

ILLUSTRERAD PRISLISTA
FÖR
SÄSONGEN 1893
ÖFVER
ENGELSKA VELOCIPEDER
FRÅN
W. HEDEMANN-GADE

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013

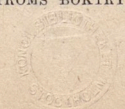
ILLUSTRERAD PRISLISTA
FÖR
SÄSONGEN 1893
ÖFVER
ENGELSKA VELOCIPEDER
FRÅN
W. HEDEMANN-GADE
LUND.

VELOCIPEDIMPORTÖR SEDAN 1884.

Rikstelefon.

Telegrafadress: GADE, Lund.

LUND, E. MALMSTRÖMS BOKTRYCKERI, 1893.



Den nionde säsongen har nu börjat för undertecknads velocipedaffär, och anhåller jag att fortfarande få erbjuda hjulsportens vänner samma verldsberömda fabrikat som under föregående åren — från **Rudge Cycle Co. Ltd Coventry**, en firma, som under 22 års verksamhet eröfrat 25 medaljer för solidt och elegant arbete. Att en firma, som under så många år stått i främsta ledet bland de de största och kapitalstarkaste engelska velocipedfabrikerna och alltjemt tillgodogjort sig hvad mensklig uppfinningsförmåga i branchen kunnat åstadkomma, också fortfarande tillverkar de bästa i handeln förrekommande velocipeder, är det egentligen öfverflödigt att påpeka, men i reklamens tidehvarf, då många velocipedförsäljare äro nog oblyga att annonsera underhaltig vara såsom »de *bästa* velocipeder, som finnas i verldsmarknaden», är det måhända ej alldeles lämpligt att iakttaga tystnadens värtalighet beträffande "**Rudge**" velocipeder, hvilka jag rekommenderar såsom bättre än det stora flertalet, som utbjudes. (Som ett exempel på affärens utveckling kan jag nämna, att **Rudge** utmärkta kullager för närvarande finnas i öfver 250,000 velocipeder).

Sedan bolster- och luftringar kommit i marknaden, garantera alla fabrikanten sina velocipeder under 12 månader, men denna s. k. garanti förhindrar ej, att man kan få dåliga stålhästar, hästar, som sakna den behagliga gången, och som säkerligen icke tillfredsställa en i någon nämnvärd grad intresserad hjulryttares anspråk; trots de elastiska ringarne kunna slika maskiner ofta gå sönder och kanske få vistas en dryg del af säsongen hos reparatören — ett tvifvelaktigt nöje för egaren hjulryttaren, äfven om en del af reparationskostnaderna skulle blifva ersatt såsom »fabrikationsfel».

I sammanhang härmed vill jag nämna att, så vidt jag har mig bekant, undertecknad varit den enda velocipedförsäljare i vårt land, som haft mod att annonsera det *billiga velocipeder ej garanteras*, trots att fabrikanten sjelf erbjuder sina tolf månaders garanti.

Den otroliga och glädjande framgång, som hjulporten vunnit — England har öfver en million, Amerika en half million och Frankrike och Tyskland hvardera omkring 300,000 hjulryttare — har, som helt naturligt är, uppammat en oerhörd konkurrens inom velocipedfabrikationen. I så olika kvalitéter tillverkas velocipeder, att prisskillnaden i materialet — från det fina stålsmidet ända ned till det pressade och gjutna jernet — kan uppgå ända till ett par hundra procent. Detta böra oerfarna köpare noga beakta, och endast med stor försigtighet vända sig till obekanta firmor. Jag råder obetingadt hjulryttare att köpa endast verkligt goda velocipeder från gamla, välkända firmor, hvilket alldeles säkert ställer sig billigare i längden, äfven om inköpspriset förefaller något högre. Sedan köparen nu vet, att det är med hans egen fördel förenligt att skaffa sig en förstklassig velociped, gäller det för honom, hvad slags ringar han lämpligast bör välja. Liksom under föregående året rekommenderar jag främst **luftringen** — men hvilken? Fjölårets *Dunlopring* är säkerligen den mest elastiska och snabbaste, men på samma gång den besvärligaste och obehagligaste att laga — med luftringar oerfarne ryttare må nu icke tro, att reparation stundligen förekommer, ty af de luftringar jag sålde i fjol har endast ett par procent tarfvat någon tätning. *Dunlop-1893 års-ring* (Welch patent), som fasthålles vid hjulringen af två förkopprade ståltrådsfjedrar, är icke så elastisk, men lättare att reparera; likvisst är det förenadt med **mycket mera besvär** att af- och påtaga denna ring än teckningen utvisar. För min del tror jag ock, att denna ring icke har någon framtid för sig.

Af de otaliga nya luftringarne — snart ett hundratal olika patenter — är enligt min åsigt den förbättrade »Continentalringen», **Lionringen**, den, som genom sin enkla och sinnrika konstruk-

tion erbjuder de största fördelarne. Lionringen är **lätt, elastisk och ytterst enkel att af- och påtaga**, den bekvämaste, som tills datum utkommit i marknaden. Då derjemte tillverkarne garantera för fabrikationsfel i gummimaterialet, förordar jag denna ring, som längre fram i katalogen egnas en utförligare beskrifning. För noggrann pröfning af Lionringen har jag tyvärr blifvit nödsakad att uppskjuta utgifvandet af säsongens katalog.

Under förra året pröfvade jag en velociped med kedjelåda, en nyhet, som flertalet ryttare då funno vanprydande och öfverflödig. Men redan i år äro fördomarne till stor del skingrade, och man börjar inse nyttan af att ständigt hålla kedjan oljad och ren. Då dessa kedjelådor numera så tillverkas, att de med lätthet kunna af- och påtagas, kvarstår endast den obetydliga olägenheten, att maskinen ej går absolut ljudlöst, i fall kedjan ej är ordentligt inspänd.

Under önskan, att hjulsporten alltjemt må utveckla sig med samma glädjande framgång, hoppas jag att fortfarande få vara innesluten i herrar hjulryttares förtroende.

Lund den 15 April 1893.

W. Hedemann-Gade.

Intyg:

(Endast några få meddelas).

Herr W. Hedemann-Gade, Lund.

