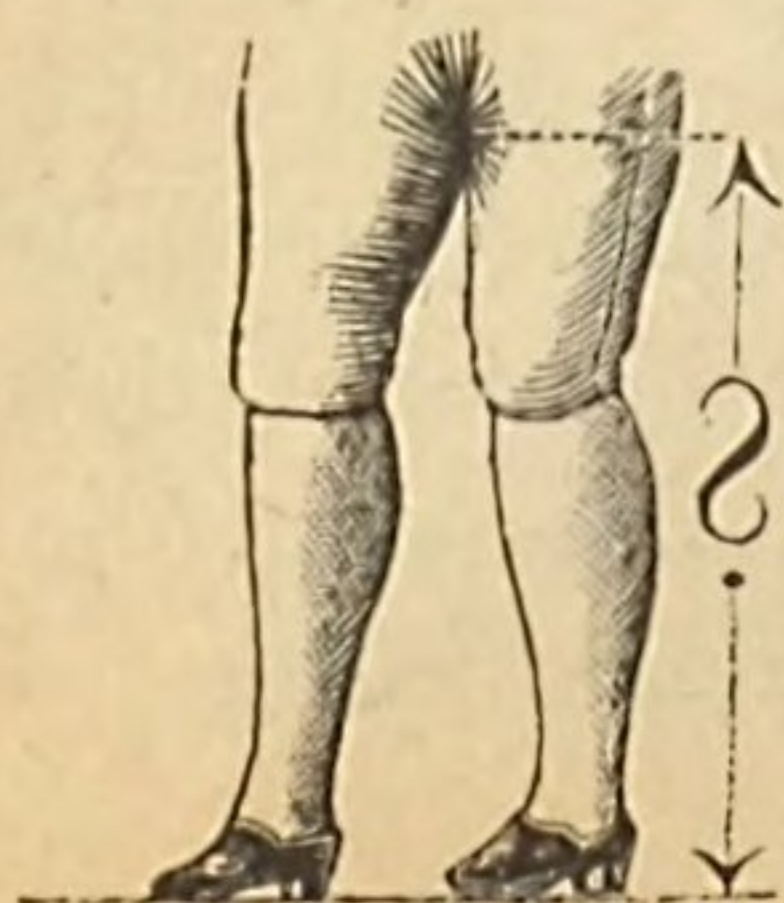
Sämtliche Maschinen werden genau nach Beschreibung geliefert. Hat ein Kunde bezüglich der Vernickelung oder sonstigen Ausstattung besondere Wünsche, so werden wir denselben gern entsprechen; dabei bemerken wir jedoch ausdrücklich, dass wir uns auf Anfertigung anderer ausserhalb unseres Preiscourants stehenden Constructionen nicht einlassen. Die durch eine feinere Ausstattung bedingte Preiserhöhung werden wir billigst berechnen und dem Auftraggeber vorher Kostenvoranschlag zur Genehmigung einsenden.

Wir bitten alle Aufträge recht frühzeitig ertheilen zu wollen, insbesondere müssen wir bei Maschinen, welche in Ausstattung anders als wie beschrieben, verlangt werden, um Gewährung einer Lieferzeit von ca. 12—14 Tagen ersuchen.

Bei Bestellung von Bicycles

verweisen wir, um jeden Irrthum vorzubeugen, auf nachfolgende Aufstellung und werden unsere geehrten Kunden nicht fehlgehen, wenn sie sich darnach richten, und nachstehende Abbildung sich beim Massnehmen als Muster dienen lassen.

		für Bavaria	Union
48" engl. = 122 cm.	Raddurchmesser für ca. 80 cm.		82 cm. Beinlänge passend
50" "	= 127 " " " "	83 "	85 " " "
52" "	= 132 " " " "	85 "	87 " " "
54" "	= 137 " " " "	87 "	89 " " "
56" "	= 142 " " " "	89 "	91 " " "
58" "	= 147 " " " "	92 "	94 " " "



Das Mass ist am rechten mässig ausgestreckten Bein vom Sitz bis zum Fussballen zu nehmen.

Bezugsbedingungen.

Alle Lieferungen geschehen nur auf feste Rechnung. Die Preise verstehen sich ab hier, Netto gegen baar, Erfüllungsort Neumarkt Oberpfalz.

Die Frachtauslagen und bei Sendungen ins Ausland, auch die Zollkosten sind zu Lasten des Bestellers.

Jede Maschine wird vor Versandt genau geprüft und geschieht die Versendung auf Rechnung und Gefahr des Empfängers.

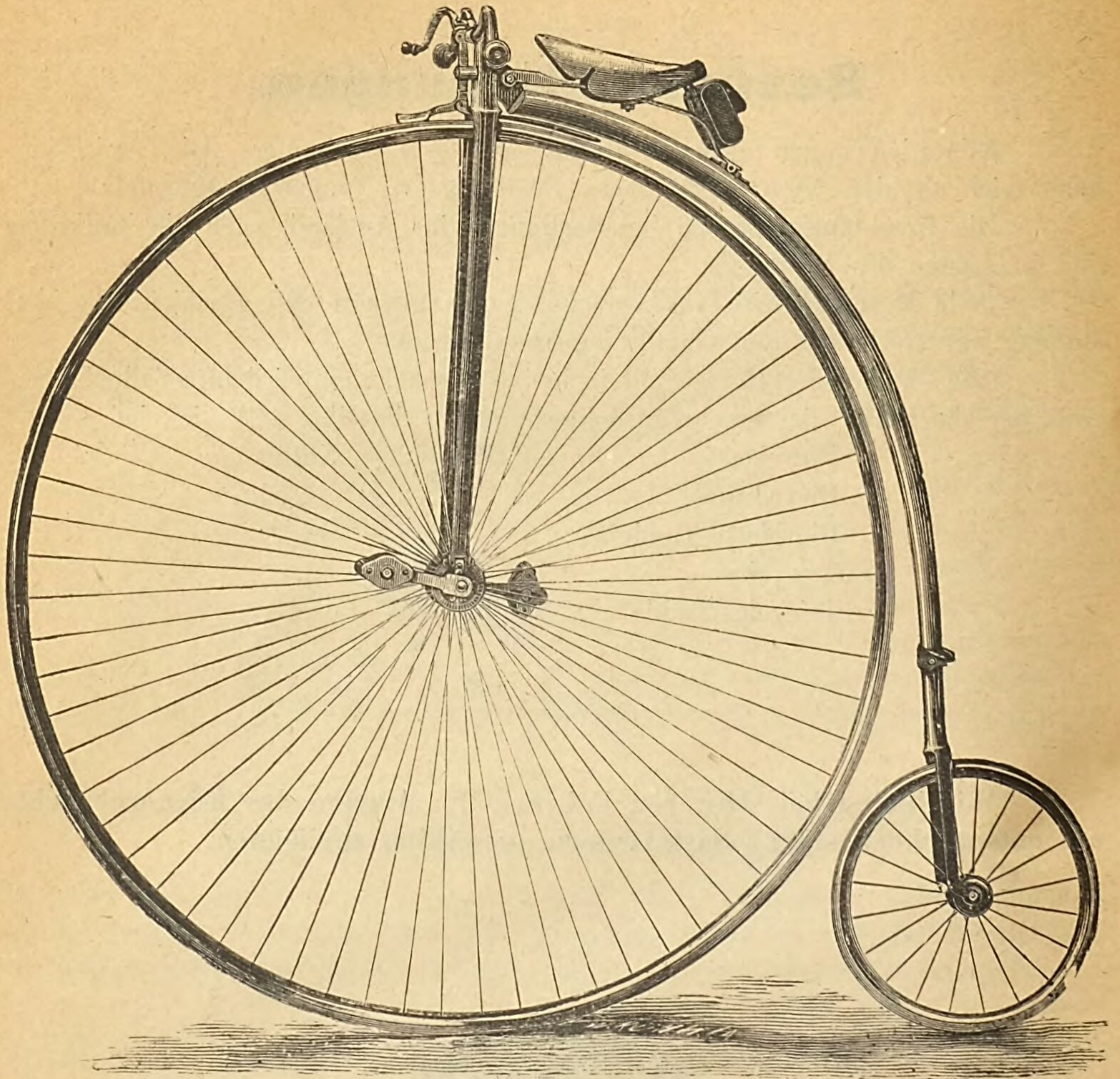
Die Emballage, Holzgestell inclusive Verpackung, wird zum Selbstkostenpreis berechnet und nicht mehr zurückgenommen; dieselbe stellt sich bei

Bicycles	auf Mark	2.—	Netto
Bicyclettes	„ „	2.—	„
Bicyclette-Tandem	„ „	3.—	„
Tricycles	„ „	4.—	„
Tricycles-Tandem	„ „	4.—	„

Wir bitten bei schweren Fahrern um Angabe des Körpergewichts um entsprechend starke Sattelfedern auswählen zu können.



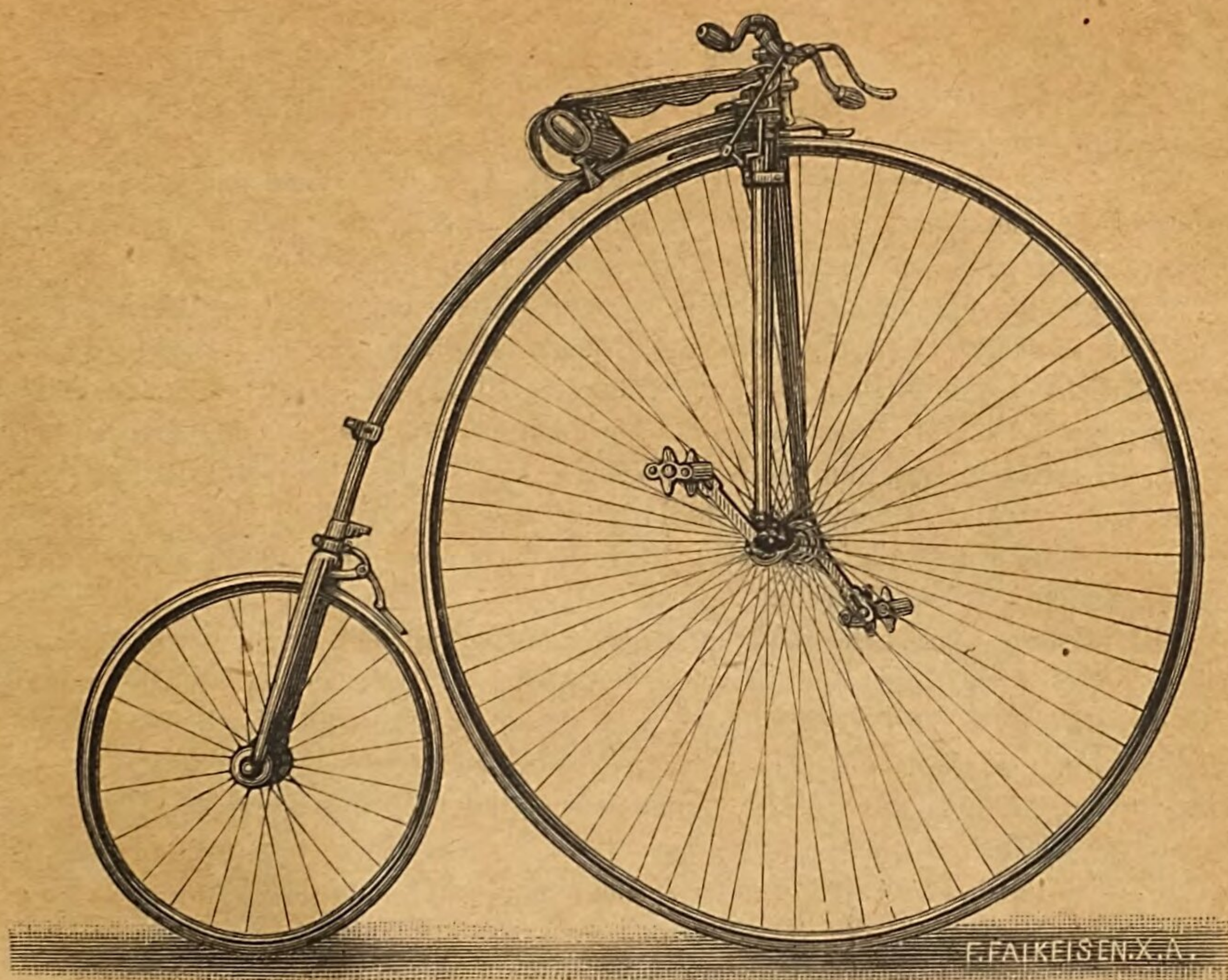
Bavaria-Zweirad.



Kuhhornleitstange mit Horngriffen, kräftige Bremse, neue verbesserte Sattelfeder, abnehmbare Kurbeln mit verstellbaren Pedalen, hohler, ovaler Stahlrücken, hohle Vordergabel, solide Hintergabel, Aeoluskugellager zu beiden Rädern, Speichen prima Qualität, beste Stahlreifen, Gummireifen, Tourensattel, Werkzeugtasche mit Schlüssel und Oelkanne. Kopf, Leitstange, Aufstieg, Bremse, Feder, Kurbeln, Pedale, Speichen und Naben vernickelt, das Uebrige feinst emaillirt.

Preis Mark 210.

Union-Zweirad I.



Im wohlthuenden Gegensatz zu anderen der Construction unserer „Union“-Maschinen nachgebauten Bicycles, die fortwährend in Sportsblättern spaltenlanger Reclame bedürfen, um ihr fragwürdiges Dasein zu fristen, erfreuen sich unsere „Union“-Bicycles ohne jede Reclame seit ca. 4 Jahren eines sich immer mehr steigernden Beifalls jedes Hochradfahrers, und so mancher Bicyclettist hat sich durch die ganz bedeutenden Vortheile, welche die Bauart unserer „Union“-Maschinen in sich vereinigen, zu dem Bicycle aufgeschwungen. — Das Gute empfiehlt sich von selbst und die vielen Hundert Unionbicycles, welche in Deutschland und weit über Deutschlands Grenzen im Gebrauch sind, legen ein beredteres Zeugnis ab, als alle Reclamen. — Das „Union“-Bicycle unterscheidet sich von solchen anderer Construction hauptsächlich durch ein grösseres Hinterrad (20“) eine stärkere Neigung des oberen Theiles der Vordergabel nach rückwärts, grösseren Durchgangsraum für den Radreifen zwischen der Vordergabel und durch besonders starke Räder mit **Dickenspeichen.**

Das grössere Hinterrad verleiht der Maschine naturgemäss einen leichteren Gang und ermöglicht es dem Cyclisten sowohl mit Leichtigkeit auf schlechten Strassen die Balance zu halten, als auch stark beschottete Stellen mit Sicherheit zu kreuzen. Das Letztere findet hauptsächlich darin seine Erklärung, dass das 20zöllige Hinterrad viel ruhiger über die Unebenheiten des Terrains wegrollt als die früher gebräuchlichen Hinterräder kleinen Durchmessers, welche sich jeder Vertiefung etc. anpassten, und dadurch die Maschine starken Stössen ausgesetzt wurde, welche ihr unbedingt schädlich waren. Das grössere Hinterrad folgt der Richtung des Vorderrades schneller als ein kleines Rad und ist daher das Fahren auf Strassen mit tiefen Ge-

leisen leichter und sicherer mit unserem Union-Bicycle als irgend einem Anderen. Durch die verminderten Stösse wird die Maschine in hohem Maasse geschont, ein von jedem Fahrer gewiss nicht zu unterschätzender Vortheil. Die Vordergabel ist an ihrer Wurzel bei allen Union-Bicycles um $1\frac{1}{2}$ " engl. nach rückwärts gestellt, so dass das Gewicht des Fahrers etwas weiter hinter die Vorderradachse zu liegen kommt als bei Bicycles gewöhnlicher Construction, was besonders bei Bergabfahrten von grossem Vortheil ist, da man die Bremse dann stärker wirken lassen kann, ohne einen Kopfsturz befürchten zu müssen.

Unsere pat. Hinterradfussbremse D. R. Pat. Nr. 49285 änderten wir in eine Hinterradhandbremse um, Zusatz-Pat. Nr. 54930. Durch diese Umänderung fallen die Fussruher weg; dieselben werden nur noch auf specielles Verlangen angebracht. —

Die Maschine hat jetzt an der Lenkstange 2 Bremshebel, der rechte setzt die Bremse des Hinterrades in Thätigkeit, der linke die Bremse des Vorderrades. — Dadurch ist es dem Cyclisten ermöglicht bei besonders steilen Gefällen die Füsse auf den Pedalen zu belassen und durch Contretreten ebenfalls zu bremsen. — Wir statten nur unsere Unionbicycles I u. II auf ausdrückliche Bestellung mit der Hinterradbremse aus. — Bei bergigem Terrain können wir diese Vorrichtung entschieden empfehlen, da durch rechtzeitiges Anziehen der beiden Bremsen der mit Recht gefürchtete Kopfsturz vermieden wird, und bieten die Unionbicycles I u. II daher die gleiche Sicherheit wie ein Bicyclette. —

Jeder Fahrer weiss, wie unangenehm, ja selbst gefährlich es ist, ein Bicycle zu fahren, welches in der Gabelwurzel den am Radreifen haftenden Strassenschmutz abstreift und sammelt, sodass oft das Rad ganz fühlbar bremst. Um nun diesem Uebelstande abzuhelpen, haben wir das Vorderrad um $\frac{1}{2}$ " niedriger ausgeführt, durch welche Aenderung der Gummireif in ziemlicher Entfernung von der Gabelwurzel passirt, ohne je zu streifen, selbst wenn der Radreif ganz mit Strassenschmutz behaftet sein sollte.

Die Gummireifen sind $\frac{7}{8}$ " engl. stark und von bester Qualität.

Die sorgfältige Wahl des Materials sowie die eigenthümliche Bauart des Rades machen letzteres gegen Stösse äusserst widerstandsfähig.

Die Kurbeln sind abnehmbar und länger, als an anderen Bicycles, daher besonders bei Fahrten in bergigen Gegenden von grossem Vortheil. Die Pedale sind verstellbar, d. h. dieselben können in dem langen Kurbelschlitz höher oder tiefer gestellt werden. Die Stahlachsen der beiden Räder laufen in besten Original „Aeolus“-Kugellagern. Der Rücken des Union-Bicycles ist aus besonders gutem „solid drawn Weldles“ Stahlrohr hergestellt. Der Nacken ist stark und lang mit gehärteten Körnerspitzen, welche in ihre Pfannen eingeschliffen sind. — Die Lenkstange ist abnehmbar mit doppelten Conusschrauben und aus bestem Stahl angefertigt.

Aus all dem oben erwähnten ist leicht ersichtlich, dass unser Union-Bicycle zum allgemeinen Gebrauch und insbesondere als gute Tourenmaschine wie keine Andere geeignet ist. Nebst einem sehr eleganten und aparten Aeusseren besitzt dieselbe alle jene Vorzüge, welche wir bis jetzt in noch keiner Tourenmaschine vereinigt fanden und von deren grossem Werthe wir uns durch unsere langjährige Praxis aufs Gründlichste überzeugt haben.

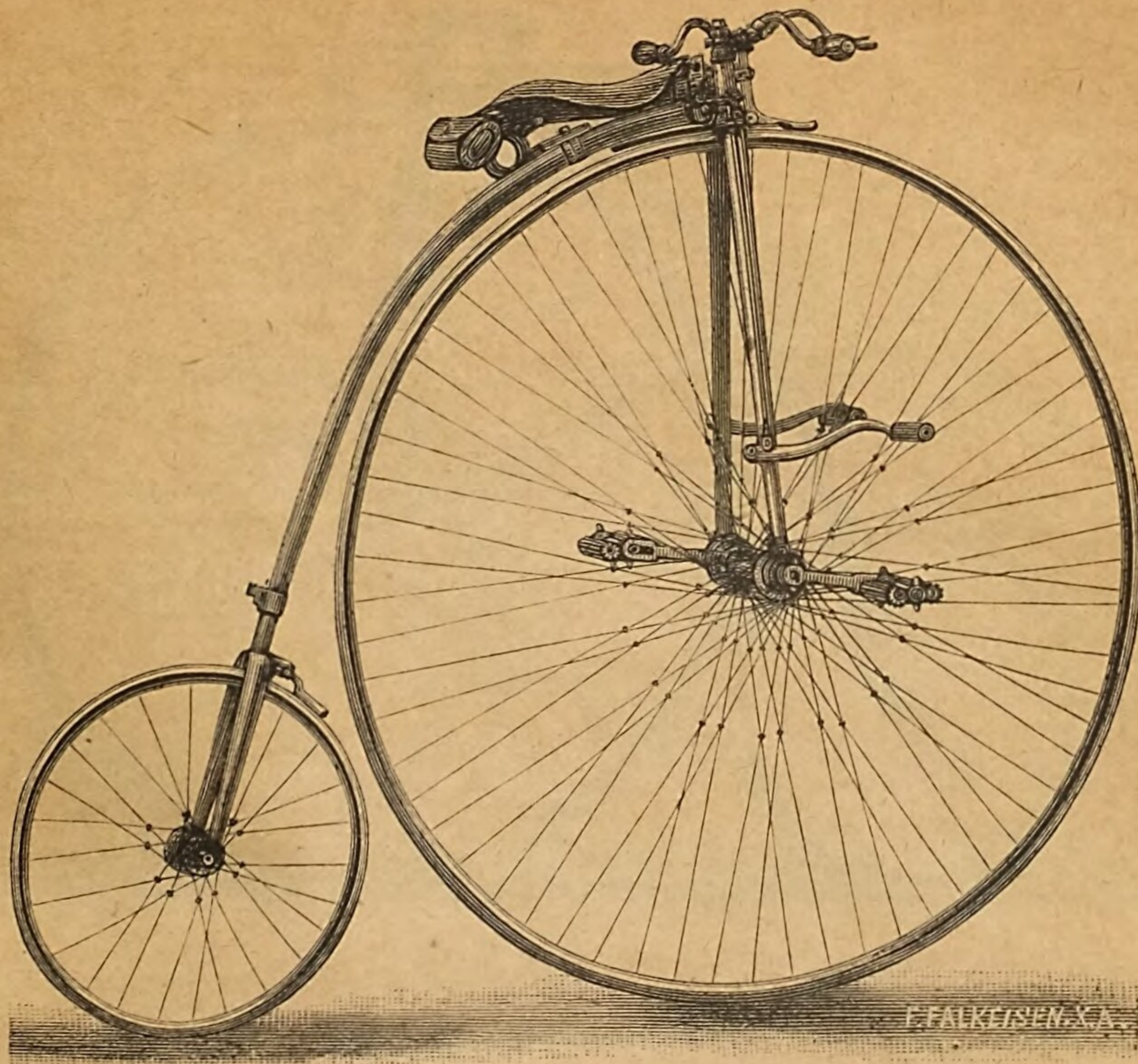
Kopf, Leitstange, Aufsteiger, Bremse, Feder, Kurbeln, Pedale, Naben und Speichen sind vernickelt, alles Uebrige feinst emaillirt. Kirkpatrik- oder Phönixsattel, Werkzeugtasche mit den passenden Schraubenschlüsseln und Oelkännchen. —

Preis in allen Grössen Mark 235.