På begäran får jag härmed intyga, att den velociped (Rudge N:o 1) som jag sistl. April månad köpte af Eder, fullkomligt tillfredsställt de fordringar, som man kan hafva på en maskin af förstklassigt fabrikat. Den förenar med en smakfull elegans en solidité som man knappast skulle kunna vänta af en så pass klen och lätt maskin; jag har under sistl. sommar tillryggalagt c:a 3,000 km. på densamma utan att den kostat mig ett öre i reparation. Dess främsta egenskap, är dock dess utomordentligt lätta lopp. Den löper nemligen så lätt, att den, af en van ryttare, utan stor ansträngning, kan framdrifvas till s. k. 3:mils fart; och vill jag tillråda hvar och en som vill köpa sig en elegant, solid och lättgående landsvägsmaskin att välja en Rudge N:o 1, enär den, om man tager hänsyn till alla tre ofvanstående egenskaper, öfverträffar alla af mig kända fabrikat. Örtofta Sockerbruk den 23 Januari 1893.

Elof Hansson.

Herr W. Hedemann-Gade, Lund.

Då återigen den tidpunkt närmar sig, att Ni väl medelst en ny prospekt skall sätta Eder i förbindelse med den del af vår svenska mensklighet, som älska velocipedsporten, begagnar jag tillfället att, som jag länge ämnat, tillställa Eder mitt yttrande om den velociped — Rudge Dame bicyclette N:o 1 med Dunlops pneumatiska ringar — hvilken jag under fjolåret köpte af Eder för min hustrus räkning. Den är utan tvifvel en verklig »*first-class*» maskin, till och med kanske något mer, än hvad som mången gång går under denna benämning. Detta är ej blott min egen mening utan många gånger uttalad af härvarande fackmän å velociped-industriens område. Den är af ett särdeles tilltalande utseende samt genom sin konstruktion egnad att till fullo tillfredsställa den fordran som måste ställas på en damvelociped att lemna fritt utrymme för ryttarinnans klädedrägt samt vara lätt att bestiga, igångsätta och styra. Dess ringa tyngd, som satt min hustru, hvilken Ni vet ej är särdeles stark, i stånd att med lätthet bära den uppför och utför traporna till vår bostad, det utmärkta arbete, som nedlagts på alla dess lager och öfriga delar, samt det utmärkta materiel i densamma gör den till en maskin, på hvilken man kan tryggt lita äfven på svår väg och under dåligt väglag. Enligt min uppfattning står den långt framom många andra fabrikat, som jag sett, just genom här ofvan angifna egenskaper, af hvilka jag ännu en gång påpekar: rymlighet för klädedräkten, lätthet men styrka, lång hjulbas med deraf följande lättstyrdhet. — Det är sålunda med stort nöje jag på detta sätt meddelar Eder den högst fördelaktiga uppfattning jag och min hustru fått af den levererade maskinen.

Till förestående vill jag lägga — och om ni så vill, må Ni inflicka detta i intyget, — att för min hustru har velocipedridten, vid hvilken hon så småningom fått vänja sig, blifvit ett verkligt helsomedel. Möjligheten att med velocipedens hjälp komma ut på landsbygden och nödvändigheten att under en lagom stark motion fylla lungorna med frisk luft har alldeles ögonskenligt bidragit att stärka hennes krafter.

Med största högaktning

T. Laurent, Ordför. i Upsala Hjulsporthöfning.

Undertecknade, tre bröder, som våren 1892 köpte af Herr W. Hedemann-Gade i Lund hvar sin cycle af Rudge fabrik, Modell D, med Dunlops luftringar hafva kört på dem under förra sommaren och hösten i flera provinser samt funnit dem ytterst snabba och lättgående, öfverlägsna alla andra maskiner, som vi kommit i tillfälle att försöka. Särskildt vilja vi påpeka att luftringarna ej behöft någon enda reparation, samt icke heller någon annan del af maskinen, och visas intet spår af nötning. Upsala den 24 Februari 1893.

Francis Edling,
Farm. Stud.

Ernst Edling,
Fil. Kand.

Holdo Edling,
Fil. Stud.

Att den velociped (Rudge modell D med hängande kulstyrning) Herr W. Hedemann-Gade levererade till mig förliden vår, utmärker sig för *soliditet* och prydighet, är det mig, hjulryttare sedan 1886, ett synnerligt nöje vitsorda. Karlskrona den 21. 3. 1893.

P. Gustafsson, Med. Kand.

Herr W. Hedemann-Gade, Lund.

Härmed får jag intyga, att den Rudges safety modell D, Ni till ett pris af 440 kr. levererade till mig den 12 Maj förliden år, till alla delar uppfyller de fordringar, som kunna ställas på en första klassens velociped. Den är nu efter ett års begagnande i samma goda skick som vid inköpet, och vill jag på det ifrigaste rekommendera Rudges "D" med luftringar till de Herrar hjulmän, som önska en lättgående, stark, elegant och i allo behaglig velociped.

Högaktningsfullt

Martin Hörberg, Agronom.

Algutsboda den 29 Mars 1893.

Undertecknad, som under sju år idkat velocipedsport och derunder pröfvat rätt många slag af velocipeder, köpte i April 1892 af Herr W. Hedemann-Gade en säkerhetsvelociped af Rudges & Co tillverkning N:o 1 D med Dunlops pneumatiska ringar samt begagnade denna velociped under hela våren, sommaren och hösten. Bland andra velocipedfärder företog jag en i Norge, derunder bortåt 700 kilometer tillryggalades per velociped, utan att detta åkdon, oakadt den stundom ganska regniga och fuktiga väderleken, led någon skada eller behöfde den minsta reparation. Maskinen är lättgående och stark; och då den för några dagar sedan söndertogs för att rengöras och efterses, företedde den hvarken i kullagren eller andra af dess inre för slitning utsatta delar något spår af nötning. Min belåtenhet med maskinen är med anledning häraf den allra största; och kan jag på grund af den erfarenhet jag sålunda sjelf haft och jemväl med stöd af de utmärkta egenskaper jag varit i tillfälle att iakttaga hos flera andra velocipeder af nämnda firmas tillverkning N:o 1 af samma typ, sanningsenligt och med tillfredsställelse förklara, att ifrågavarande typ är väl värd att hos allmänheten till det bästa rekommendera.

Lund den 15 April 1893.

Carl Brink,
Auditör och Rådman.

Korta råd till velocipedryttare.

Olja velocipeden efter 8 à 10 mils ridt med en eller ett par droppar fet, men ren och syrfri olja i hjul, vefaxel och pedaler samt en och annan gång äfven i styret; då något gnisslande ljud höres, bör naturligtvis alltid olja genast användas. Har man ej kedjelåda, är det olämpligt att insmörja kedjan, ifall man ej vill underkasta sig det dryga besväret att efter hvarje färd befria den från grus och smuts. Rengöring af lager och kedja, som bäst sker medelst fotogenspolning, skall omedelbart efterföljas af en oljepågutning, i annat fall förorsakar fotogenet rost. Råkar man spilla olja eller fotogen på gummiringarne, som äro särdeles ömtåliga för dessa ämnen, bör den minsta droppe omsorgsfullt aftorkas.

Putsnings af lackerade delar sker med en i vatten fuktad, mjuk svamp och aftorkningen med något mjukt tyg eller skinn. Förnicklade delar torkas väl efter regn och poleras med något polerpulver (t. ex. weribrite) och sämskskinn.

Kedjan må ej spännas hårdare, än att nedre delen hänger *obetydligt* i bågform. Tillse noga vid spänningen, att bakhjulet bibehåller sin rätta plats och ej inriktas så, att det spårar snedt! Man bör lossa och åter noga anpassa ställskrufvarne på båda bakhjulsgafflarne lika mycket.

Skrufvar och muttrar lossas genom att vrida från höger till venster utom vid vefaxeln, der man vrider åt motsatt håll; kontramuttern bör naturligtvis lossas före skrufven, och beakte man alltid vid ansättningen att göra spänningen med sjelfva skrufven och endast helt lätt ansätta kontramuttern.

Bromsen må ej onödigtvis användas, utan stoppa hellre farten genom att hålla emot med fötterna och trampa pedalerna åt motsatt håll. Dock anser jag det vara hvarje hjulryttares skyldighet att hafva broms på sin maskin vid färd å allmän väg för att vid hotande olyckshändelse ögonblickligen kunna stanna. En väl konstruerad skedbroms är den säkraste.

Obs! Rid aldrig med uppdrifven hastighet, när vägen ej synes fri och framför allt släpp icke fötterna från pedalerna i slingrande bergsslutningar!

Ryttarens ställning å säkerhetsvelocipeden. Sadeln skall ej sitta högre än så att foten kan sättas under pedalen, då denna är i sitt nedersta läge, och skall sadelspetsen sitta 3 à högst 4 tum bakom pedalernas axel, d. v. s. den lodräta linie, som tänkes dragen derifrån och uppåt sadelns höjdlinie. Det är fullkomligt orätt att placera sadeln 8 à 10 tum bakom nämnda plats. Likaså är det fel att bruka så kort styrstång, att man ej kan sitta rak i sadeln och i denna ställning bekvämt nå handtagen; armarne böra dock vara lagom sträckta och ej böjda utåt. Jag påpekar detta särskildt därför, att i utlandet det blifvit en modegalenskap att efterlikna kappryttarnes ställning med bågformig rygg och sammanpressad bröstorg, och därför, att många individer här i landet nu börjat visa sig i samma skad-

liga, fula och opraktiska ställning. Låtom oss svenskar i detta fall ej söka likna kutryggiga apor och låtom oss ej efterhärma denna missriktning i sporten; — är styrstången för kort, så låt öka den och skaffa eder en ny sadelpinne, om den gamla ej är praktiskt konstruerad. Vi böra sitta ledigt i sadeln, utan att därför vara raka som ljus, och åtminstone större delen af ridten pressa fram bröstkorgen.

Ryttaren sparar velocipeden mycket genom att lyfta sig något från sadeln och mera stå på pedalerna, då större ojämnheter passeras.

Luftringarne skola under ridt vara väl uppblåsta, och bör man städse efterse, att ventilerna ej lossnat. Då de ej användas, förvaras luftringarne bäst i sådana ställningar eller stativ, att de hänga fritt, utan att stödja mot marken. Om ringarne pumpas hårdt i kyla, riskerar man att de springa vid hög värmegrad.

Under sjöresor och äfven då velocipeden en längre tid förvaras i fuktig lokal (särskildt vintertiden), bör maskinen insmörjas med vaselin.

För solhettan må velocipeden ej onödigtvis utsättas, utan helst placeras i skugga.

Sadelfjeder, som bräckes, kan i nödfall användas om man deruti fastsurrar en större vinkork.

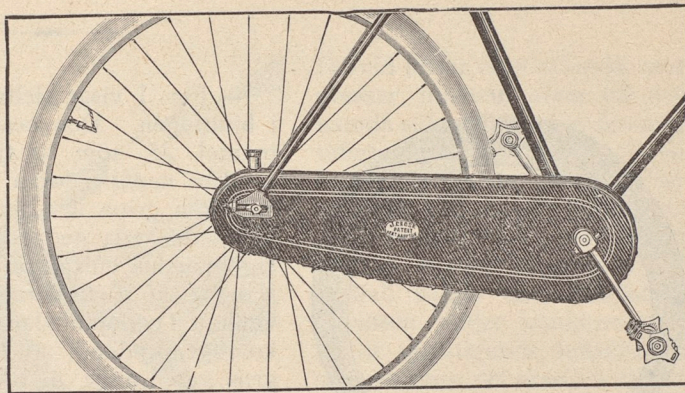
Reparationer skola, om möjligt, utföras endast af dervid vane och fullt skicklige personer.

Turistfärder. Då jag för 5 år sedan konstruerade turistväskor, som skulle placeras emellan styrstången och sadelhållaren — en form som redan accepterats i alla land — voro säkerhetsvelocipederna korsramade och med kortare hjulbas än nu. Nu beställa emellertid många ryttare kolossala turistväskor, hvilka passa in i en långsträckt femkantig ram. För denna opraktiskhet vill jag varna, ty dels äro de stora väskorna till hinder vid sidovind, dels stöter man obehagligt emot dem vid vridningar eller slingringar under ridten och dels packar man i en dylik väska allt för mycket bagage. Man bör ej taga med sig mer än en extra omgång innerkläder, 2 par strumpor, en lätt regnkrage samt ett minimum af småsaker. På längre färder är det bättre att köpa nytt förråd och hemsända det brukade tyget.

Drick ej för mycket på velocipedfärder, utan skölj munnen och gurgla halsen med vatten, så släcker ett halft glas vatten mera törsten, än om Ni utan ofvannämnda försiktighetsmått tömmer en hel karaffin — ju mera man dricker, desto mera vill man hafva och följden blir, att man lätt blir sjuk, när varmt väder är rådande; det är nyttigt att slå några droppar vin eller cognac i vattnet, när man dricker. Sprit bör en sann idrottsman alltid förtära mycket sparsamt.