Für pat. Hinterradbremse Mark 40 mehr.

Für Fussruher Mark 20 mehr.

Union-Zweirad II.

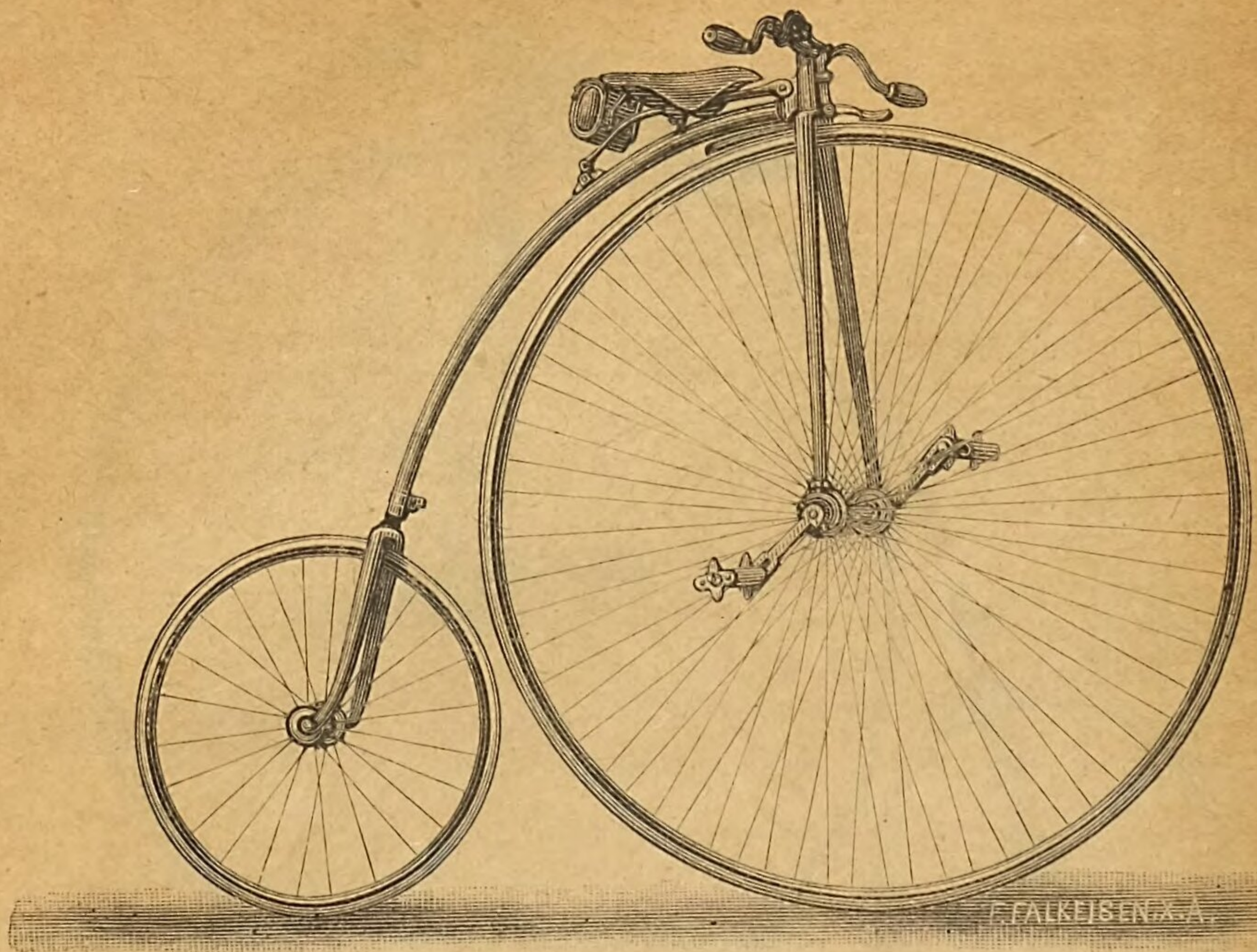


Die dauerhafteste, leichtest laufende und feinste Maschine auf dem Markte, wie sie von der Concurrenz zu dem billigen Preise nicht hergestellt wird. Die Maschine ist in den Hauptsachen genau wie die Union I. construiert, und bietet die gleichen Vortheile, nur unterscheidet sich dieselbe dadurch, dass sie mit gekreuzten Speichen (Tangentialspeichen), welche zur Hälfte vernickelt sind, und in der ganzen Bauart hochelegant ausgestattet ist. Diese Maschine hat abnehmbare hohle Lenkstange. Die Vernickelung ist wie bei Union I. Kirkpatrick- oder Anglo-American-Sattel, feine Werkzeugtasche mit den nöthigen Schraubenschlüsseln und Oelkännchen. Bezüglich der Bremsen gilt das in der Beschreibung der Union I. Gesagte. Das Unionbicycle II. fertigen wir auf Bestellung auch mit doppelhohlen Reifen. Die an obiger Abbildung ersichtlichen Fussruher werden nur auf Bestellung angebracht.

Preis in allen Grössen Mark 300.

Für pat. Hinterradbsemse	Mark	40	mehr.
Für Fussruher	„	20	„
Für doppelhohle Stahlreifen	„	45	„

Union-Zweirad III.



Um den Radfahrersport auch den weiteren Kreisen zugänglich zu machen, haben wir voriges Jahr das Unionbicycle III. auf den Markt gebracht. Dasselbe hat infolge seiner grossen Dauerhaftigkeit und seines billigen Preises wegen bedeutenden Absatz gefunden. Die Construction dieser Maschine ist analog derjenigen unserer Union I. Massive kuhhornförmige feststehende Lenkstange mit Horngriffen, hohle Weldles-Gabeln, ovaler Weldles Stahlrücken, glatte Stahlspeichen, kräftige Vorderradbremse mit Bremsschloss, lange Kurbeln, verstellbare Pedale. Beide Räder laufen auf Kugeln. Kopf, Lenkstange, Bremswerk, Naben, Kurbeln, Pedale und Speichen sind vernickelt; alles Uebrige fein feueremallirt. Guter Tourensattel mit Werkzeugtasche, Schraubenschlüssel und Oelkännchen.

Die pat. Hinterradbremse wird an dieser Maschine nicht angebracht.

Preis in allen Grössen Mark 200.

Für Fussruher Mark 20 mehr.

Nova-Sicherheits-Zweirad.

Ohne Benützung der Lenkstange fahrbar.



Das Nova-Bicyclette, welches wir seit 5 Jahren fabricieren, hat sich stets vorzüglich bewährt. Wir haben diese Maschine insofern mit einer Neuerung versehen, als wir dieselbe jetzt mit der gleichen Rollenkette, wie das Alemaniabicyclette ausstatten. Das Spannen der Kette wird nunmehr vom Lagerträger aus bewirkt (siehe Anleitung über die Bicyclettes Fol. 12) Die Maschine ist mit Nackensteuerung versehen. Beide Räder, sowie Kurbeltrieb laufen auf Kugeln. Bremsstange, Sattel und Pedale sind verstellbar. Conus- oder glatte Pedale. Feiner Federungssattel. Bremshebel mit Bremsschloss. Lange Schutzbleche und solider Aufstieg. Feine Werkzeugtasche mit Werkzeug. Die Maschine ist derart construiert, dass man nach einiger Uebung freihändig, d. h. ohne Benutzung der Lenkstange damit fahren kann. Vernickelt sind Lenkstange, Bremswerk, Naben, Sattelwinkel, Kurbeln und alle Schrauben und Muttern. Das Uebrige ist fein feueremallirt. Uebersetzt ist die Maschine auf 54" engl.

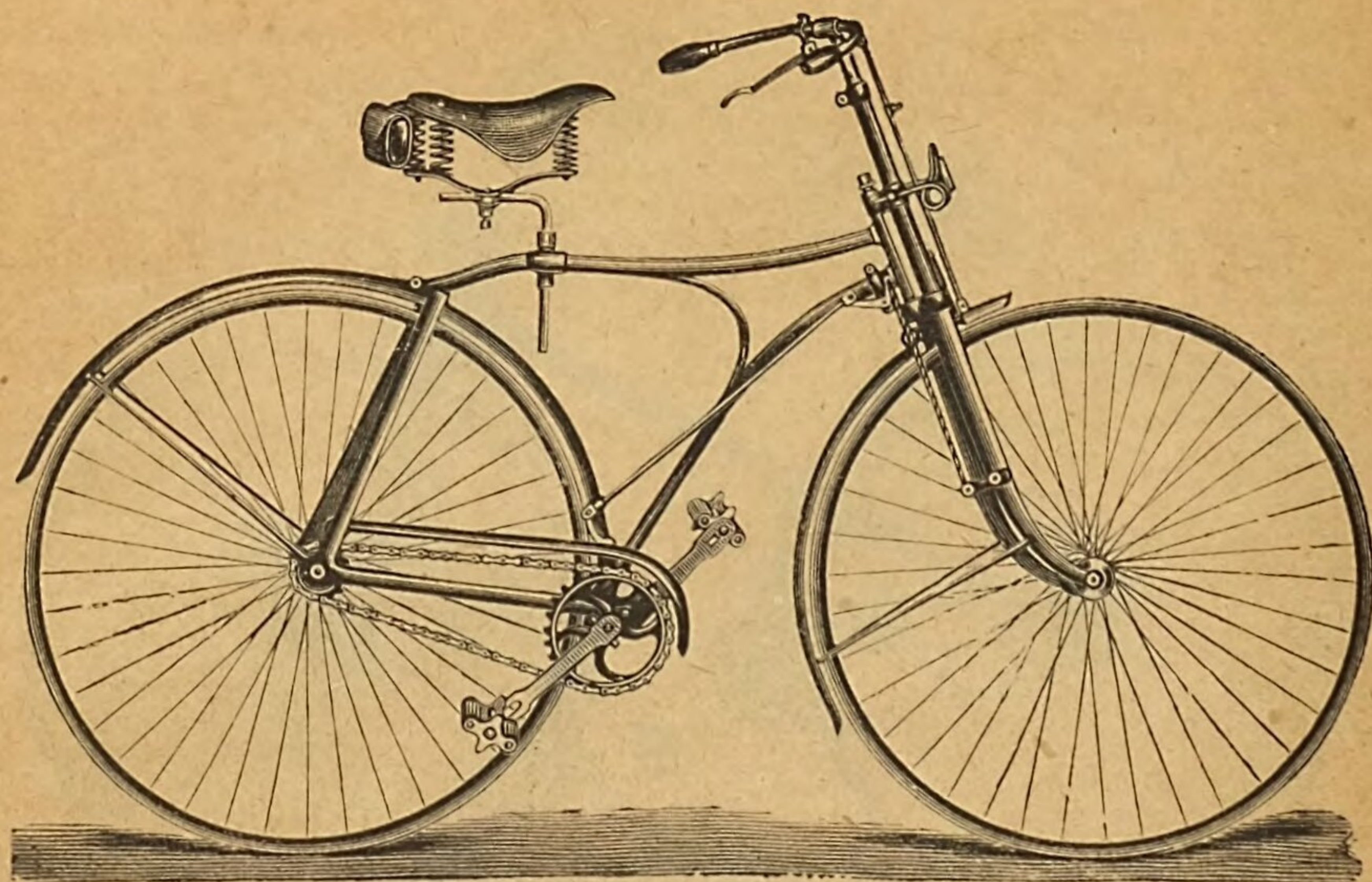
Preis Mark 350.

Für pat. Hinterradfussbremse Mark 25 mehr.

Auf Bestellung liefern wir das Nova-Bicyclette auch mit Cushion-Tyres, sogen. Luftgummireifen, Mk. 60 mehr.

Alemannia-Sicherheitszweirad.

Ohne Benützung der Lenkstange fahrbar.



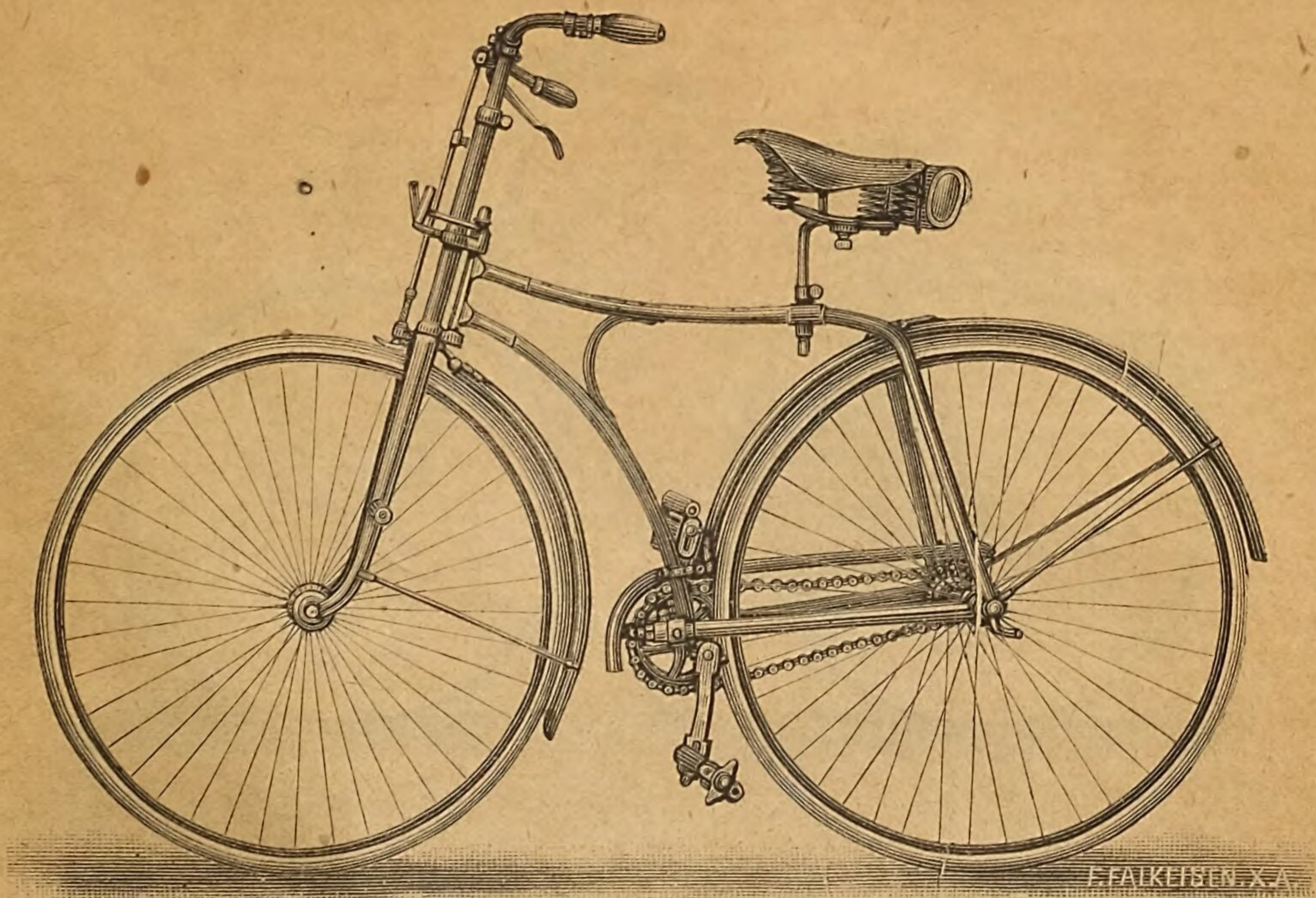
Dieses Bicyclette ist mit Rahmengestell gebaut und ebenfalls mit Nackensteuerung versehen. Dasselbe ist auf 57" engl. übersetzt, und zeichnet sich durch raschen und trotzdem sehr leichten Gang besonders aus. Durch die eigens hierzu verwendeten ungemein leicht rotirenden Ketten wird der durch die höhere Uebersetzung vermeintlich bedingte grössere Kraftaufwand vollständig aufgehoben. Auch dieses Bicyclette ist derart construirt, dass man nach einiger Uebung freihändig d. h. ohne Benutzung der Lenkstange damit fahren kann.

Das Vorderrad ist $\frac{3}{4}$ " stark, das Hinterrad $\frac{7}{8}$ " stark. Dickendspeichen zu beiden Rädern; verbesserte staubfreie Kugellager. Ausstattung höchst elegant. Feinster Federungssattel. Werkzeugtasche mit diversen Schraubenschlüsseln, Oelkanne. Lenkstange, Bremswerk, Naben, Kurbeln, Ketten, Sattelwinkel, Speichen, alle Schrauben und Muttern sind vernickelt, alles Uebrige fein feueremallirt. Die Kurbeln sind abnehmbar, Sattel und Pedale verstellbar. Jeder Alemannia wird ein vernickelter Peitschenhalter beigegeben.

Preis Mark 370.

Für pat. Hinterradfussbremse Mark 25 mehr.

Alemannia mit Luftkissenreifen.



In Vorstehendem bringen wir eine Abbildung eines Alemanniabicyclettes mit den neuen Gummireifen, sogenannten Cushion-Tyres, Luftkissenreifen, Polsterreifen etc. Diese Gummireifen haben einen Durchmesser von $1\frac{1}{4}$ " engl. Dieselben sind aus bestem Paragummi hergestellt und in der Mitte hohl. Für Gummi wird eine Garantie nicht übernommen.

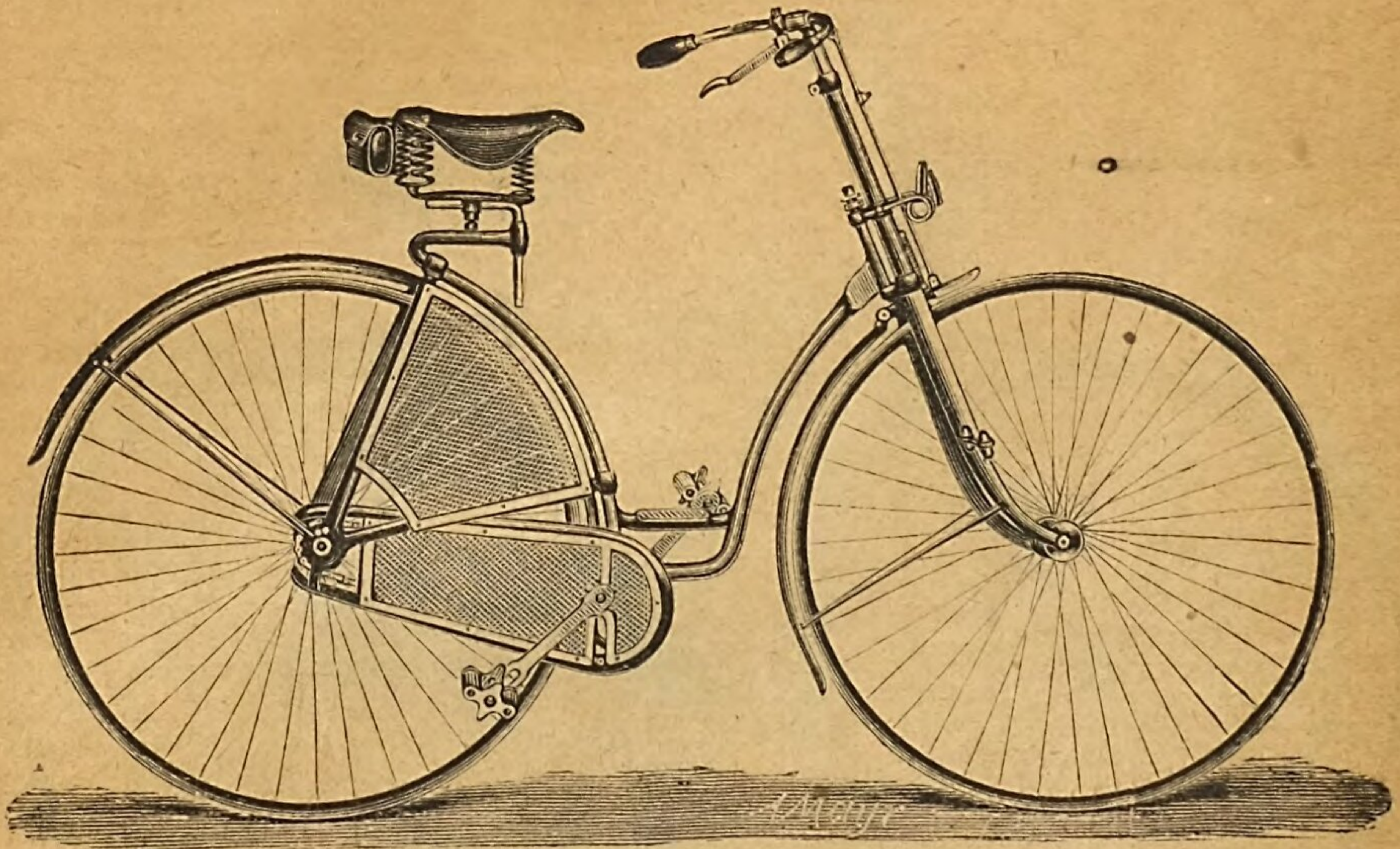
Durch die vorzügliche Qualität des Gummi erweisen sich diese Reifen sehr widerstandsfähig gegen Steine oder sonstige scharfe Gegenstände, und die Höhlung in der Mitte bewirkt eine grössere Elastizität. Dadurch wird bei Pflaster oder holperigen Wegen die Vibration auf ein Minimum reducirt, und die Maschine im Allgemeinen sehr geschont, da die Stösse durch den Gummi aufgehalten werden. Es giebt von diesen Gummireifen eine zweite billigere aber weit minderwerthigere Qualität, und empfiehlt es sich gerade bei diesen theuren Reifen nur das Beste zu wählen, denn nur diese bieten durch die längere Haltbarkeit ein Aequivalent für den hohen Preis. Die Maschine versehen wir mit schnittfreien Stahlreifen mit verdickten Kanten, wodurch vermieden wird, dass dieselben den Gummi zerschneiden. Diese Stahlreifen sind auch denjenigen mit abgebogenen Kanten vorzuziehen. Bei den letzteren stehen die Stahlreifen vom Gummi etwas ab, wodurch der Gummi sich leichter loslösen kann, indem der Zwischenraum geeignet ist, dass sich Steinchen dazwischen klemmen, und der Strassenschmutz darin ansammelt. Der $1\frac{1}{4}$ " breite Gummireifen gleitet über schlechte und sandige Wege leichter hinweg, wie der frühere schmale Gummi, wodurch eine grössere Geschwindigkeit erzielt werden kann.

Ausgestattet und construirt ist diese Maschine genau wie unser Alemanniabicyclette. Bei Bestellung bitten wir zu bemerken: „Alemannia mit Luftkissenreifen.“

Preis Mark 430.

Für pat. Hinterradfussbremse Mark 25 mehr.

Damen-Sicherheitszweirad.



Dieses Bicyclette kann sowohl von Herren als Damen gefahren werden. Dasselbe ist mit Nackensteuerung und verbesserten staubfreien Kugellagernaben in beiden Rädern versehen und läuft auch das Kurbelgetriebe auf Kugeln.

Die Spannung der Kette und die Höhe der Räder ist analog unseren anderen Bicyclettes. Lenk- und Bremsstange, sowie Sattel und Pedale sind verstellbar, für jede Grösse passend. Das Kurbelgetriebe mit Kette und ein Theil des Hinterrades ist zum Schutz der Kleider mit vernickeltem Drahtnetz umgeben. Conus oder glatte Pedale. Feiner engl. Sattel für Damen, Werkzeugtasche mit Werkzeug, Bremshebel mit Bremsschloss. Vernickelt sind: Lenkstange, Bremswerk, Naben, Sattelwinkel, Kurbeln, Speichen und alle Schrauben und Muttern; das Uebrige ist feinst feuermaillirt. Die Maschine ist mit dem gleichen Getriebe, wie das Alemannia-Bicyclette versehen, jedoch nur auf 54" engl. übersetzt. Das gebogene Rückenrohr wird doppelt verstärkt. Für Damen ist die Maschine derart construiert, dass der Aufstieg von Mitte des gebogenen Rückens aus geschieht, während für Herren noch ein Extra-Aufsteiger an der Achse des Hinterrades angebracht ist.

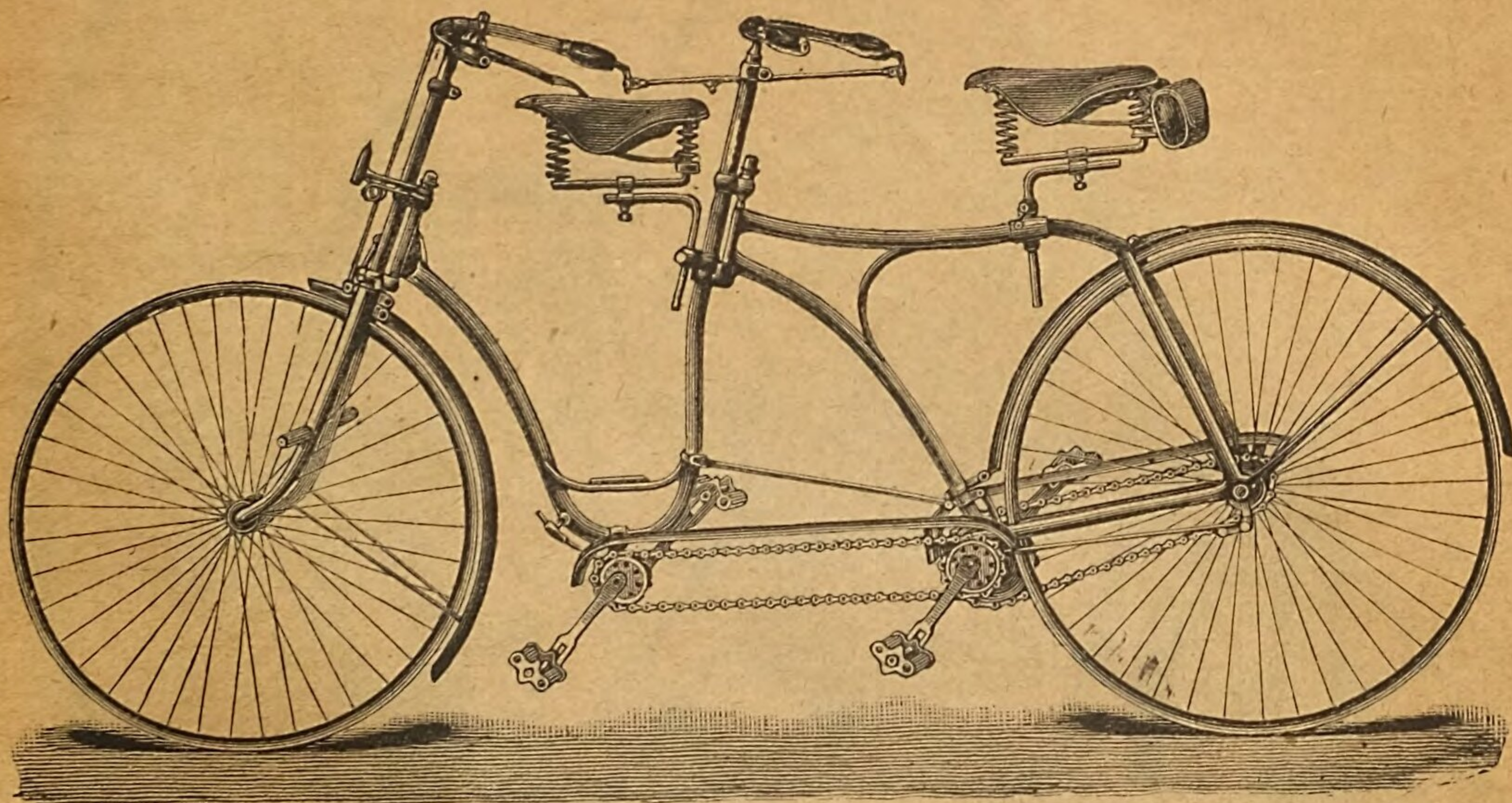
Preis Mark 370

Mit Kleiderschutz für Damen Mark 25 mehr.

Mit pat. Hinterradfussbremse Mark 25 mehr.

Obige Maschine wird auf Bestellung auch mit den hohlen Luftgummi-
reifen (Cushion-Tyres) geliefert, mehr Mark 60.

Verwandelbares Doppelsitziges Sicherheitszweirad. (Bicyclette-Tandem.)

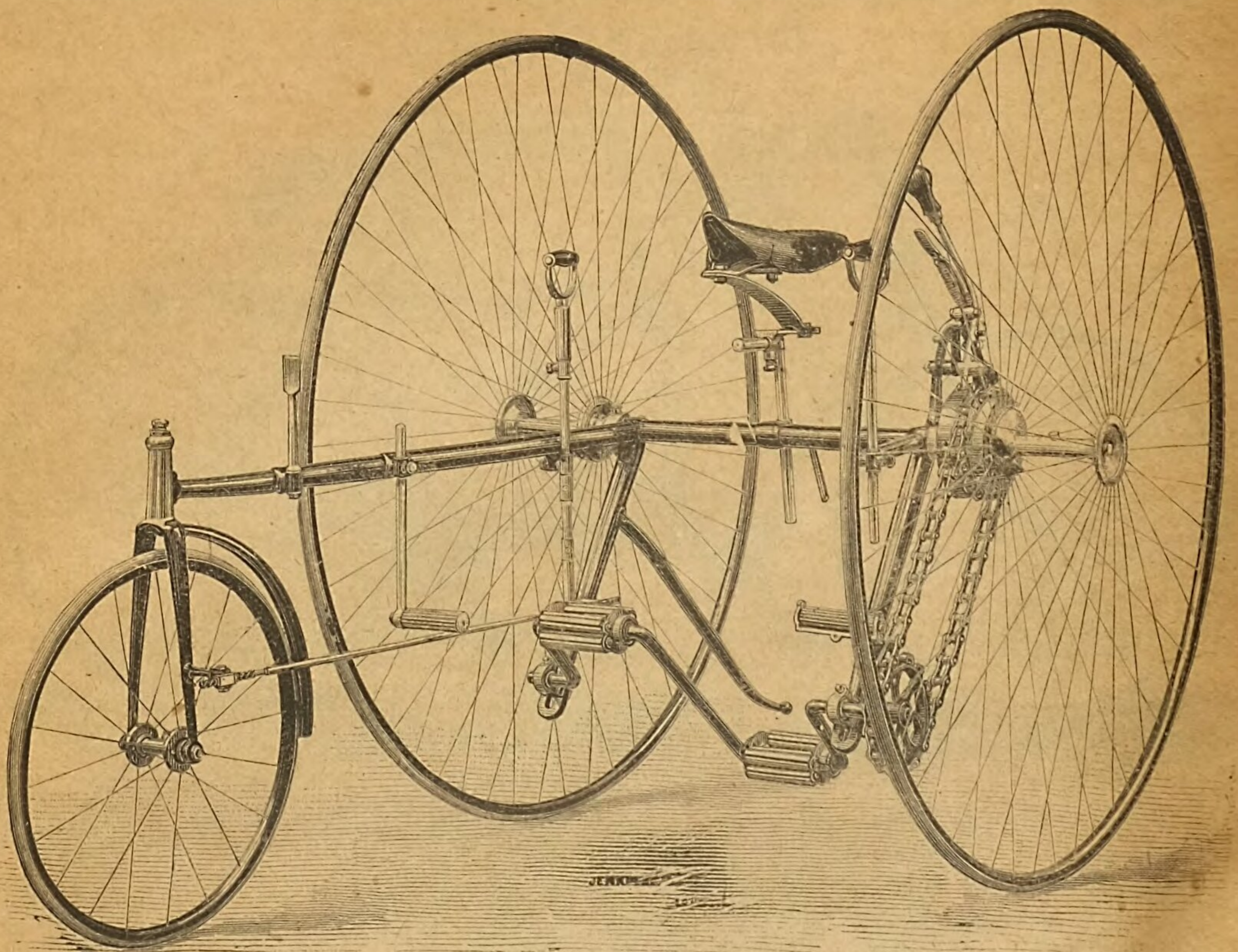


Vorstehend abgebildete doppelsitzige Sicherheitsmaschine ist derart gebaut, dass sie sowohl von einer Dame und einem Herrn, als auch von 2 Herren gefahren werden kann. Ausserdem kann diese Maschine durch Herausnahme des gebogenen Mittelstückes in ein Alemannia-Bicyclette für nur einen Fahrer umgewandelt werden. Diese Umwandlung geschieht in folgender Weise: Man entfernt die beiden Zier- und Contremuttern oberhalb der beiden Körner bzw. Nacken, löst sodann die Körnerschrauben und hebt die beiden Nacken nach Entfernung der vorderen Kette, des dazu gehörigen Kettenschutzbleches und der vernickelten Verbindungsstange aus ihren Lagern und befestigt den Nacken des hinteren Gestelles in das Nackenlager der Verderradgabel. Hierauf schraubt man die Körnerschraube entsprechend fest und befestigt die Contre- und Ziermutter. Die Maschine ist mit Vorderradbremse mit Bremsschloss, sowie mit einer Hinterradbremse, welche von der zweiten Lenkstange aus mit der Hand in Thätigkeit gesetzt wird, versehen. Das gebogene Rückenrohr des vorderen Theiles der Maschine ist doppelt verstärkt. Feine Federungssättel, Werkzeugtasche mit den nöthigen Schraubenschlüsseln und Oelkännchen. Die Steuerung geschieht sowohl durch die vordere, als auch die hintere Lenkstange, welche durch eine vernickelte, verstellbare Stange miteinander verbunden sind. Die beiden Räder, sowie die beiden Kurbelgetriebe laufen auf Kugeln. Uebersetzt ist die Maschine auf 57" engl. Die Ausstattung dieser Maschine hinsichtlich Vernickelung und Emaillirung ist wie bei unserem Alemannia-Bicyclette.

Preis Mark 550.

Auf Bestellung wird obige Maschine auch mit den hohlen Luftgummi-
reifen (Cushion-Tyres) geliefert, Mark 60 mehr.

Zweispur-Dreirad. Seitensteurer.



Die zwei Haupträder haben einen Durchmesser von 40", das Vorderrad, durch welches die Steuerung bewirkt wird, einen solchen von 22".

Die Seitenräder sind mit $\frac{7}{8}$ " = 22 mm. starken und das Steuerrad ist mit $\frac{3}{4}$ " = 17 mm. starkem Rothgummireifen versehen.

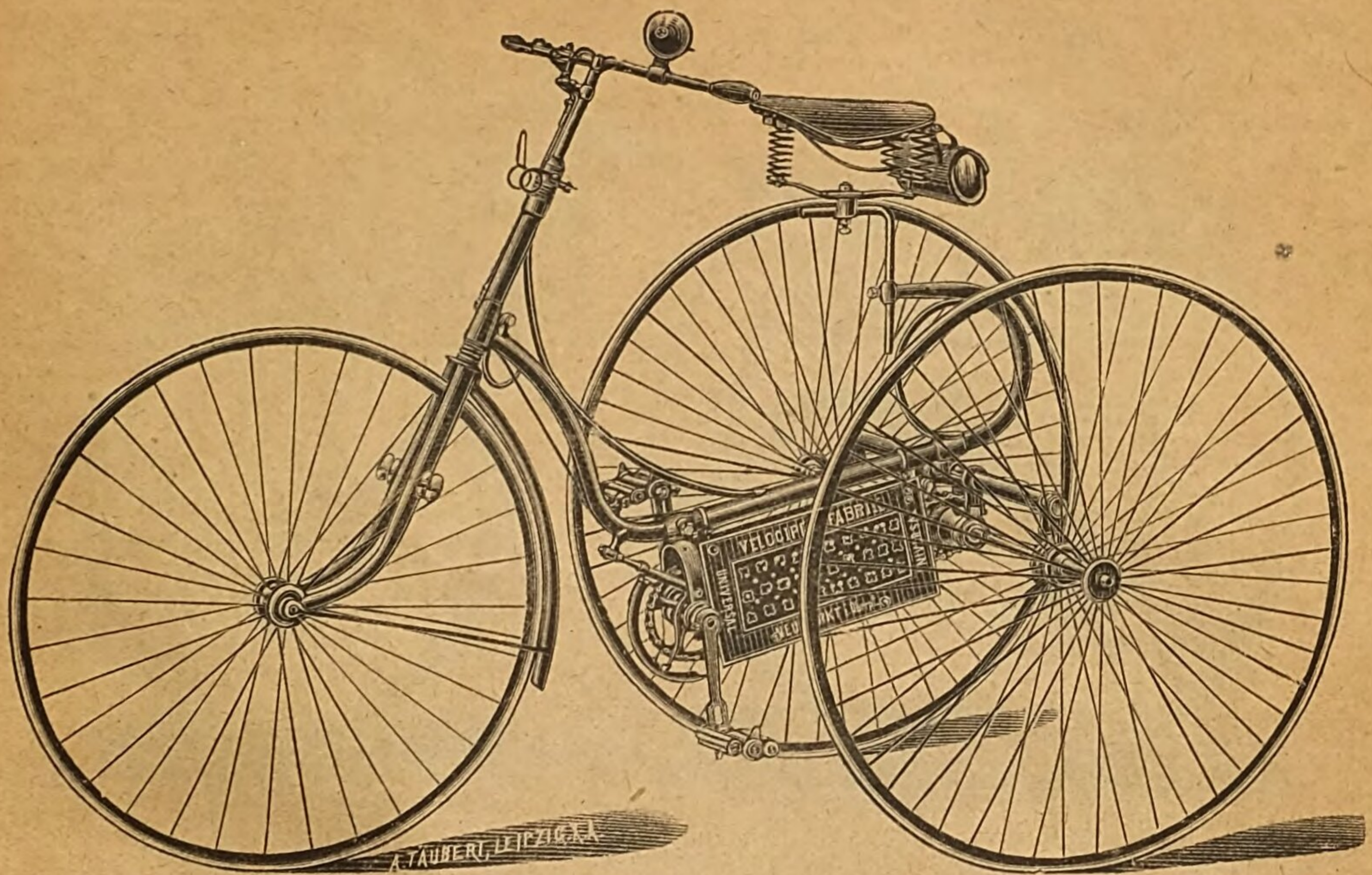
Der Antrieb geschieht mittelst Kette und eines am linken Seitenrad angebrachten Zahnradmechanismus (Balance gear), innerhalb welchen sich das Differentialgetriebe befindet. An diesem Seitenrade ist auch die Bremsvorrichtung angebracht. Sämmtliche Räder, sowie die Kurbeln, an welchen die beiden Gummipedale befestigt sind, laufen in Original-Aeolus-Kugellagern. Das ganze Gestell der Maschine ist aus nahtlos gezogenem Stahlrohr hergestellt, in Folge dessen sehr kräftig. Durch seine Construction eignet sich der Seitensteurer besonders für schlechte Strassen und solche mit eingefahrenen Geleisen.

Sattel und Kurbelwelle sind verstellbar. Alle kleinen Theile der Maschine sind vernickelt, das Uebrige fein feueremallirt. Ledertasche mit Werkzeugen u. Oelkanne wird beigegeben.

Preis Mark 420.

Für Vernickelung der Achsen und Speichen Mark 30 mehr.
Der sämmtlichen Bestandtheile der Maschine Mark 60 mehr.

Universal-Dreirad.



Die Seitenräder des Universaltricycle haben einen Durchmesser von 85 cm., das Vorderrad von 75 cm. Die Hauptachse, welche in 4 Kugellagern läuft, ist massiv und hat in der Mitte der Achse ebenfalls ein Differentialgetriebe verbesserter Construction. Das Vorderrad läuft ebenfalls auf Kugeln. Die Maschine ist äusserst elegant, leicht und trotzdem solid gebaut, und für jede normale Grösse passend, da Sattel, Pedale und Lenkstange verstellbar sind. Das Universal-Tricycle ist mit Bandbremse, welche mittelst des Fusses, als auch mit Vorderradbremse, welche mittelst der Hand in Wirksamkeit gesetzt wird, ausgestattet. Feiner Federungssattel, Werkzeugtasche mit Schraubenschlüsseln und Oelkanne. Lenkstange, Bremswerk, Naben, Achsen, Speichen, Sattelwinkel, Kurbeln, Pedale und alle Schrauben und Muttern sind vernickelt, das Uebrige fein feueremallirt.