KEDJELÅDOR.

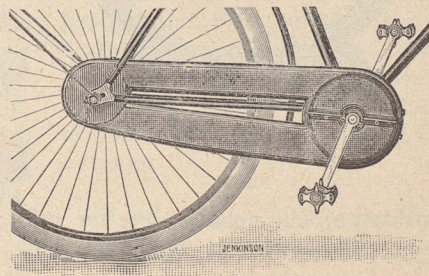
I. Grose's kedjelåda är af blankläder och tillverkas denna modell till kr. 15 à 20.



Barton & Loudons kedjelåda är af dels plåt och dels ståltrådsväf samt kostar kr. 30.

Harrison Cart'ers kedjelåda liknar först omnämnda Grose's, men är af plåt och klädd med filt. Originalpris kr. 36.

Löstagbara lådor af sistnämnda modell levereras till kr. 15 utan samt kr. 25 med filtklädsel.



LIONRINGEN.

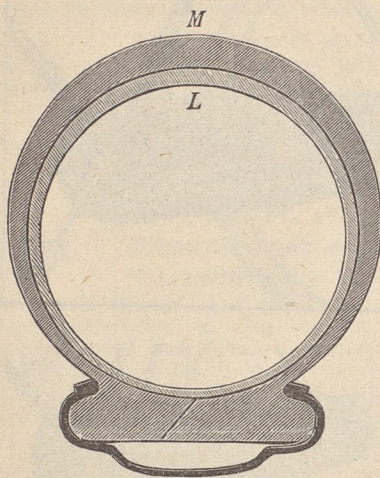


Fig. 1.

Fig. I visar sjelfva lionringen, uppblåst i hjulringen. Den består af en yttre gummi-mantel *M*, som är tjockast på midten och tunnare nedåt sidorna och afslutas i två flänsar, som gripa in i hjulringen — på mantelns innersida ända ned i flänsarne äro två starka lag linneduk vulkaniserade —, samt af en luftslang *L* af bästa paragummi i likhet med den vanliga Dunlopluftslangen; den ligger så fullkomligt skyddad, att hvarken fukt, sten eller grus kan tränga in till densamma. Erfarenheten har lärt, att luftslangen till och med efter flera månaders begagnande visat sig alldeles som ny. När lionringen är fylld med luft, är det absolut omöjligt att ens med våld slita den ifrån hjulringen. Påsättningen är särdeles enkel. Först lägger man hjulet horisontelt, inpassar luftslangen i manteln och placerar den senare öfver hjulringen med fa-

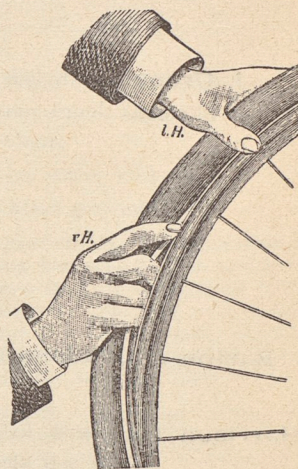


Fig. 2.

briksstämpeln uppåt; derefter inför man ventilen, som är fastgjord i luftslangen, genom ett hål i hjulringen. Dessförinnan bör man dock ingnida flänsarne rikligen med talkum för att lättare åter kunna lossa

För utmärkt arbete har Rudge Cycle Co. inalles erhållit 25 medaljer.

dem från hjulringen. Derpå lägger man den undre sidan af manteln in i hjulringen, som man då bör vända om, börjar inpassa den ostämplade sidan, såsom Fig. 2 visar, och fastskrufvar ventilen.

Vid insättningen bör man noga se till, att luftslangen ej inklämmas mellan mantelns flänsar, ty i så fall brister luftslangen vid luftens inpumpning.

Efter en eller två gångers öfning kan detta arbete utföras på kortare tid än en minut.

Skulle reparation förekomma, behöfver man endast fullständigt utsläppa luften och uttaga manteln vid den ostämplade sidan.

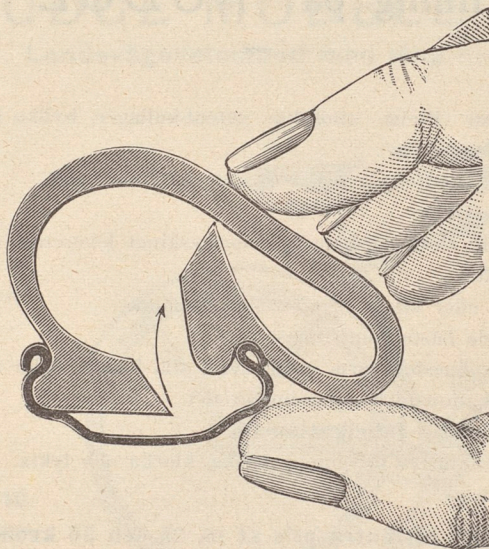


Fig. 3.

Dervid förfar man sålunda: man pressar manteln öfver till sistnämnda sida och trycker den samtidigt uppåt vid hjulringen, såsom Fig. 3 visar; har man lossat manteln, ligger luftslangen fri, och man finner med lätthet skadan, om luft inpumpas — i nödfall lägger man luftslangen i vatten under inpumpningen, då de uppstigande luftblåsorna säkert utvisa det skadade stället.

Öfver det skadade stället klistrar man med gummilim (solution) en paragummilapp och inpassar lionringen på sätt, som förut beskrifvits. Hela reparationen kan utföras på några få minuter.

För utmärkt arbete har Rudge Cycle Co. inalles erhållit 25 medaljer.

Allmän beskrifning på "RUDGE" velocipeder.

Ram af bästa slag, helvalsade stålrör.

Kullager finnas i alla löpande delar (Rudge utmärkta patent-kullager, hvilka tåla öfver 6 millioner omsvängningar utan att någon nötning är märkbar).

Broms af mycket stark konstruktion, skedformig och verkande på framhjulet.

Direkta ekrar på alla landsvägsmaskiner.

Skärmar, som lätt kunna aftagas; till landsvägsskapplöpningsmaskiner levereras en ny sort lätta och utmärkt konstruerade skärmar af blankläder.

Handtag af horn eller gummi (kork eller filt är ej att rekommendera).