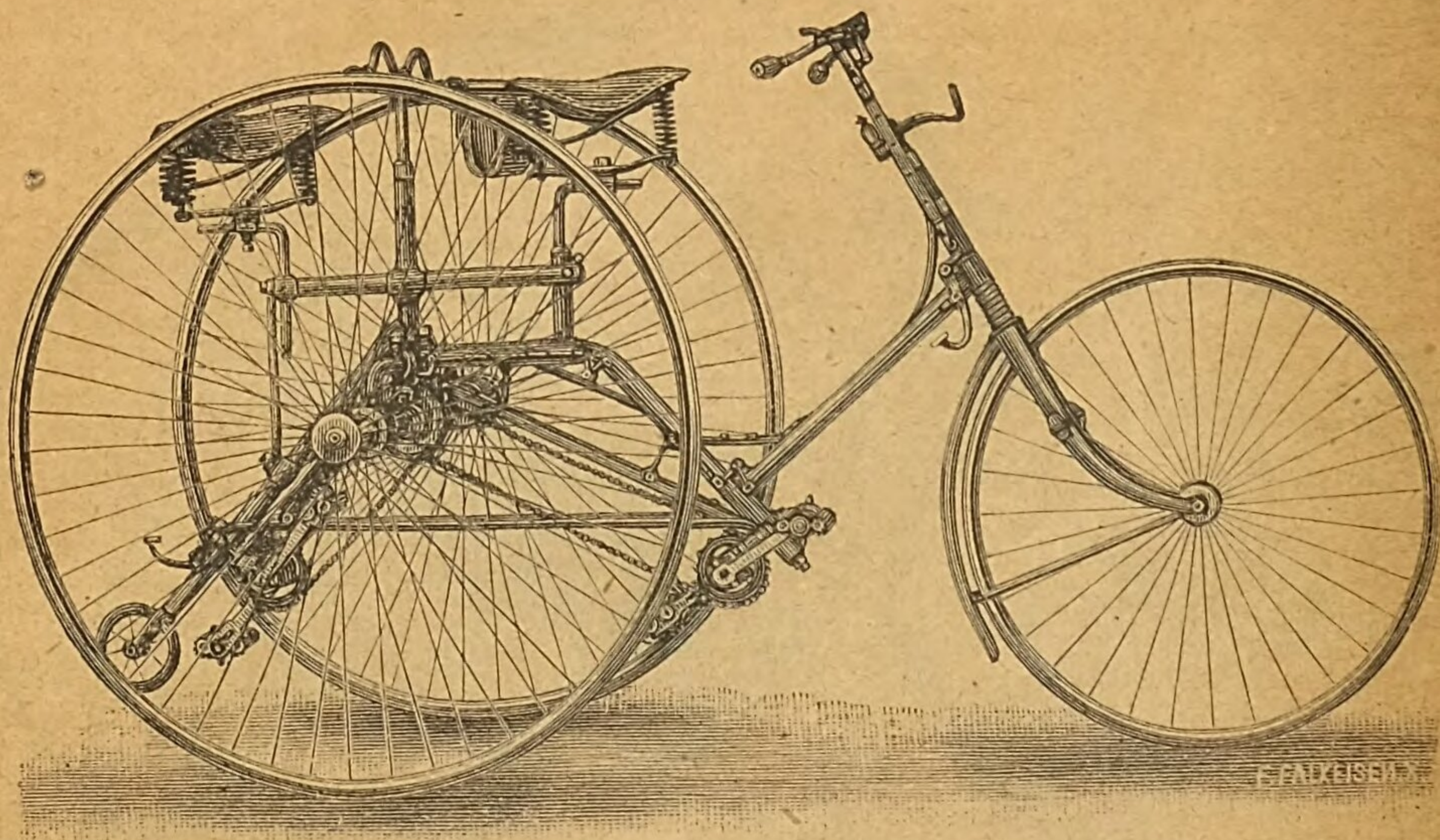
Preis Mark 450.

Für Vernickelung der übrigen Bestandtheile Mark 40 mehr.

Auf Bestellung wird obige Maschine auch mit den hohlen Luftgummi-
reifen (Cushion-Tyres) geliefert, Mark 120 mehr.

Tandem-Dreirad

Cripper-Tandem.



Diese Maschine ist speciell zur Aufnahme zweier Personen construirt, kann aber auch durch Lösung von zwei Schrauben von nur einer Person als Crippertricycle gefahren werden. Die Bauart der Maschine ist derart, dass sie durch das Stellen des Sattels, der Lenkstange und der Pedale von Jedermann, gleichviel welcher Grösse, benutzt werden kann.

Sämmtliche rotirenden Theile laufen in „Aeolus“-Kugellagern und der Antrieb der Maschine geschieht durch 2 Ketten.

Die Maschine ist mit Differentialgetriebe, Kettenschutzblech, Schmutzblech und Bremsvorrichtung versehen, das Gestell besteht durchaus aus Weldles-Stahlrohren und lässt sich leicht auseinandernehmen.

Alle blanken Theile sind vernickelt, alles Uebrige ist schwarz emallirt.

Die zum Verstellen eingerichteten Sättel ruhen auf vorzüglichen Federn, die Maschine hat Gummi-Fussstützen, Laternenbügel, verstellbare Lenkstangen mit Horngriffen, starke Fuss- und Vorderradbremse mit Bremsschloss und feiner Werkzeugtasche mit den nöthigen Werkzeugen ausgestattet. Naben, Lenkstange, Sattelwinkel, Bremsvorrichtung, Lager und Laternenbügel sind vernickelt, alle übrigen Theile fein schwarz emallirt.

Preis Mark 600.

Für Vernickelung der Achsen und Speichen Mark 40 mehr,

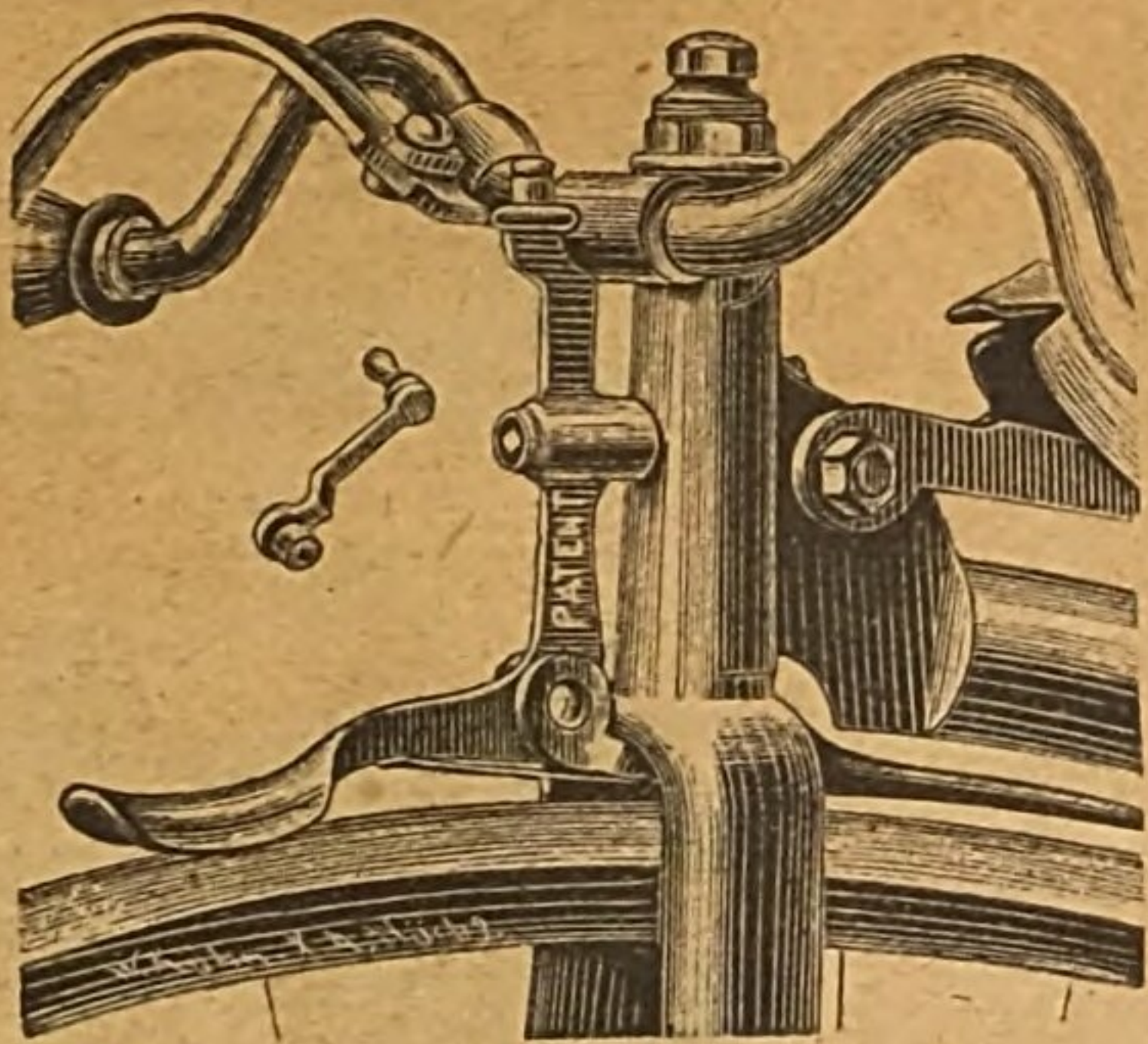
Sämmtlicher Bestandtheile der Maschine Mark 100 mehr.

Für Verbindungsstange zwischen den beiden Lenkstangen Mark 8 mehr.

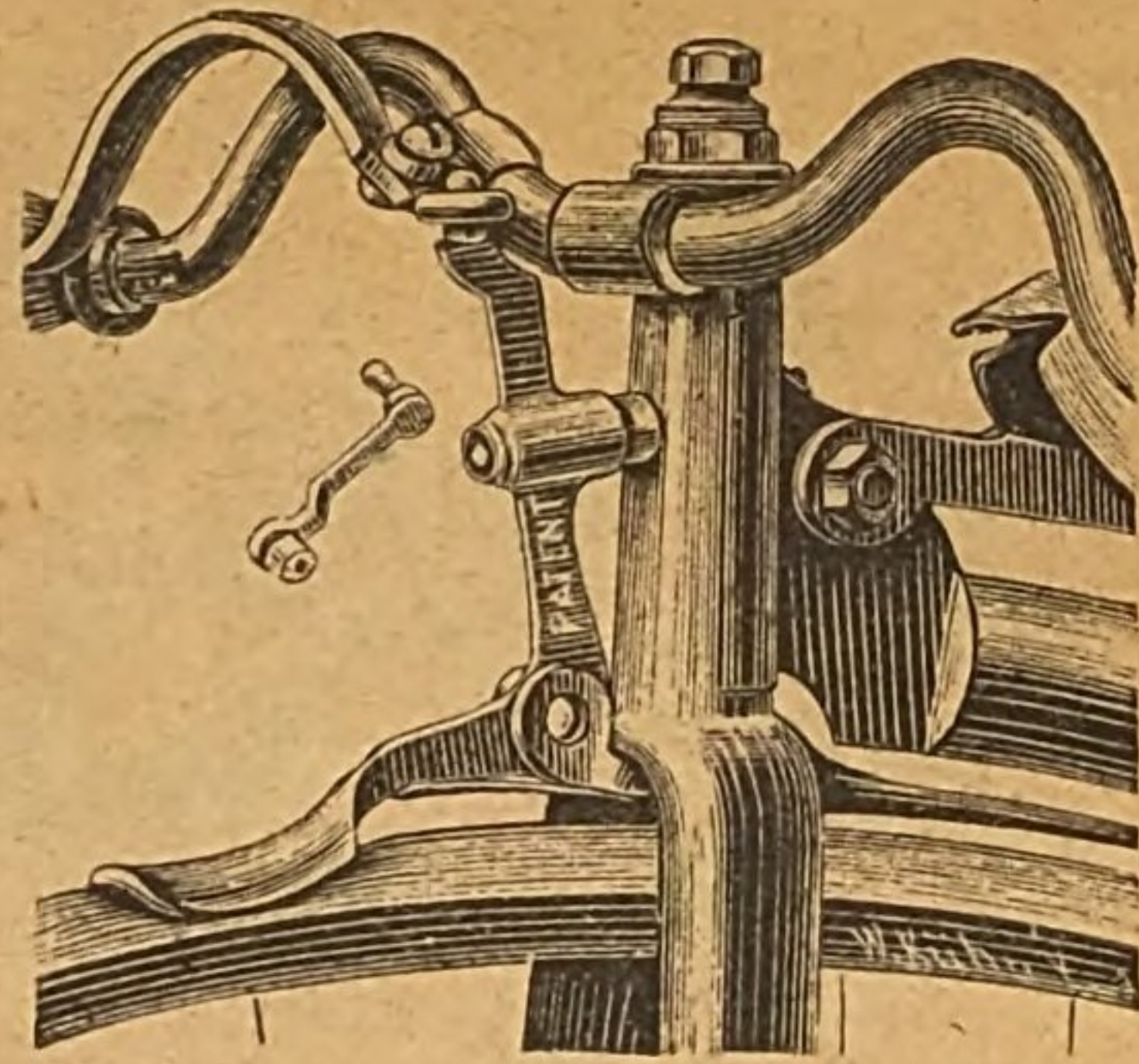
**Auf Bestellung wird obige Maschine auch mit den hohlen Luftgummi-
reifen (Cushion-Tyres) geliefert, Mark 120 mehr.**

Die von uns erfundene patent.

Bremsvorrichtung



Offen.



Geschlossen.

womit unsere Maschinen versehen sind, hat sich überall eine Anerkennung erworben, wie sie selten einer Erfindung in der Velocipedbranche zu Theil geworden ist.

Diese Bremsvorrichtung ist bei den Bicycles in der Mitte des Bremswinkels bei den Bicyclettes und Tricycles am Bremshebel angebracht und wird mittelst eines Schlüssels gesperrt. Die im Schlosse befindliche Schraube schiebt den Bremswinkel nach vorwärts, drückt ihn fest auf das Vorderrad, sperrt dasselbe in höchst einfacher Weise und macht eine Benützung der Maschine von unberufener Hand unmöglich.

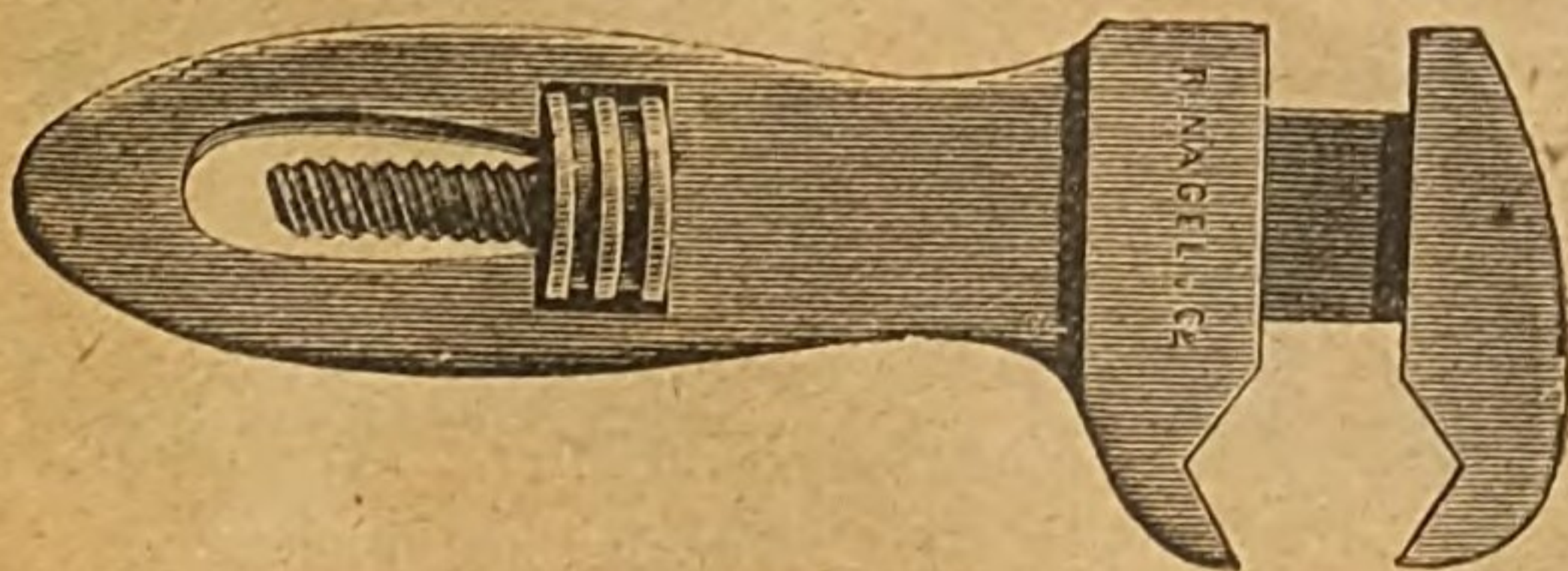
Unsere Bremsvorrichtung hat folgende Vorzüge:

- 1) sie verhindert, wenn die Maschine abgesperrt ist, dass dieselbe gestohlen werden kann; schon öfters konnte man von Velocipeddiebstählen lesen;
- 2) sie bleibt stets an der Maschine befestigt, kann also niemals vergessen werden, wie das bei einem Schloss mit Kette leicht geschieht;
- 3) sie bewirkt die Festigkeit und Unbeweglichkeit des Rades, während durch das Hängeschloss mit Kette die Emaillirung oder Vernickelung der Beschädigung ausgesetzt sind und durch dasselbe bei dem Anschieben der Maschine die Speichen losgerissen werden können;
- 4) sie kann nicht nur als Schloss, sondern auch von geübten Fahrern als selbstthätige Bremse benützt werden, was sich besonders bei sehr steilen Abhängen, welche das Fahren auf der Maschine sonst unmöglich machen, als ausserordentlich zweckmässig erweist.

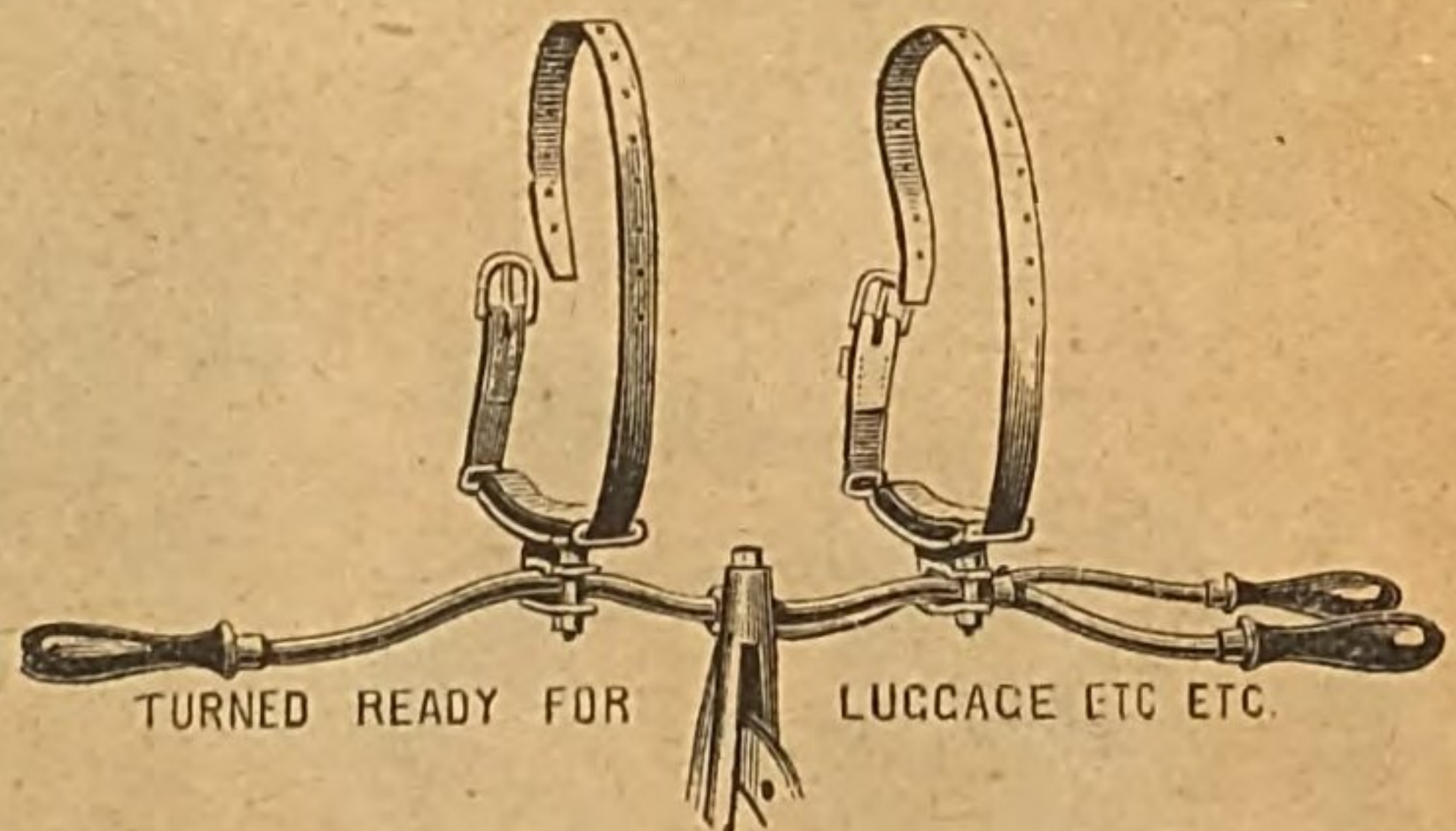
Unsere Bremsvorrichtung wird mit dem passenden Schlüssel gratis geliefert und unsere sämtlichen Maschinen werden damit ausgestattet.



Stahlkugeln jeder Grösse.



Löwenmaulschlüssel.



TURNED READY FOR LUGGAGE ETC ETC.