Sadlar af Brooks original-patent — de bästa som finnas.

Alla maskiner äro lackerade med extra finaste svarta emalj samt alla blanka delar elegant och ytterst solidt förnicklade.

Lionlufringar garanteras för fabrikationsfel i gumminaterialet.

Rudge Velocipeder garanteras för alla fabrikationsfel.

Till hvarje maskin levereras verktyg (inklusive luftpump), väska, klocka och lykta.

Leveransen sker fritt å banvagn härstädes.

OBS! Kedjelåda levereras mot ett extra pris af 15, 25 och 36 kronor.

OBS! Endast de mest omtyckta typerna af Rudge velocipeder upptagas i denna prislista. Fullständig katalog på begäran.

För utmärkt arbete har Rudge Cycle Co. inalles erhållit 25 medaljer.

RUDDGE MODELL D.

N:o 1. Landsvägsvelociped med lång hjulbas.

Kulstyre, 28" hjul och rullkedja
samt öfverallt förstklassig utstyrsel.

Vigt för vanlig landsvägsmaskin 19 kilo.

» » lätt d:o 16 »

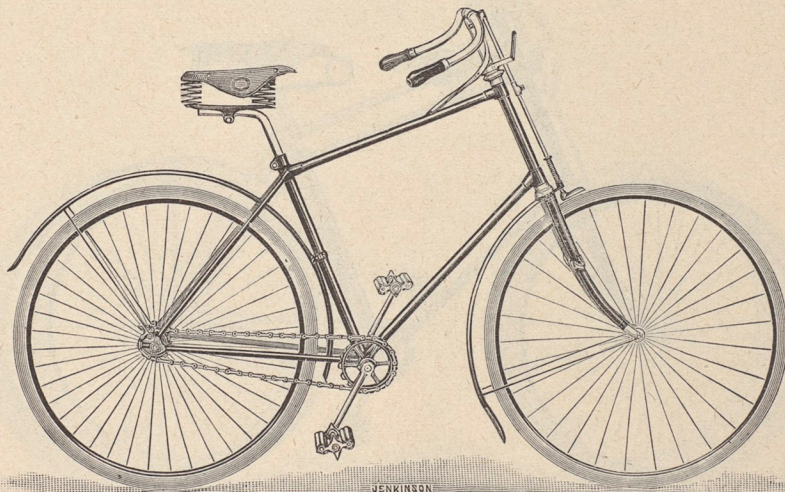
» » landsvägskapplöpare 14 »

Utvexling 60" eller efter ordres.

Pris netto kontant

med **lufttringar** kr. **440.**

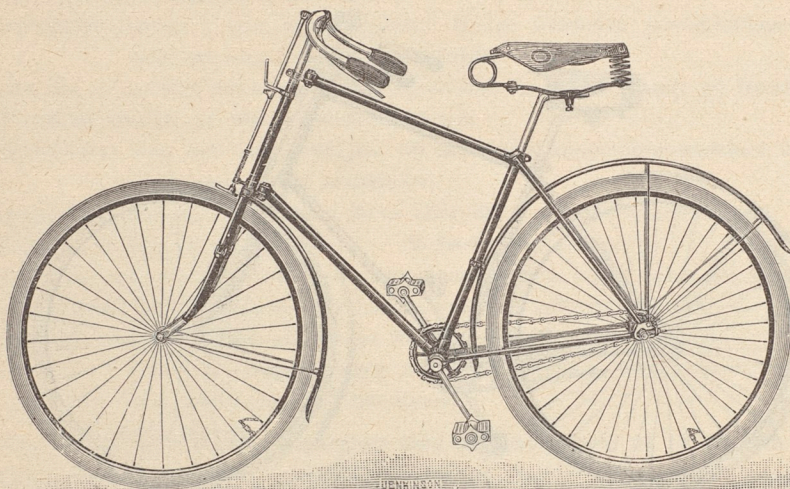
» **bolsterringar** » **390.**



För förträffligt utfördt arbete har Rudge Cycle Co. inalles erhållit 25 medaljer.

RUDGE BICYCLETTE MODELL D.

N:o 1. Landsvägsvelociped med lång hjulbas och hängande kulstyre.



Kulstyre af ny patenterad konstruktion — under en skicklig ryttare får denna velociped den behagligaste och känsligaste gång (man skulle tro att »stålhästen» vore lefvande»).

28" hjul och rullkedja samt öfver allt förstklassig utstyrsel.

Utvexling 60" eller efter ordres.

Vigt för vanlig landsvägsmaskin 19 kilo.

» » lätt » 16 »

» » landsvägskaplöpare 14 »

Pris netto kontant

med luftringar kr. 440.

» bolsterringar » 390.

För förträffligt utfördt arbete har Rudge Cycle Co. inalles erhållit 25 medaljer.

RUDGE MODELL D RACER.

Kapplöpningsmaskin för bana
med hängande kulstyre.

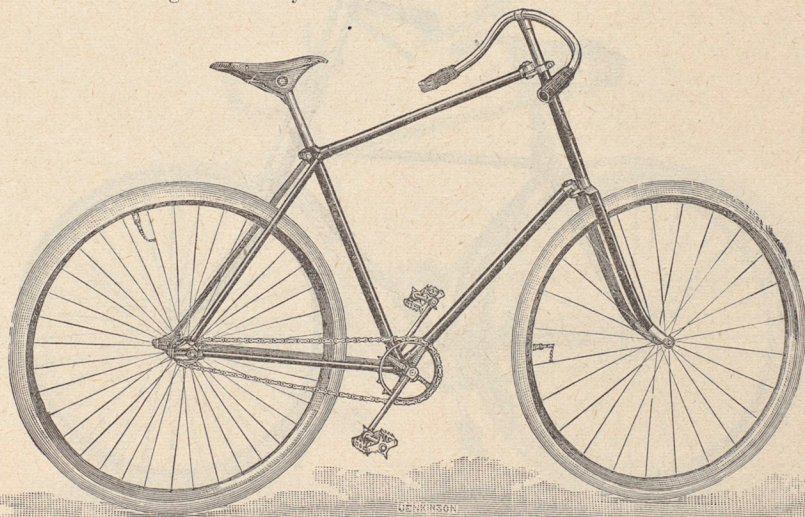
28" hjul.
Utvexling 68" eller efter ordres.
Lufringar á 1 $\frac{1}{8}$ " Dunlop 1892.
(Levereras äfven
med kulstyre af vanlig sort).