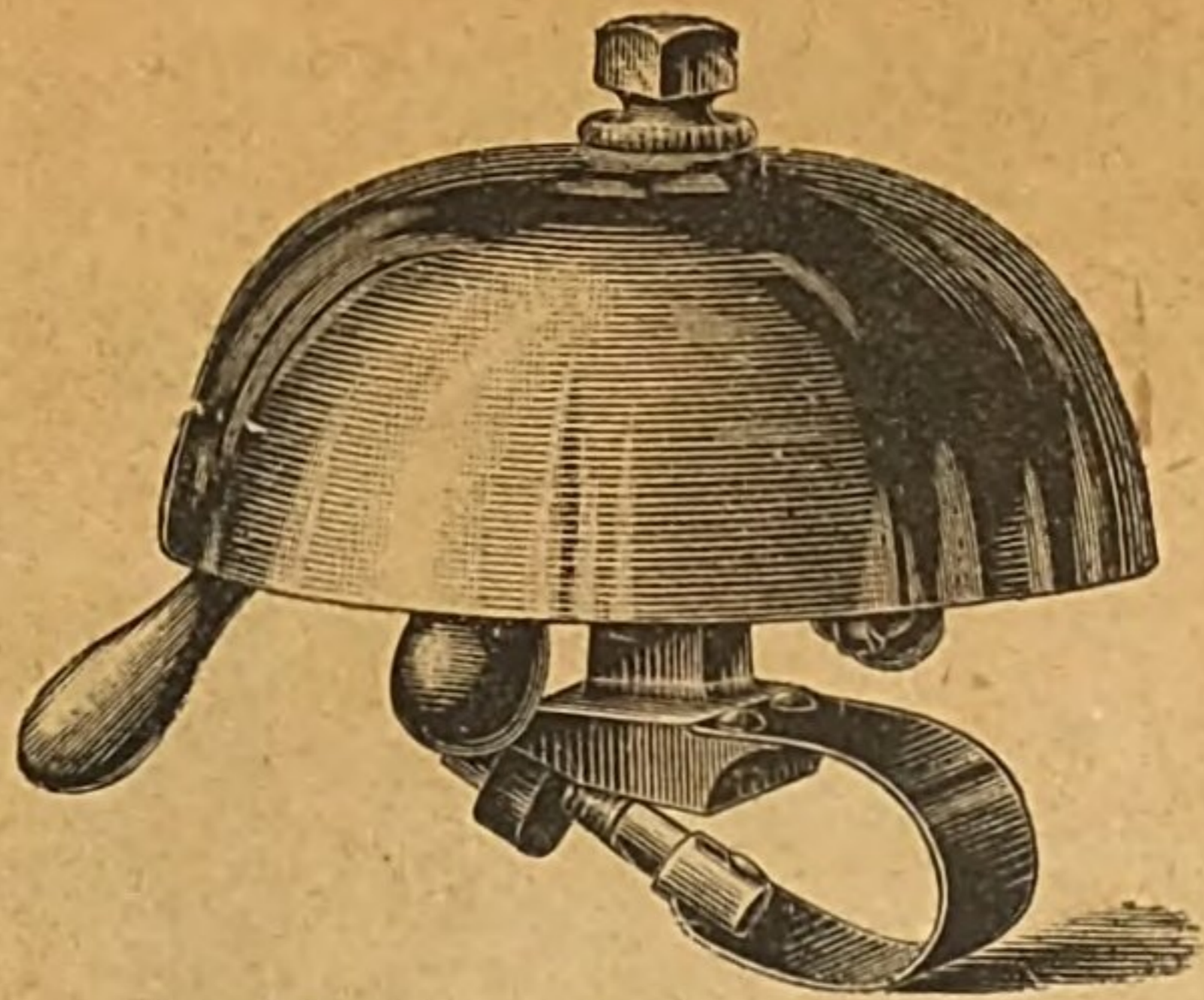
Gepäckträger und Fussruher für Lenkstange.



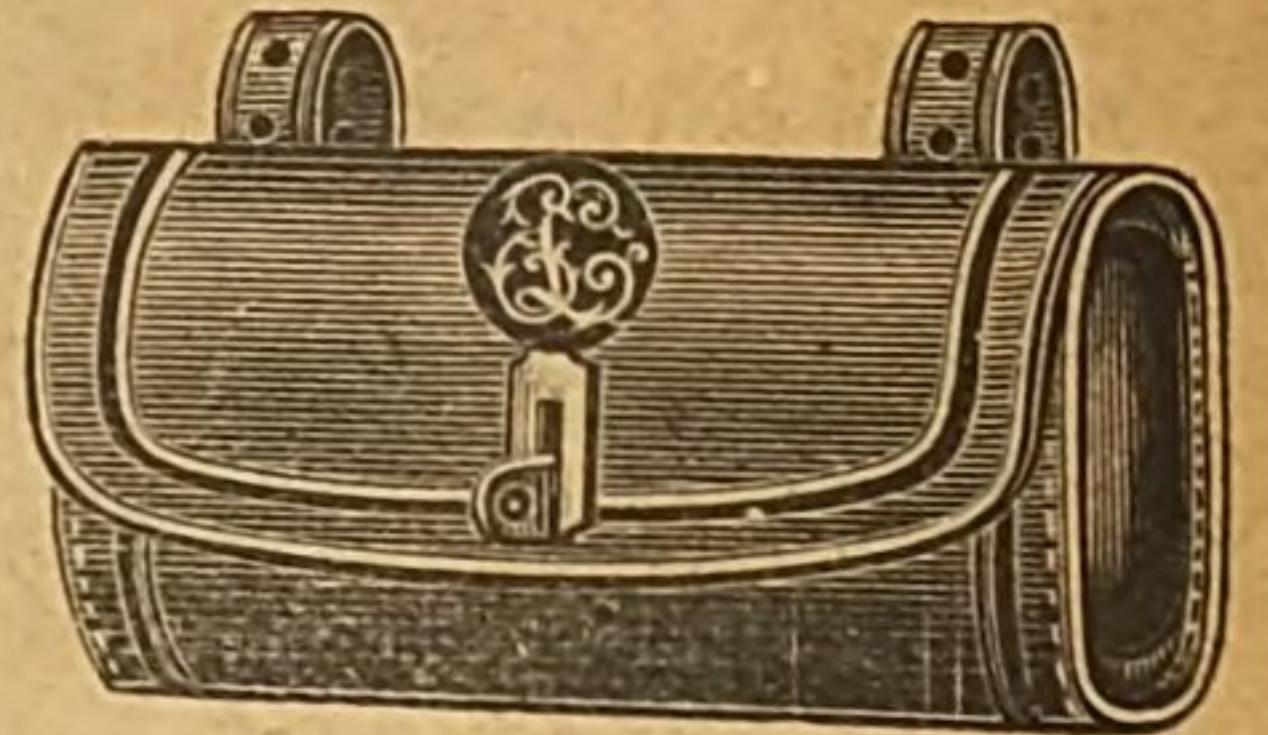
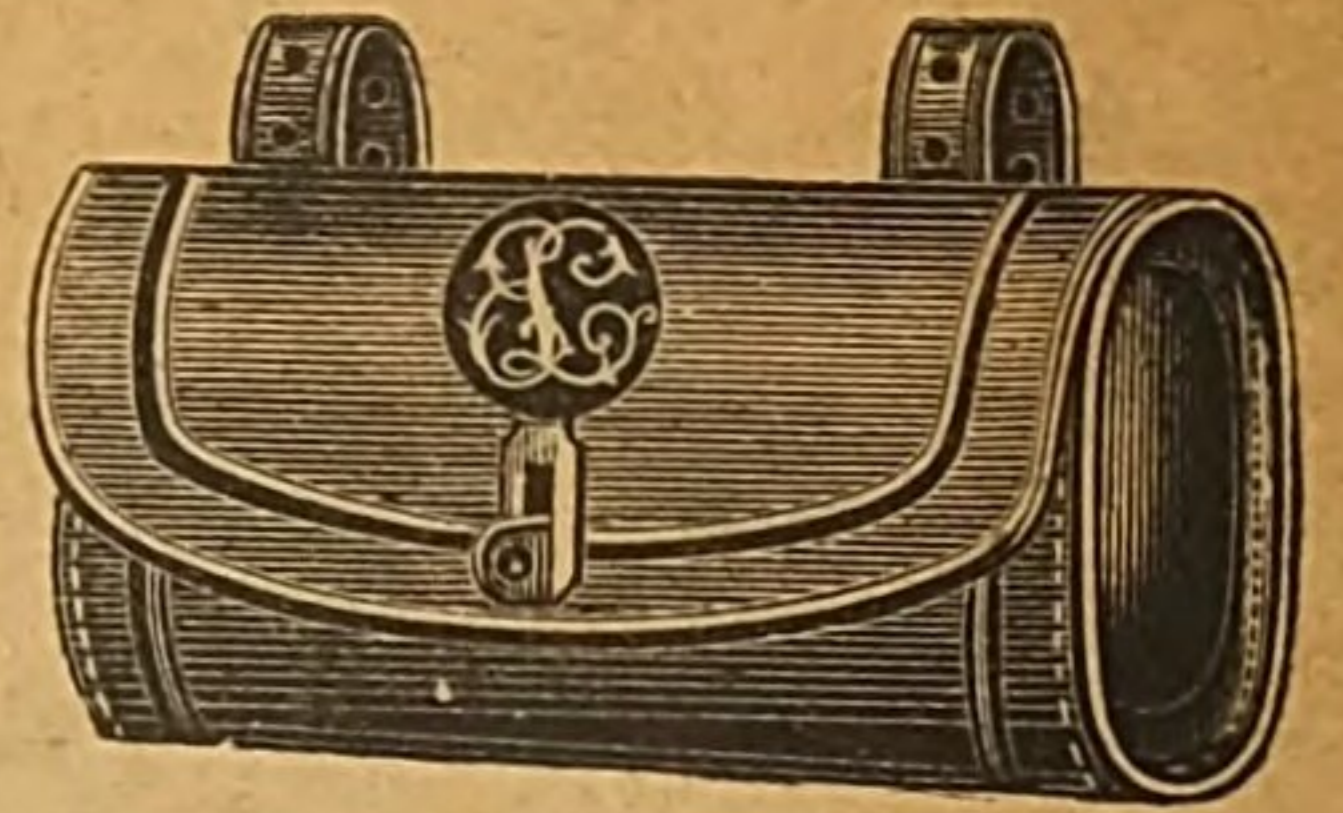
RUBBER PADS.

AS LEG RESTS. FOR COASTING.

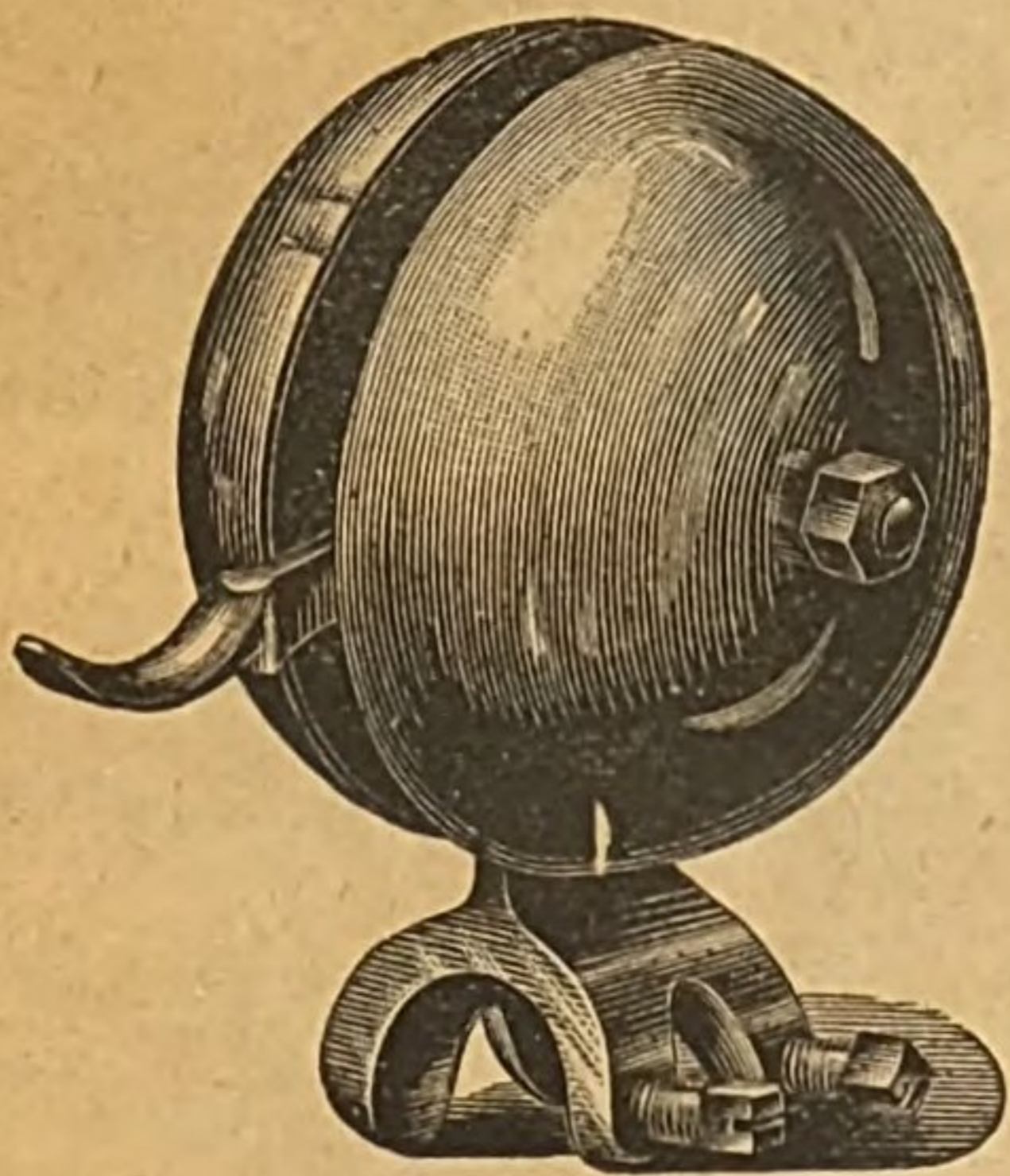
Als Fussruher.



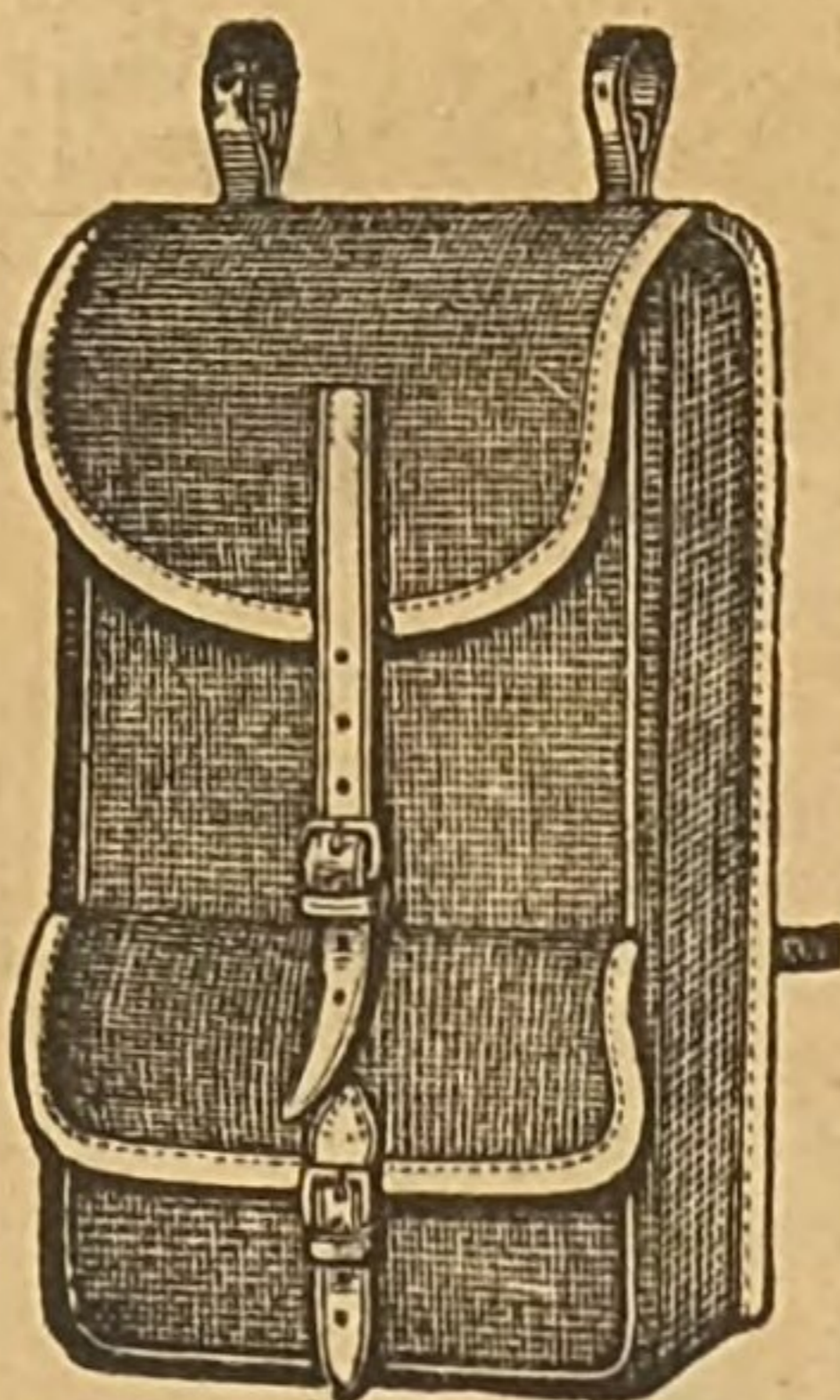
Combinationsglocke mit Klaue.



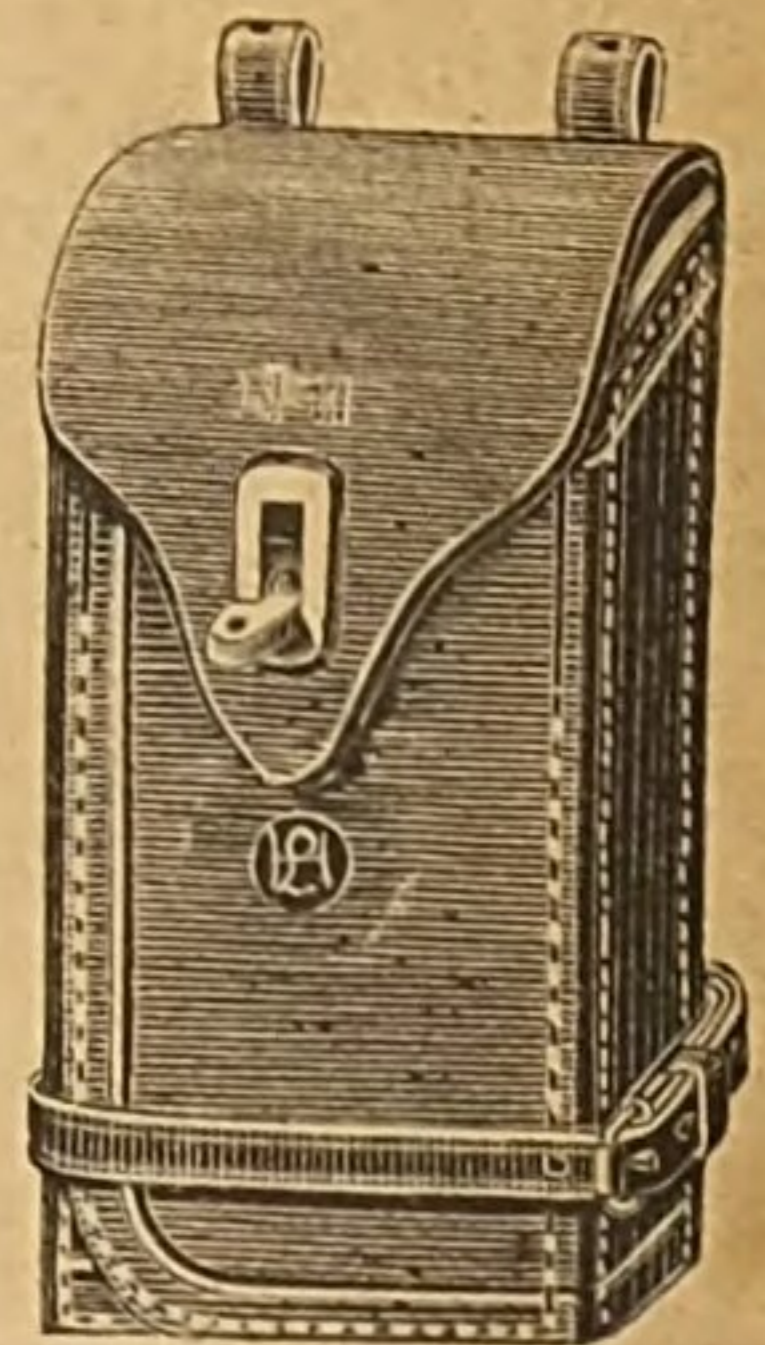
Clubtaschen.



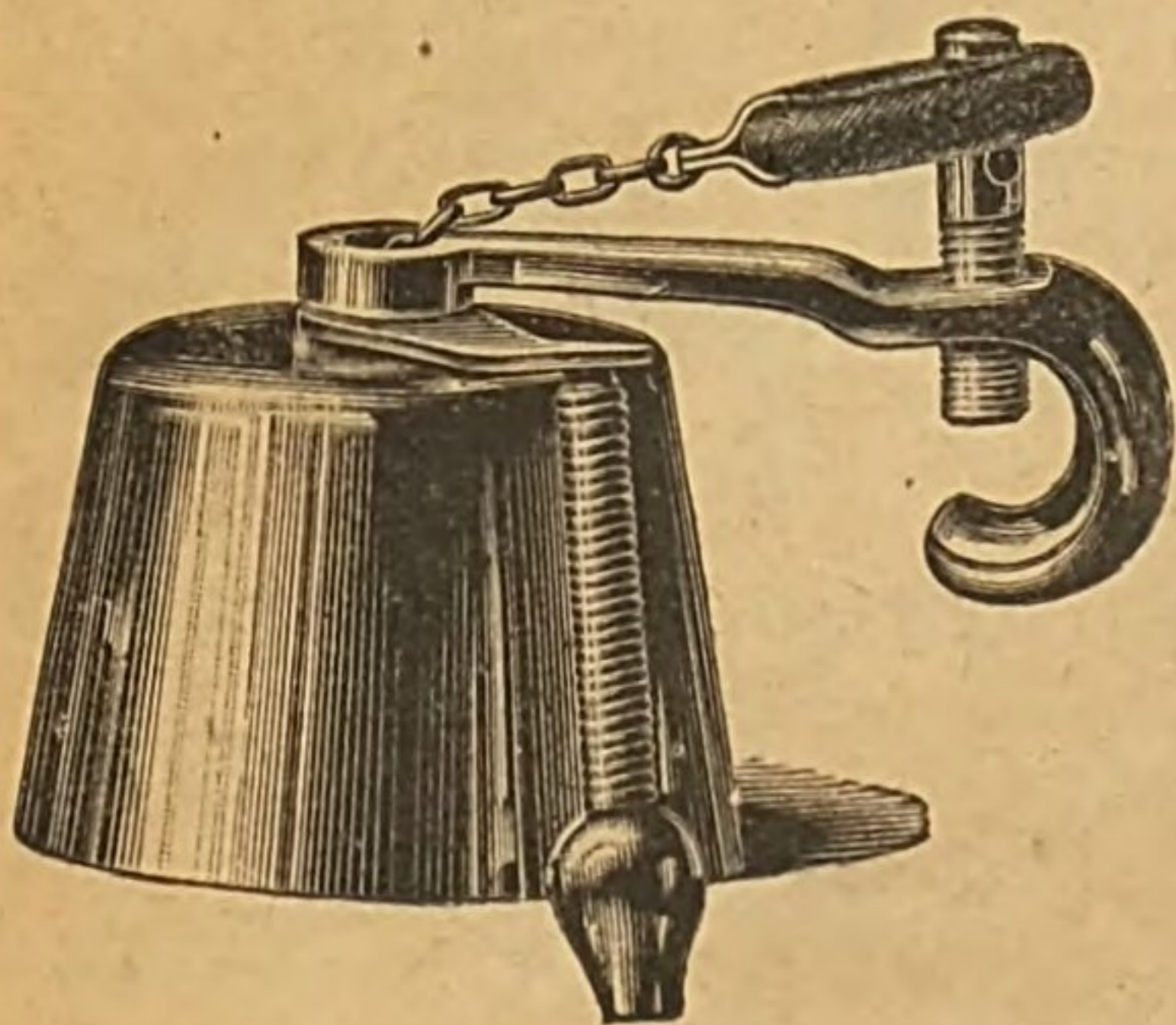
Doppelglocke mit Rasselwerk.



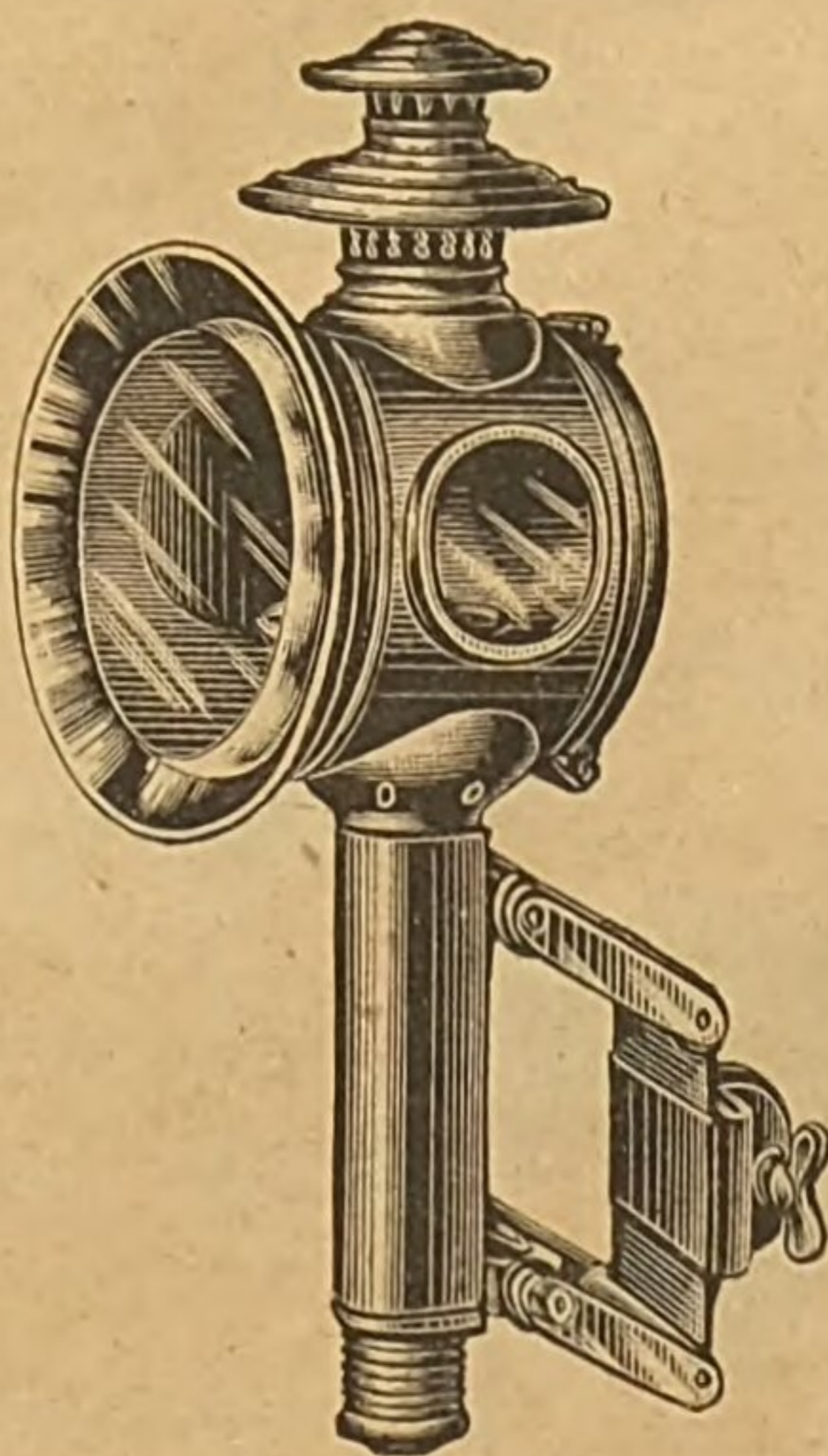
M. J. P. Tourentasche,
wasserdicht.



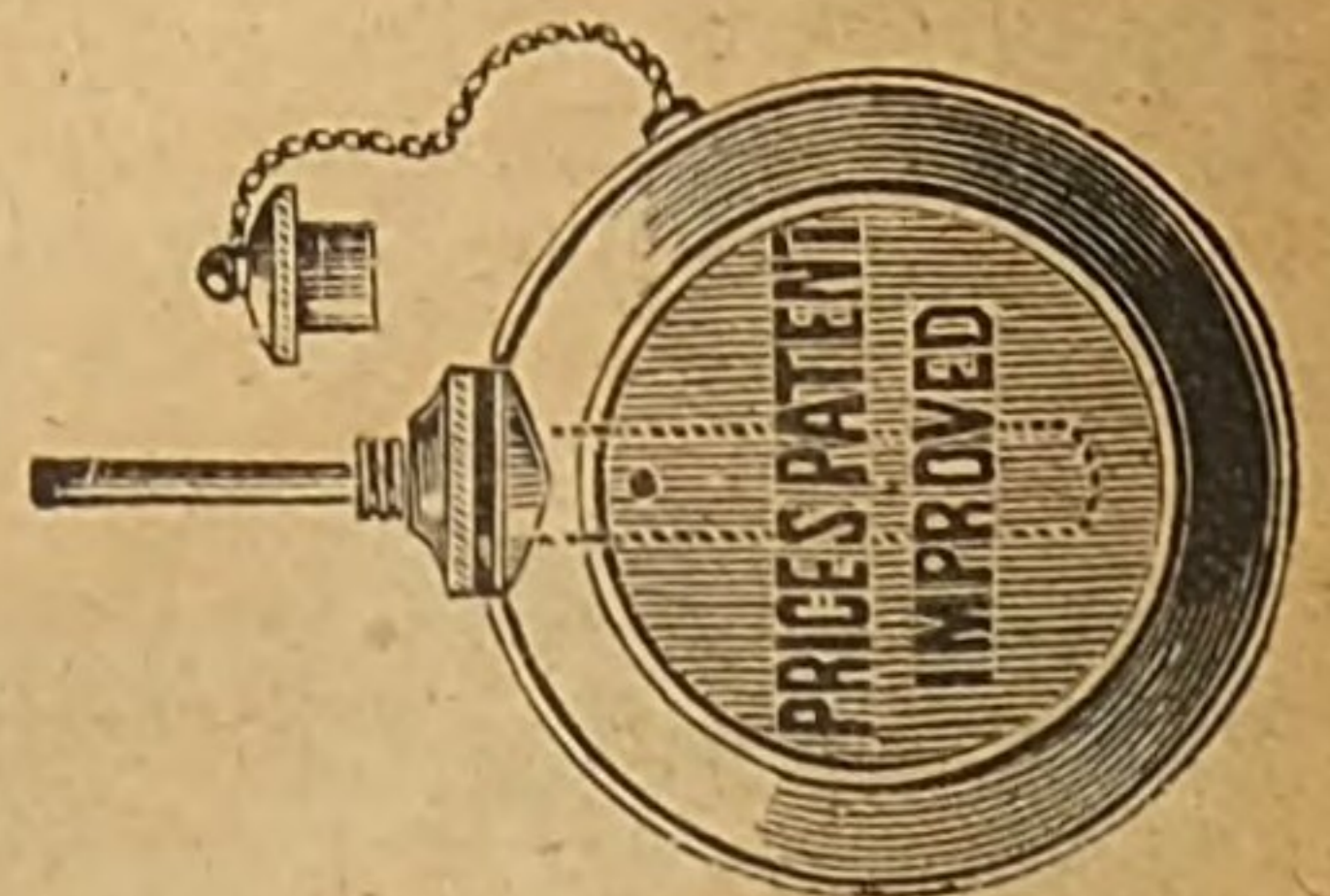
Dontasche.



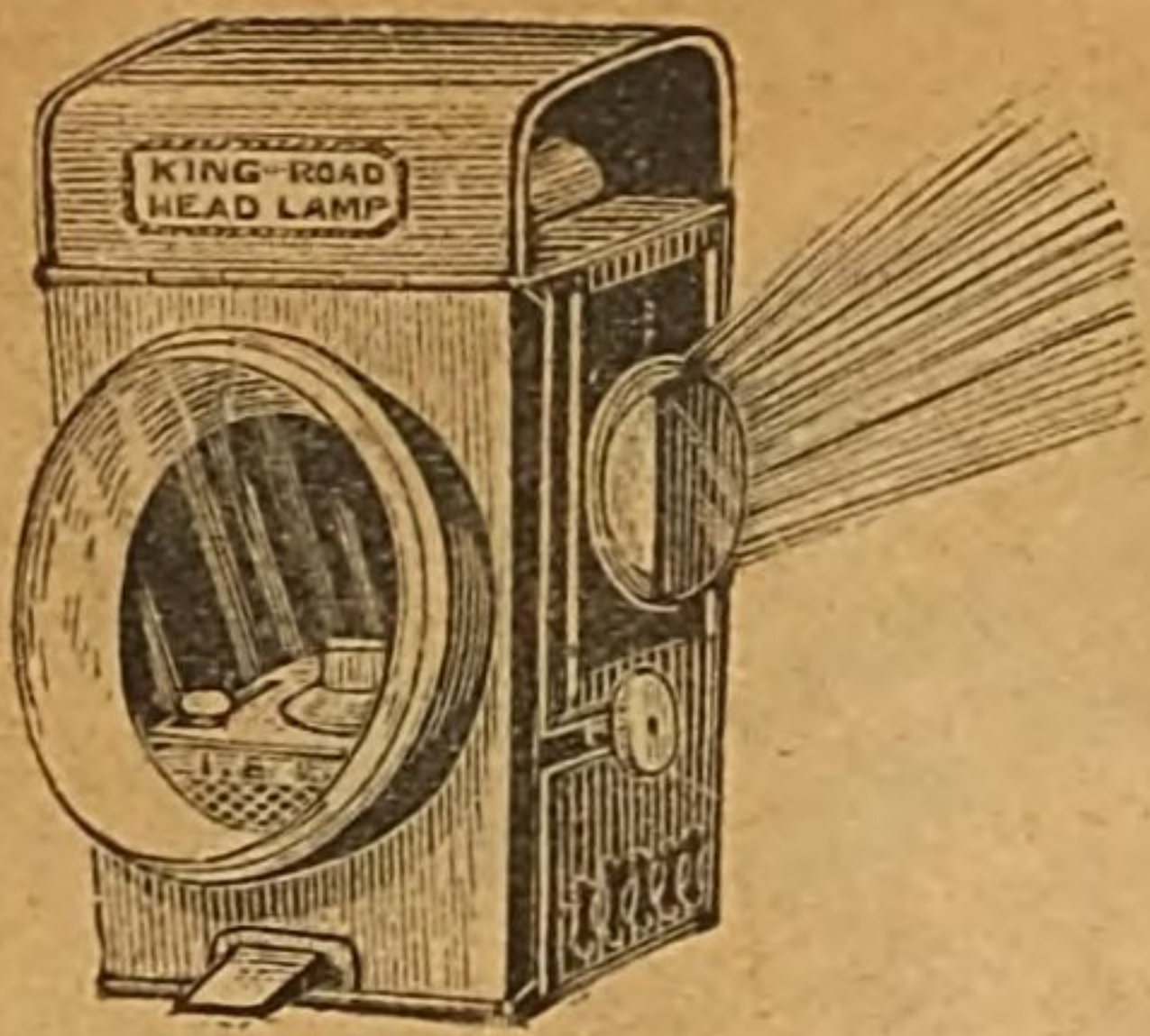
Facile-Glocke.



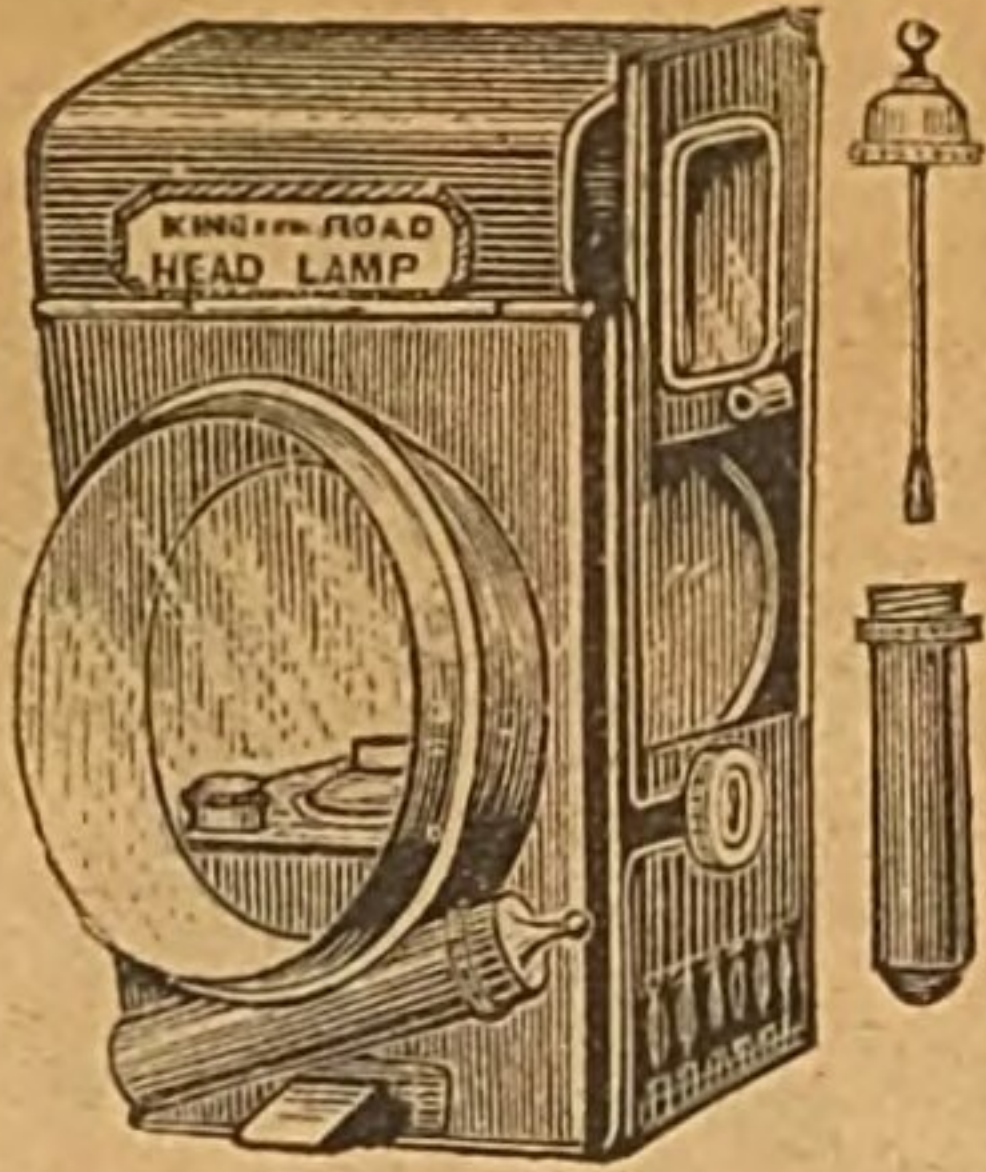
Kerzen-Laterne,
vernickelt.



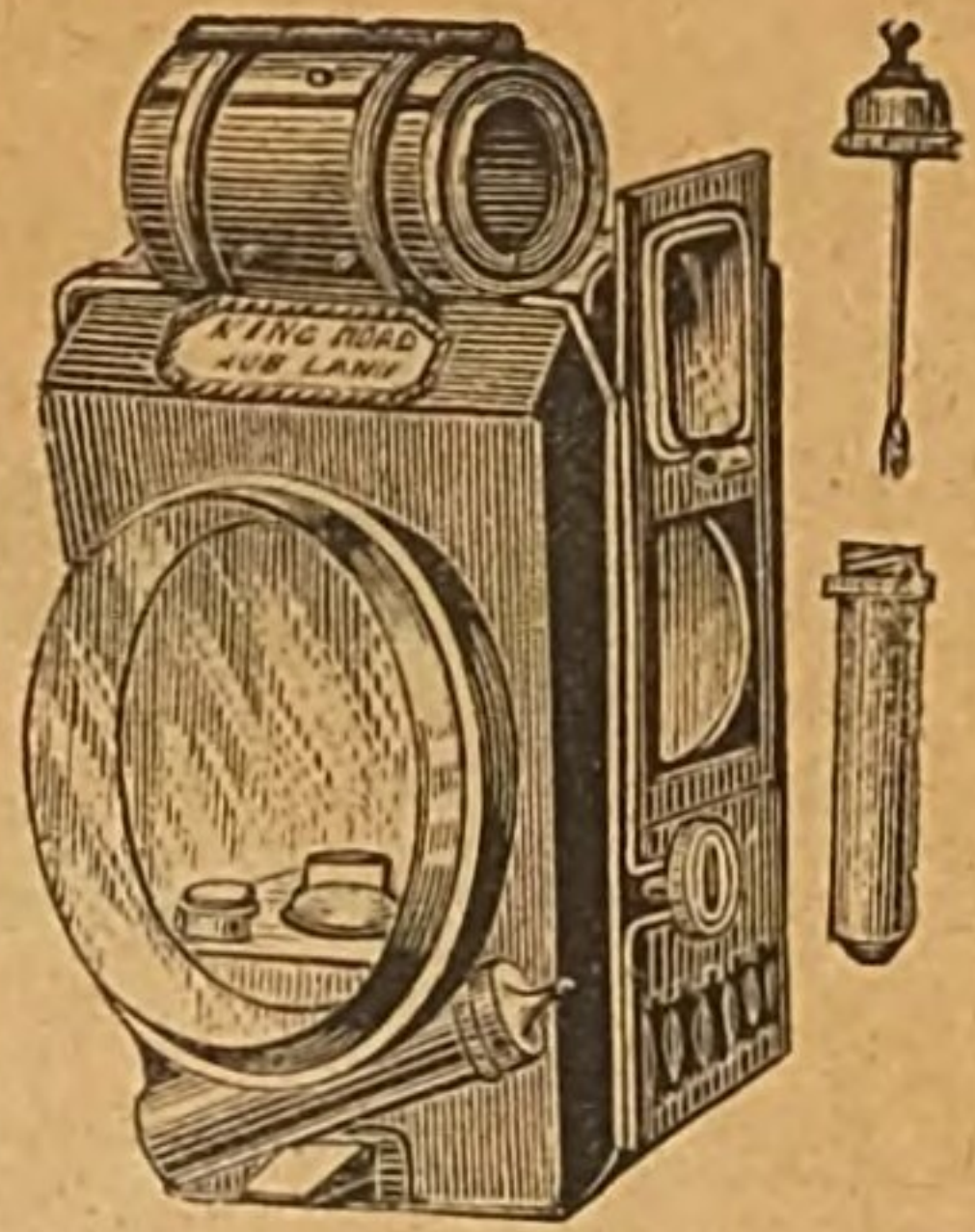
Patent-Oelkanne mit verschieb-
barem Röhrchen, bequem in die
Tasche zu stecken.