Parisaren *Terront* vann sin stora seger
å 1,000 kilometer å denna maskin och
Beconnais har satt första 6 timmars verlds-
recordet för 1893 på densamma.

Normännen *Henie*, *Døyle* och *Schiwe*
hafva beställt sig hvardera en af dessa
kapplöpningsmaskiner för 1893 års
täflingar.

Levereras med vikt af 9 kilo.

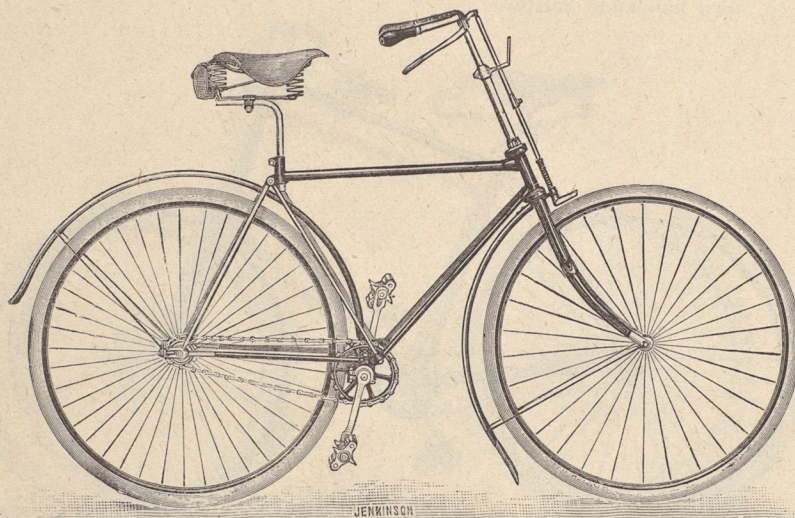
Pris netto kontant kr. 440.



För förträffligt utfördt arbete har Rudge Cycle Co. inalles erhållit 25 medaljer.

RUDGE MODELL G.

N:o 1. Landsvägsvelociped med kortare hjulbas — mycket omtyckt af äldre personer.



Kulstyre, 28" hjul, dubbla förnicklade
bakhjulsgafflar (särdeles elegant utse-
ende) och rullkedja samt öfverallt
förstklassig utstyrsel.

Vigt 20 kilo.
Utvexling 60".

Pris netto kontant
med **luftringar** kr. 440.
» **bolsterringar** » 390.

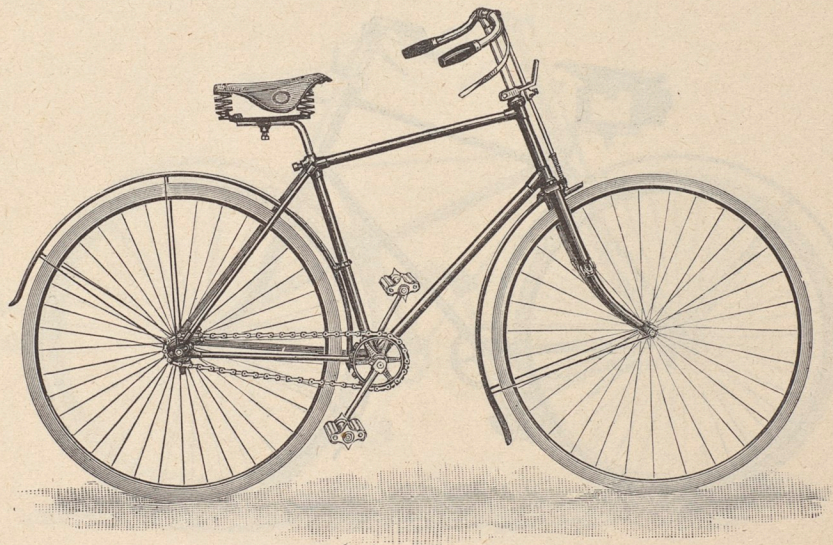
För förträffligt utfördt arbete har Rudge Cycle Co. inalles erhållit 25 medaljer.

RUDGE MODELL E.

Turistvelociped.

Kulstyre, 30" hjul och rullkedja samt
särdeles trefflig och elegant utstyrsel.
Utvexling 60" eller 64".

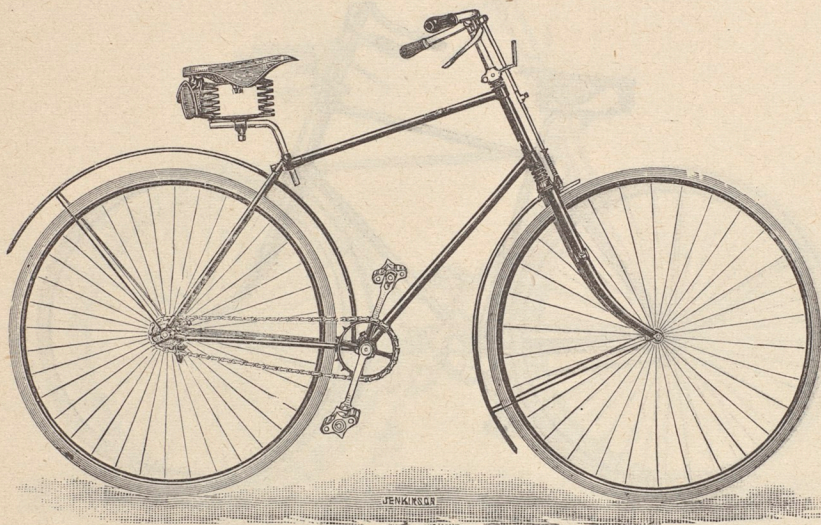
Pris netto kontant
med **luftringar** kr. **375.**
» **bolsterringar** » **325.**



För förträffligt utfördt arbete har Rudge Cycle Co. inalles erhållit 25 medaljer.

RUDGE MODELL M.

Landsvägsvelociped.



30" hjul.

Pris netto kontant

med luftringar kr. 350.

» bolsterringar » 300.

Med centrumstyrning 10 kr. billigare.

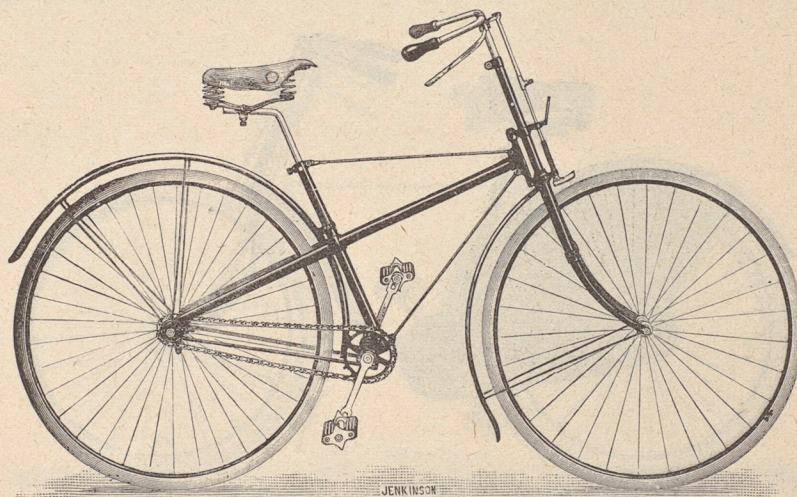
För förträffligt utfördt arbete har Rudge Cycle Co. inalles erhållit 25 medaljer.

RUDGE MODELL F.

Landsvägsvelociped.

30" hjul.

Pris netto kontant	
med luftringar	kr. 300.
» bolsterringar	» 250.

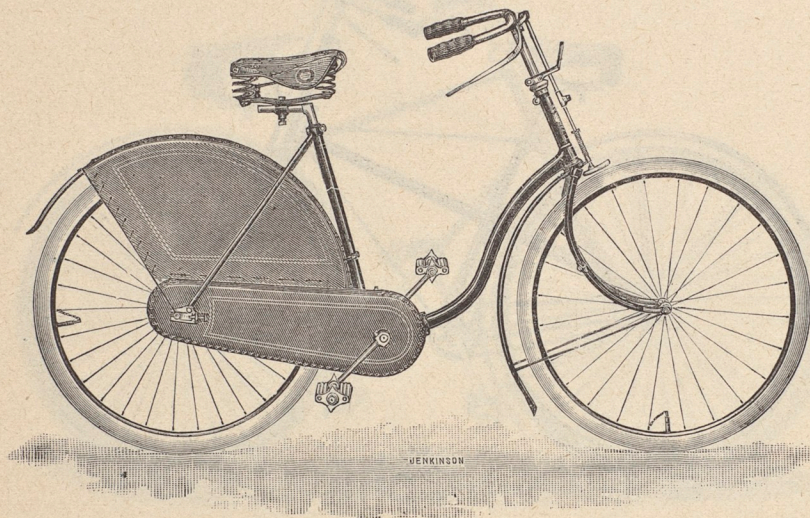


För förträffligt utfördt arbete har Rudge Cycle Co. inalles erhållit 25 medaljer.

RUDGE DAMVELOCIPED N:o 1.

Elegantaste och bästa sort.

Levereras äfven med raka framhjulsgafflar.



Kulstyre, 26" hjul, **kedjelåda** och klädningsskyddare, rullkedja samt öfverallt förstklassig utstyrsel.

Levereras från 15 kilos vikt.

Pris netto kontant
med luftringar kr. 440.
» bolsterringar » 390.

För förträffligt utfördt arbete har Rudge Cycle Co. inalles erhållit 25 medaljer.

RUDGE DAMVELOCIPED N:o 2.

Helt igenom förstklassig velociped,

hvilken kan brukas äfven af herrar (i så fall anbringas som teckningen utvisar en förnicklad stång emellan styret och sadelhållaren).

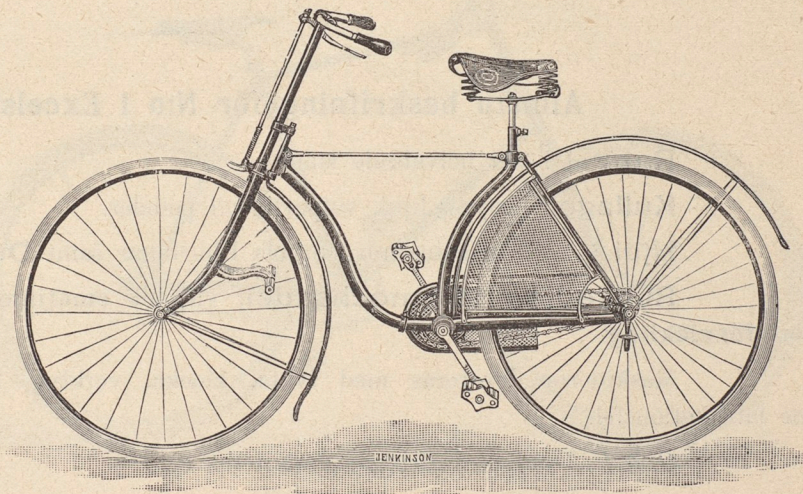
Klädningskyddare och 28" hjul.

Kedjelåda emot extra pris af 15 à 25 kr.

Pris netto kontant

med **luftringar** kr. 390.

» **bolsterringar** » 340.



VELOCIPEDER FRÅN **EXCELSIOR** WORKS COVENTRY, Bayliss, Thomas & Co.

Från denna firma, som under 18 års verksamhet erhållit 4 guldmedaljer för utmärkta velocipeder, för jag på lager ett par af de bästa och dyraste N:o 1 modellerna.

Allmän beskrifning för N:o 1 Excelsior velocipeder:

Ram af bästa helvalsade stålrör.

Kullager i styre, hjul, vefparti och pedaler.

Hjul à 28'', tangentekrar, dubbla hjulringar samt **Dunlops nya luftringar**.

Rullkedja, Hammochsadel, elegant **emaljlackering** och blanka delar med bästa sort förnickling.

Maskinerna levereras med lykta, klocka, verktyg, luftpump och väska. Ett års garanti för fabrikationsfel.

Obs.! Dunlops luftringar garanteras ej.

Bayliss, Thomas & Co., Coventry.

THE "EXCELSIOR" ROAD RACER Modell O.