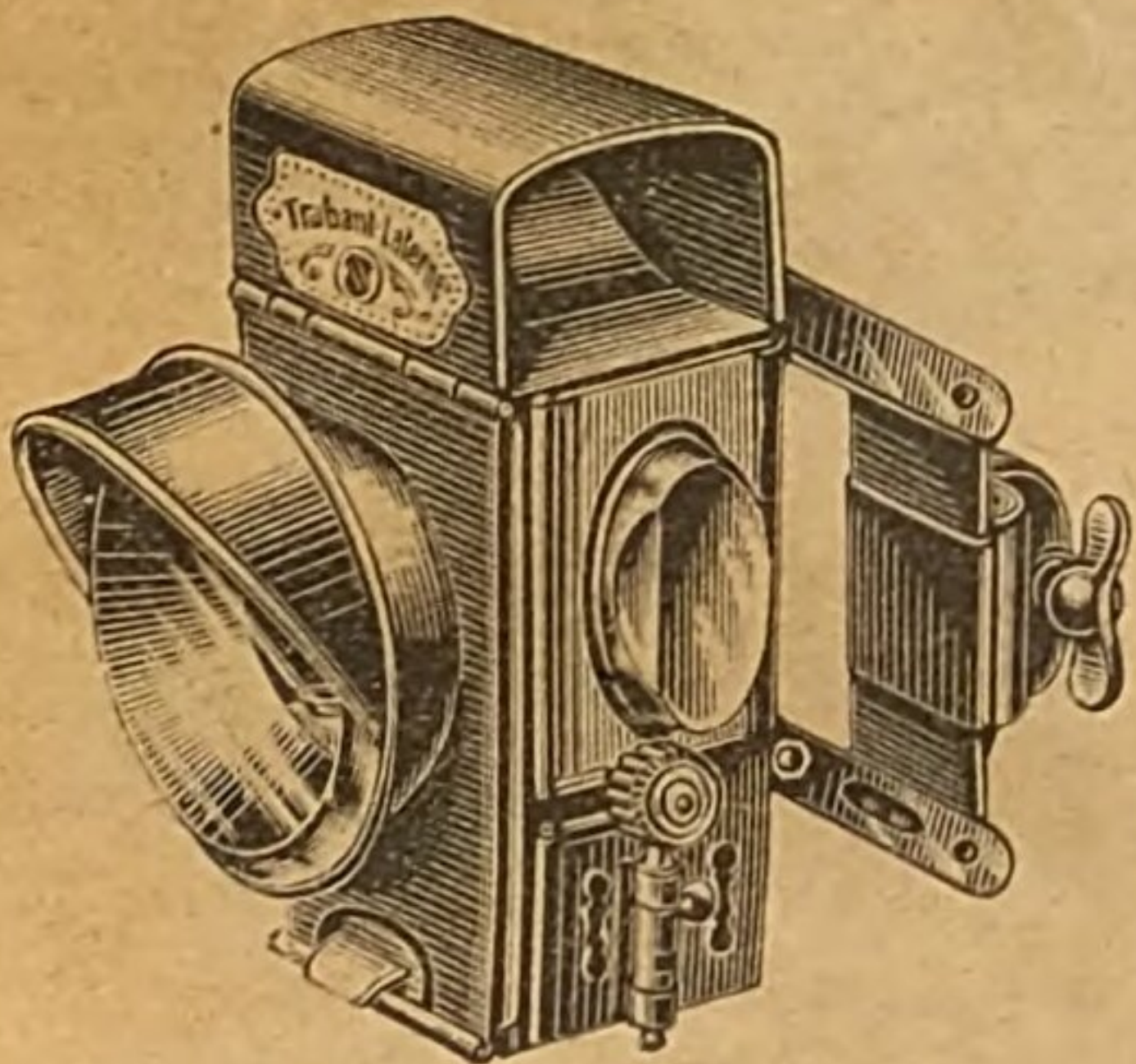
King of the Road.
Kopflampe A.



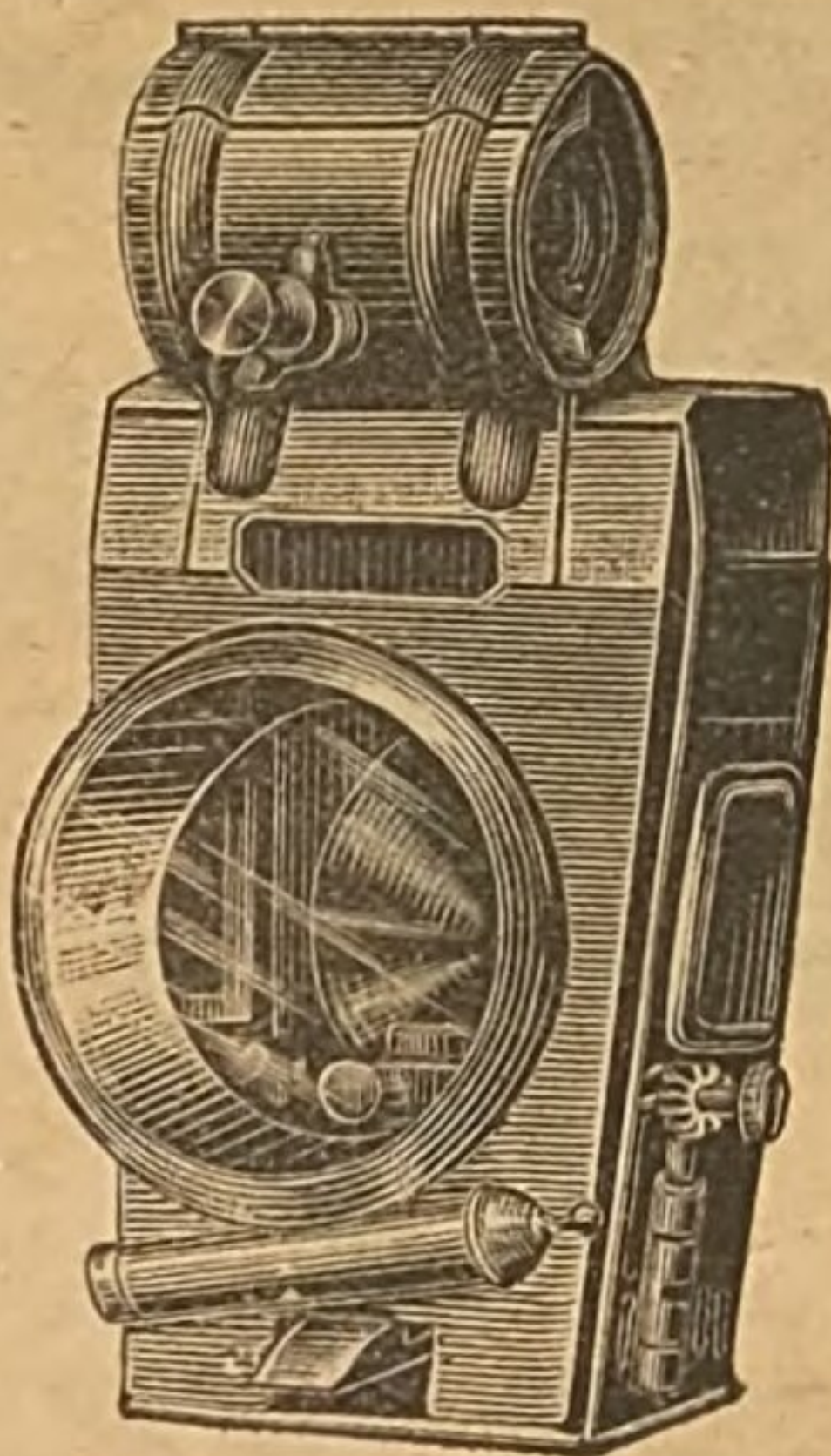
King of the Road.
Kopflampe B.



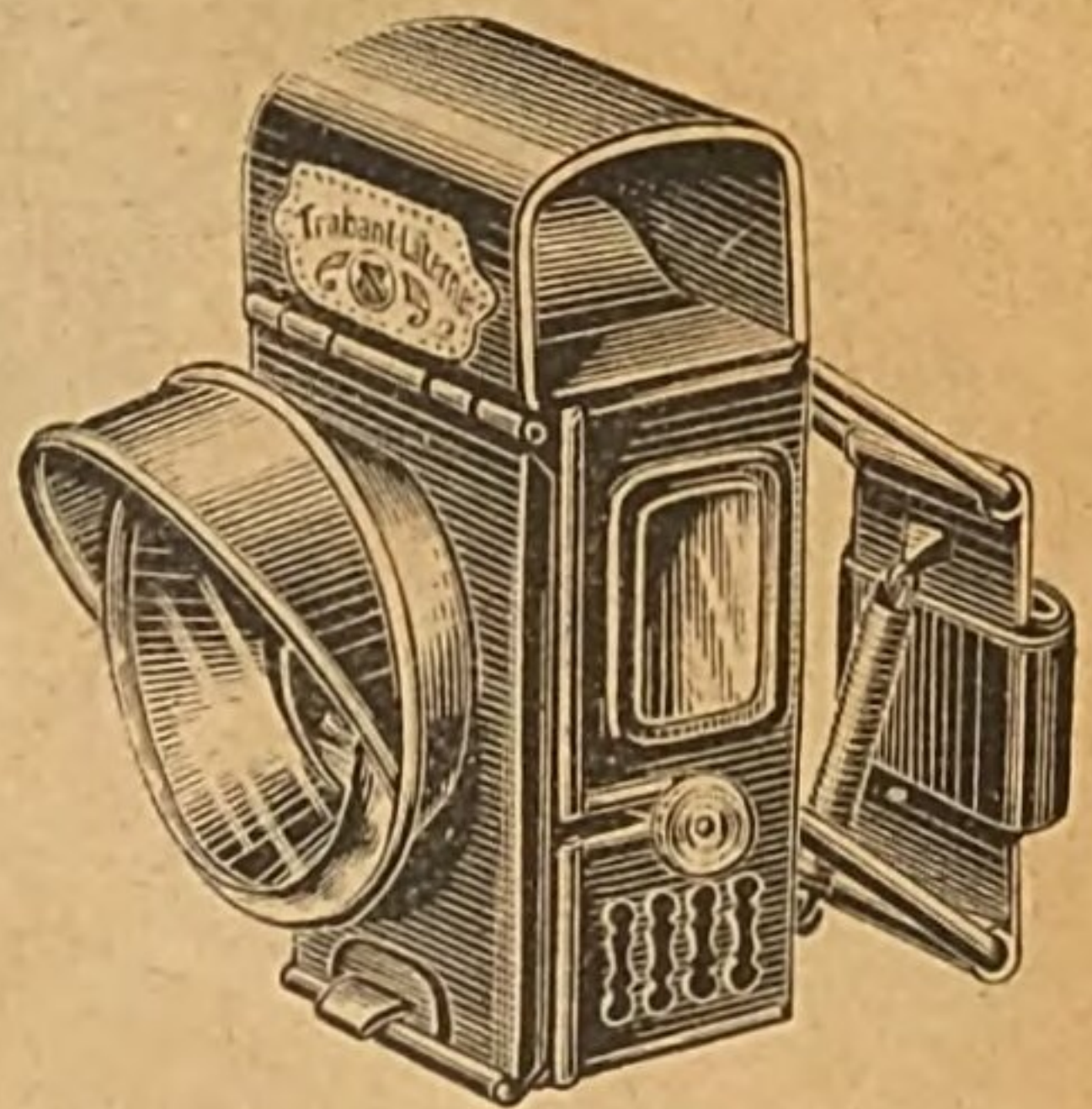
King of the Road.
Achsenlampe.



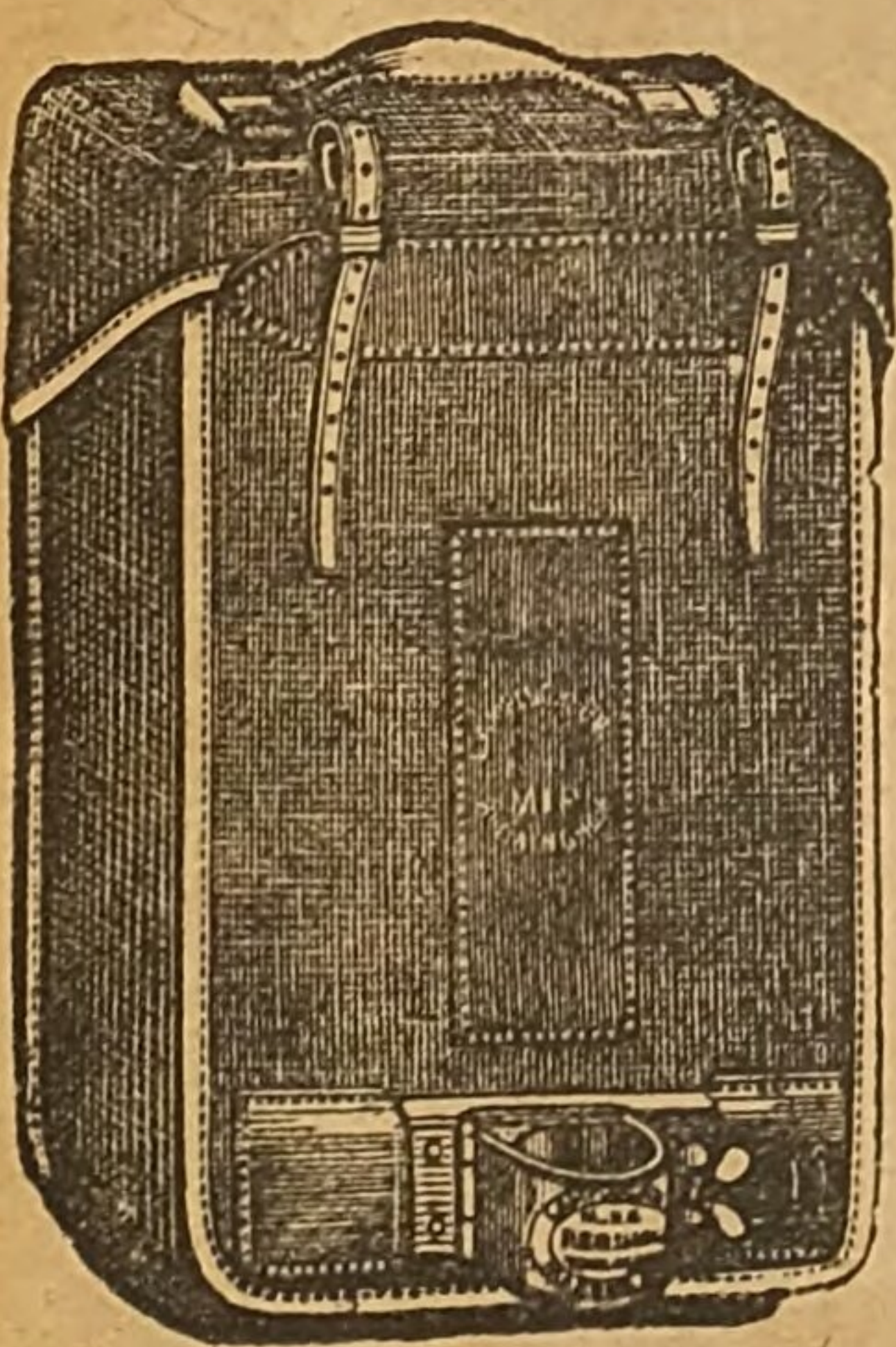
Trabantkopflampe Nr. 47.



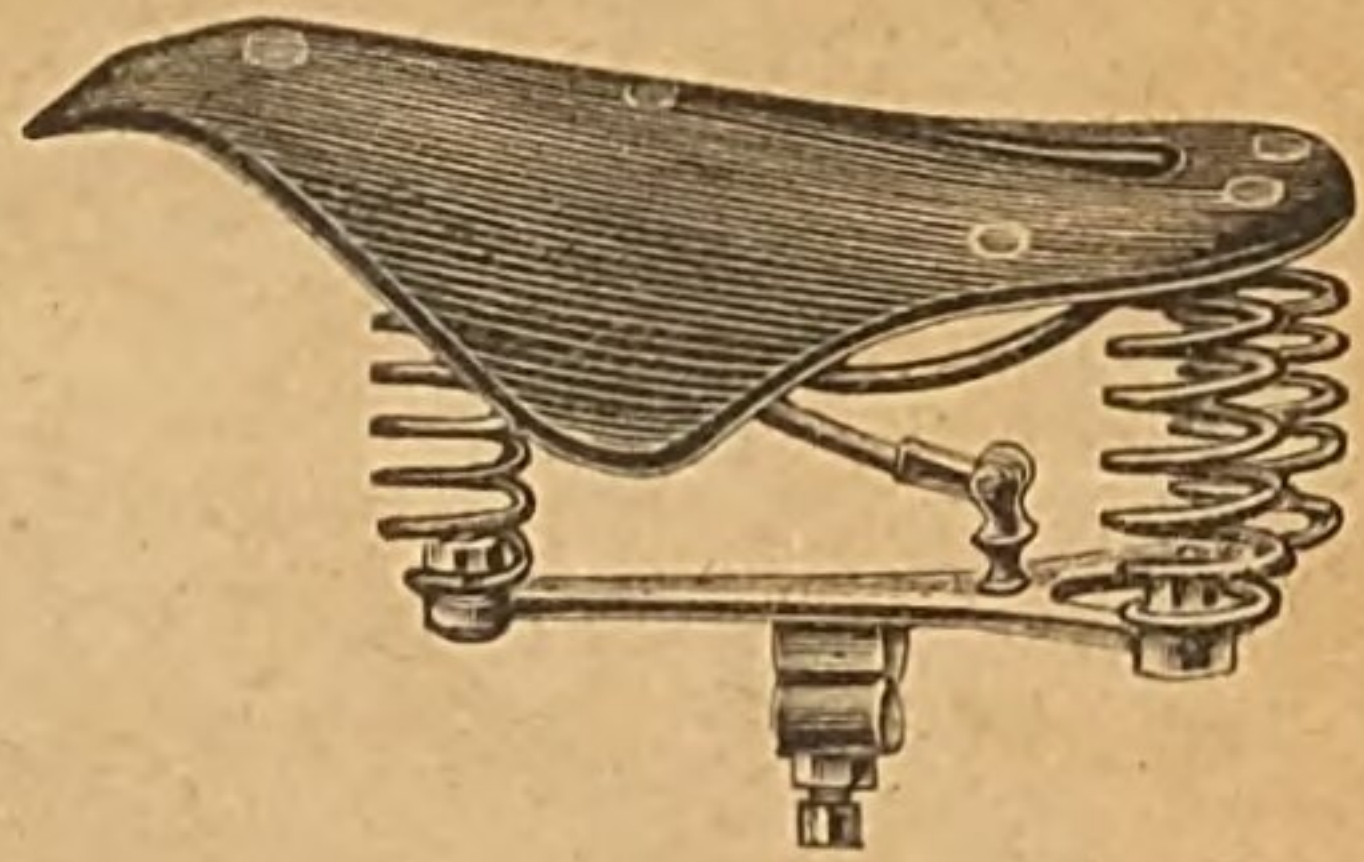
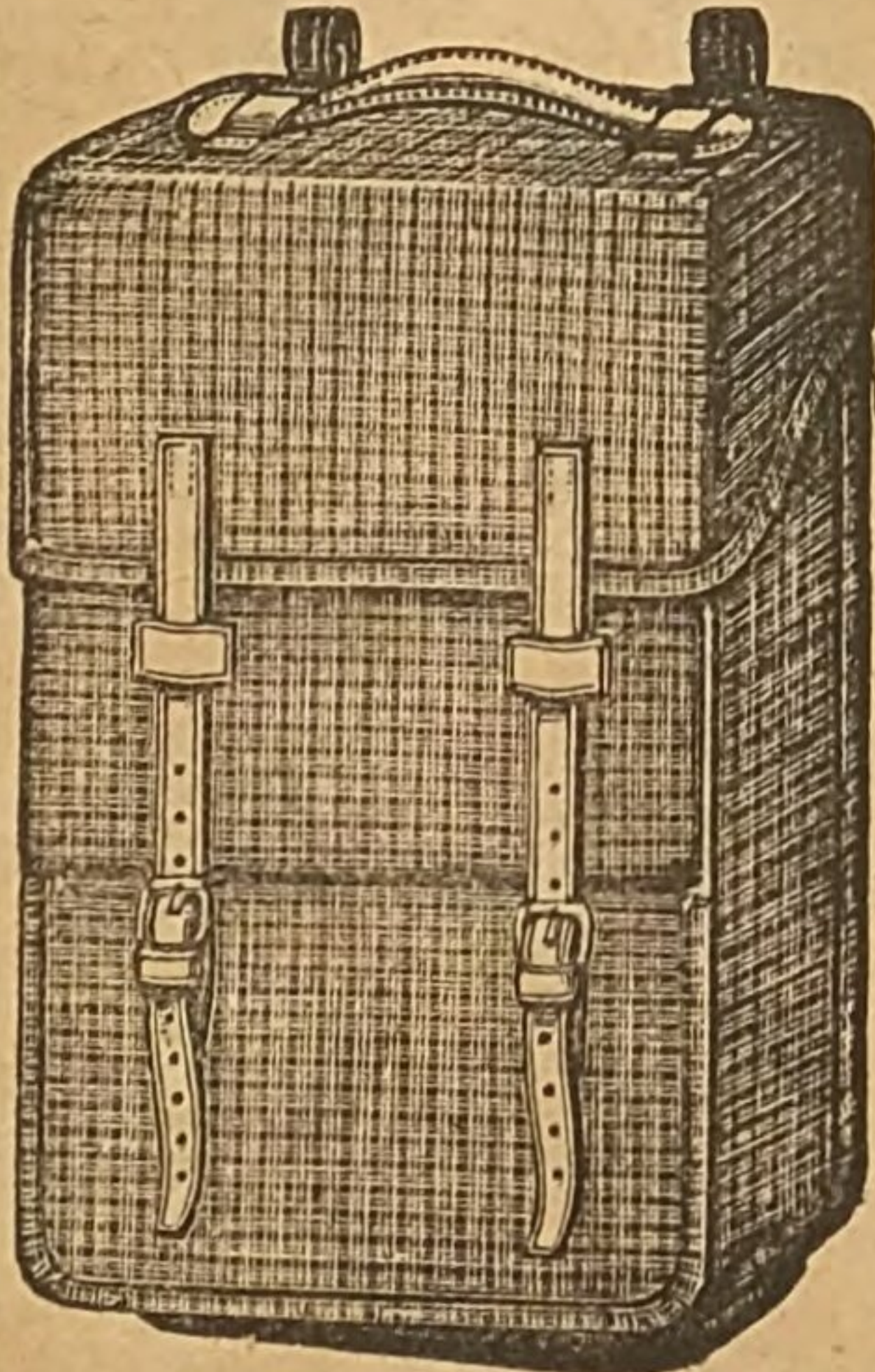
Bicycle-Achslampe.



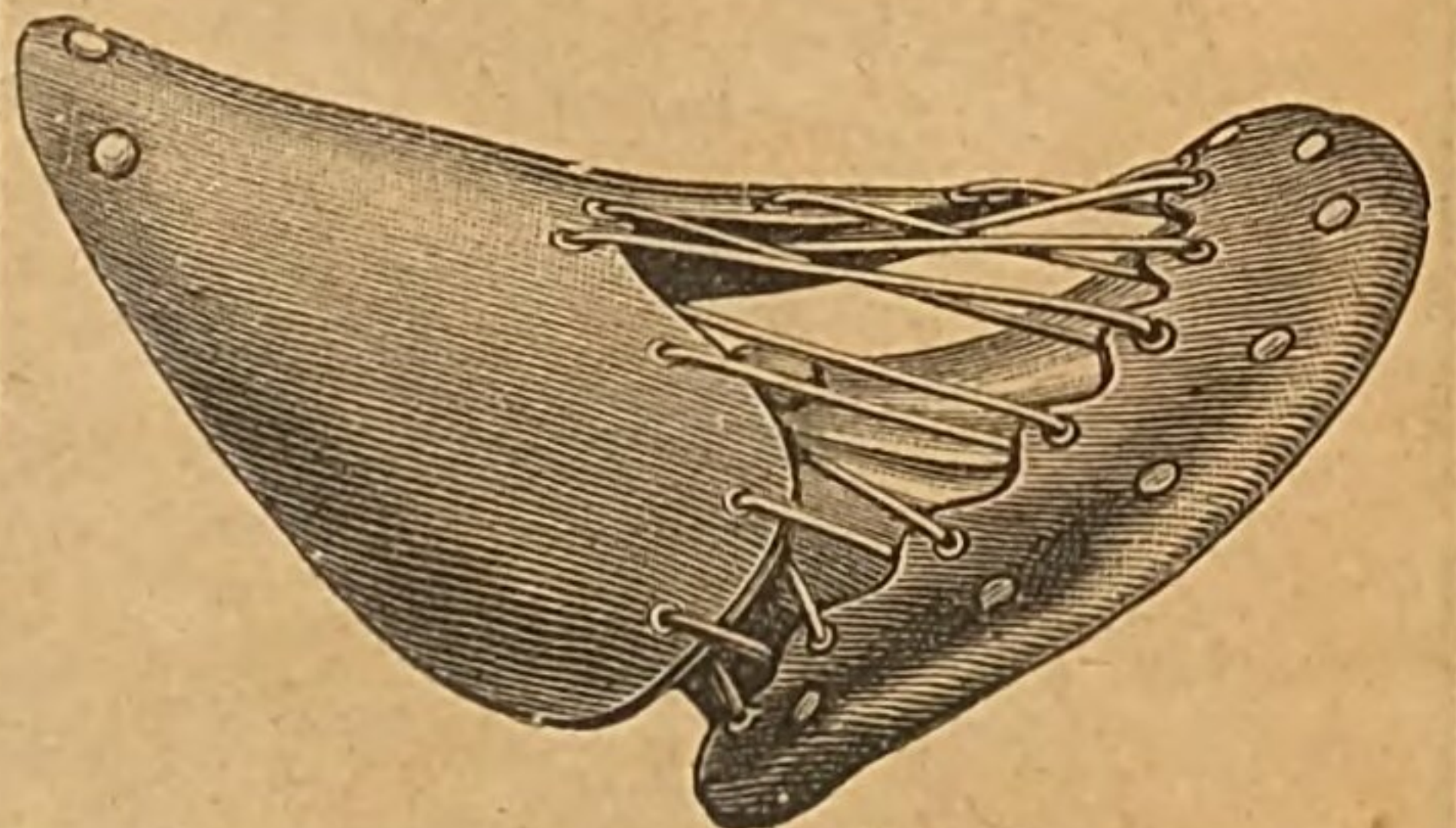
Trabantkopflampe Nr. 67.



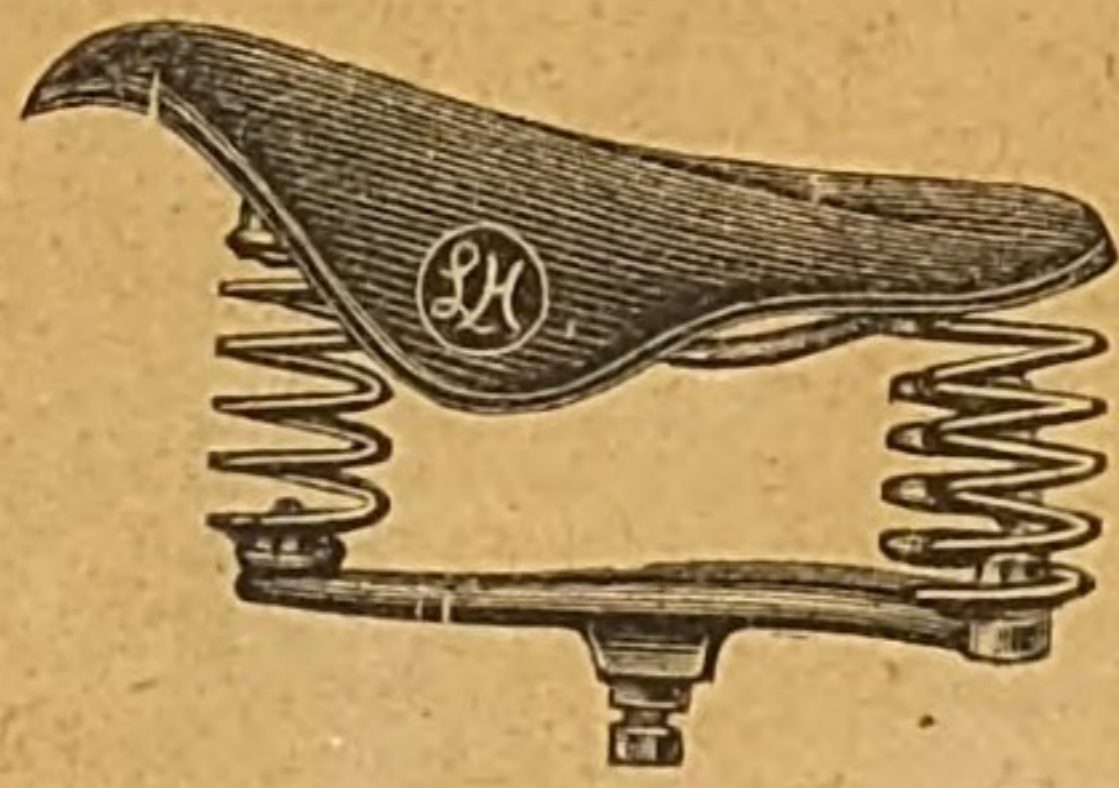
M. J. P. Bicycletourentasche,
am Rücken der Maschine zu befestigen.
(Sehr zu empfehlen.)



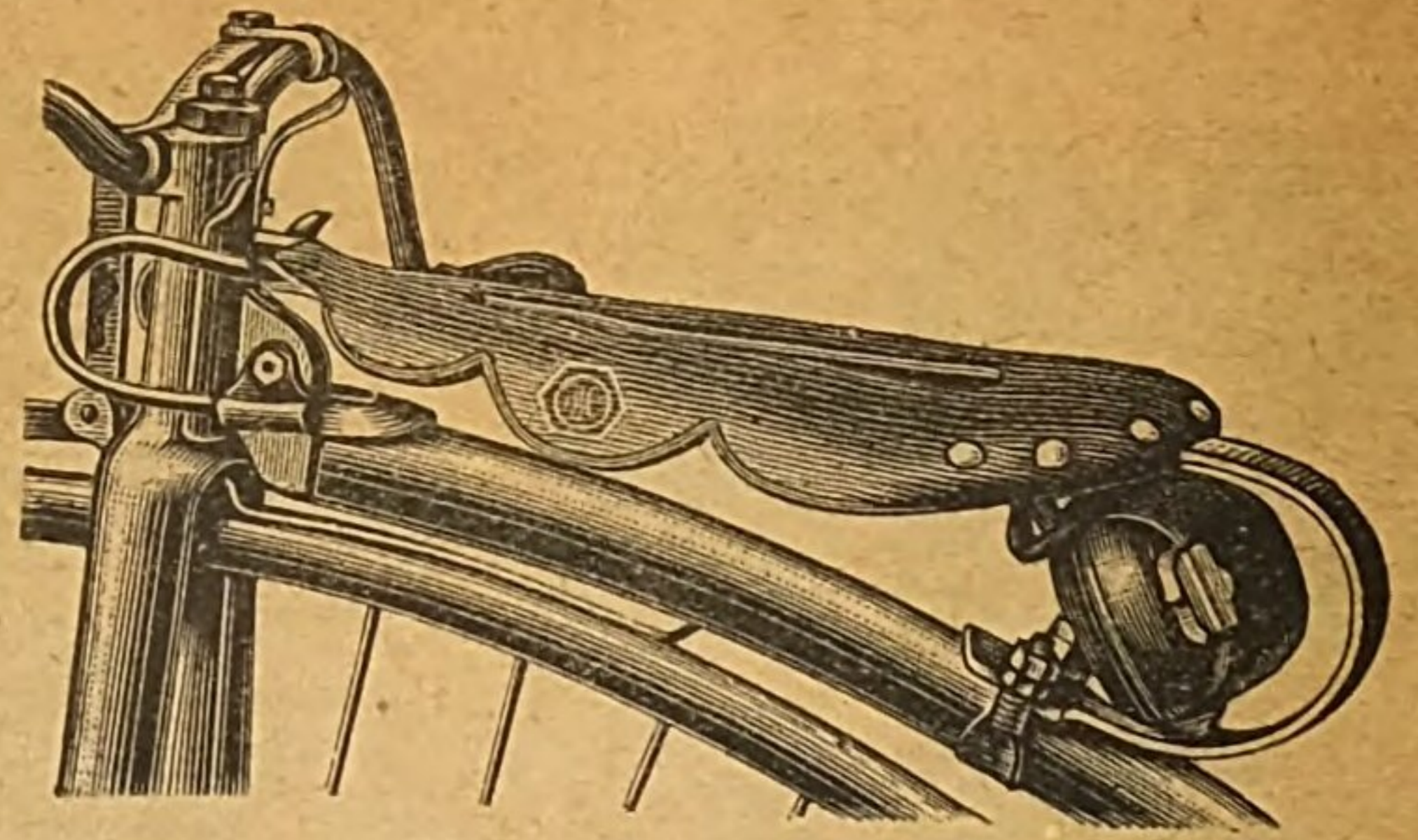
Internationalsattel.



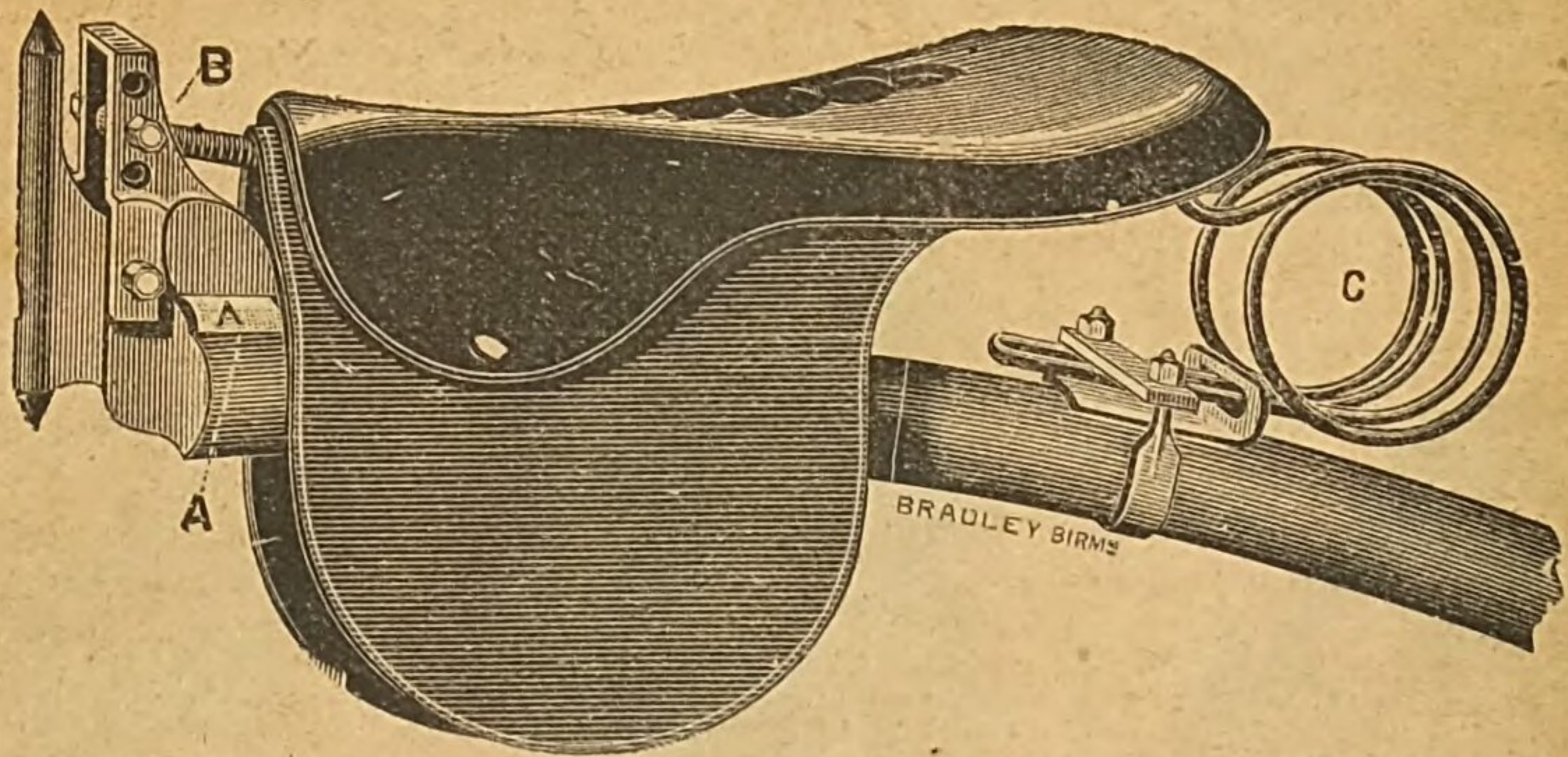
Patent-Schnur-Sattel.



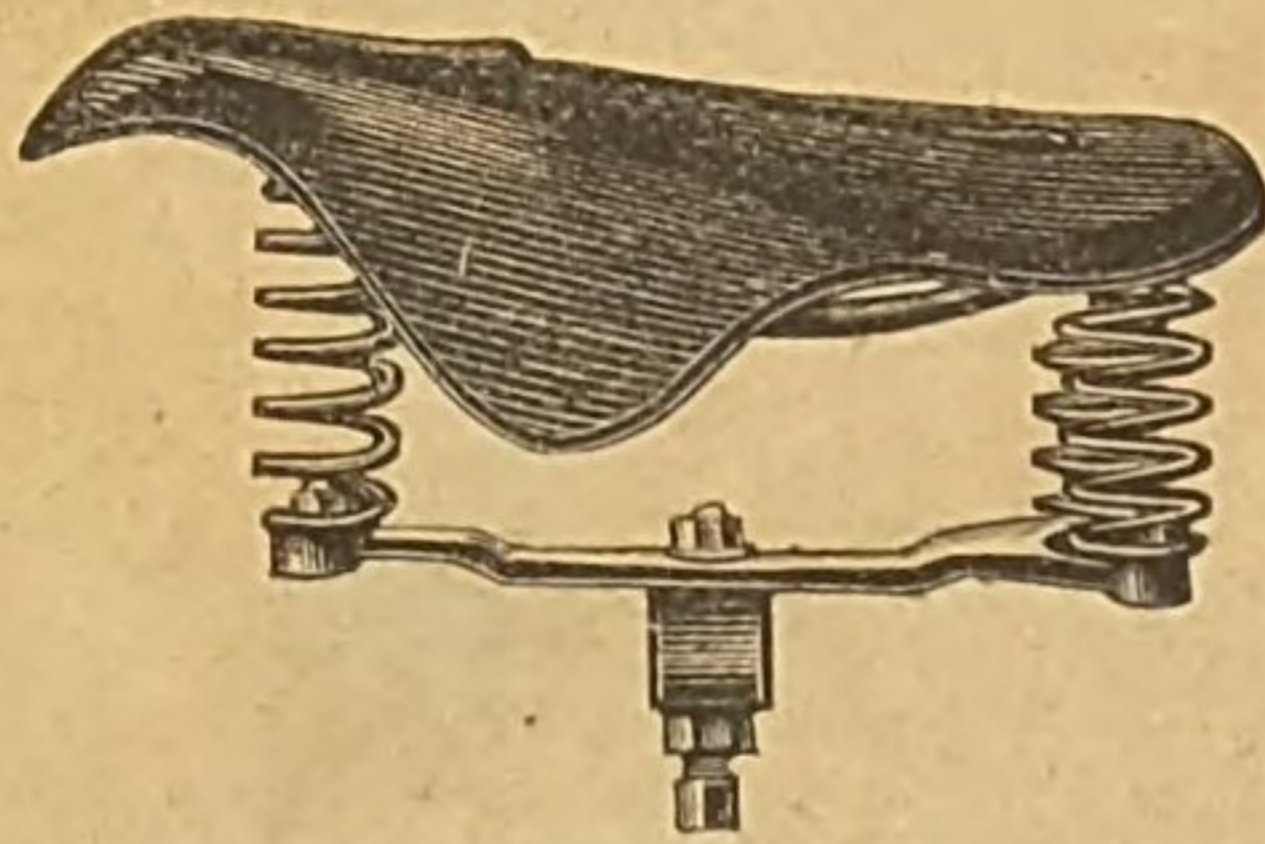
Dreifedersattel Nr. 59.



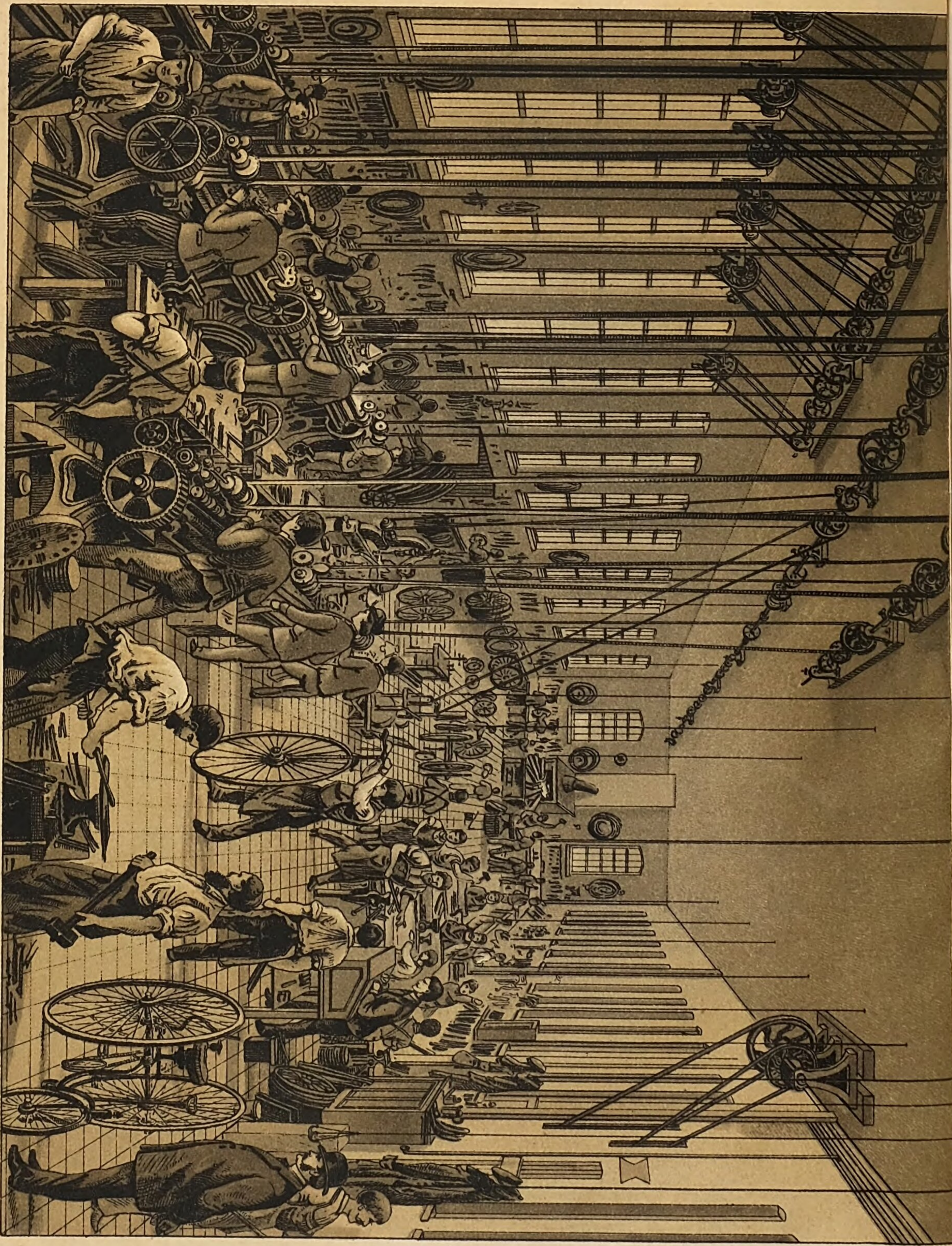
Kirkpatrick-Sattel.



Amerikaner-Sattel.



Dreifedersattel Nr. 63.



111 - Kunst-Anst. With. Fick, Augsburg