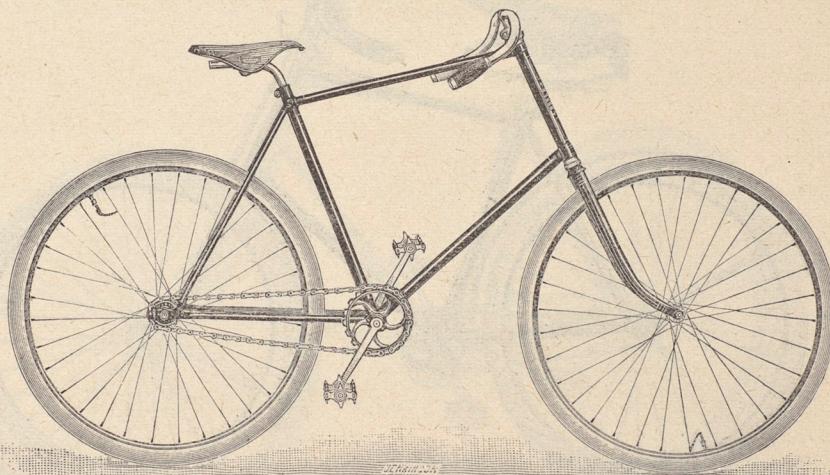
Kapplöpningsmaskin för landsväg.

Långt hjul-afstånd, 12" långt kulstyre
och prima härdad racer-rullkedja.
Utvexling 63" (eller efter ordres).
Vigt 11 $\frac{1}{2}$ kilo.

Pris netto kontant kr. 400.

Samma modell. *Kapplöpningsmaskin
för bana* med 1892 års Dunlop racer
luftringar och med 9 kilos vigt

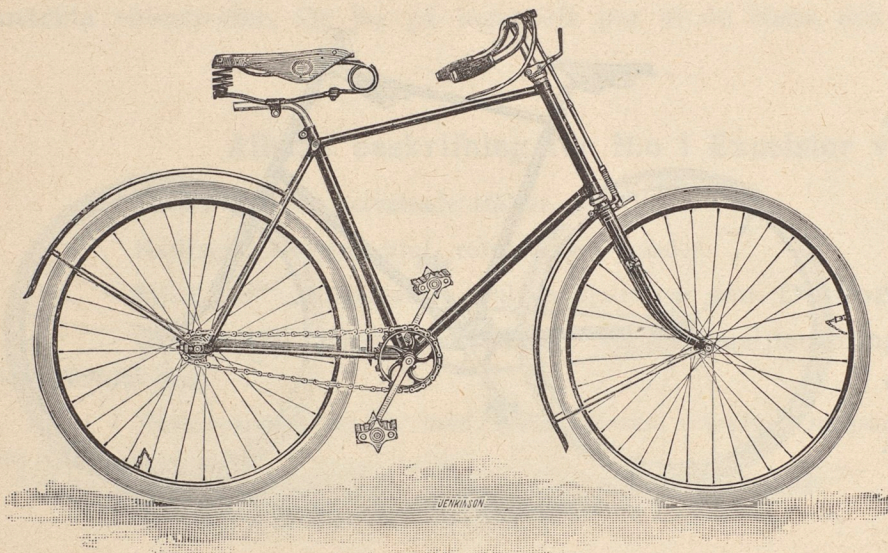
Pris netto kontant kr. 400.



Bayliss, Thomas & Co., Coventry.

THE "EXCELSIOR" LIGHT ROADSTER Modell P.

Lätt landsvägs-velociped.



Långt hjul-afstånd, 12" långt kul-
styre, lätt löstagbara skärmar
och skedbroms.

Utvexling 60" (eller efter ordres).

Vigt (med broms, skärmar,
sadel och pedaler)

16 $\frac{1}{2}$ kilo.

Pris netto kontant kr. 400.

Bayliss, Thomas & Co., Coventry.

THE "EXCELSIOR" ROADSTER Modell D.

Turist-velociped.

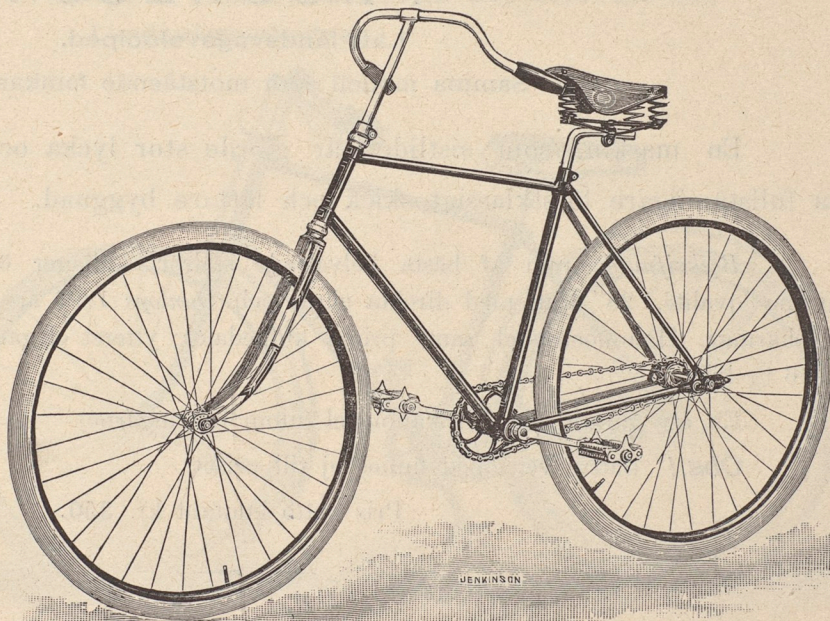
7" långt kulstyre, lätt löstagbara
skärmar och skedbroms.

(På teckningen äro skärmar och
broms borttagna).

Utvexling 60".

Vigt 18 kilo.

Pris netto kontant kr. 375.



E. J. West, Foleshill, Coventry.

"PROGRESS".

Lätt landsvägsvelociped.

Samma modell som motstående femkanting.

En maskin, som sistlidet år gjorde stor lycka och denna säsong framträder i ännu fullständigare förstklassigt skick och lättare byggnad.

Beskrifning: ram af bästa helvalsade stålrör, kullager öfverallt (äfven i styret), rullkedja af prima qvalité, 28" hjul med direkta ekrar och *Dunlops* 1893 års luftningar, skedbroms, lätt aftagbara skärmar, Hammochsadel samt prima kulpedaler; ytterst elegant emaljlackering och förnickling. Vigt 16 1/2 kilo.

Ett års garanti för fabrikationsfel (utom luftningarna).

Obs.! Bättre velociped finnes ej till priset.

Pris netto kontant kr. 350.

Townend Brothers, Coventry.

THE "TOWNEND" ROADSTER Modell N. N.

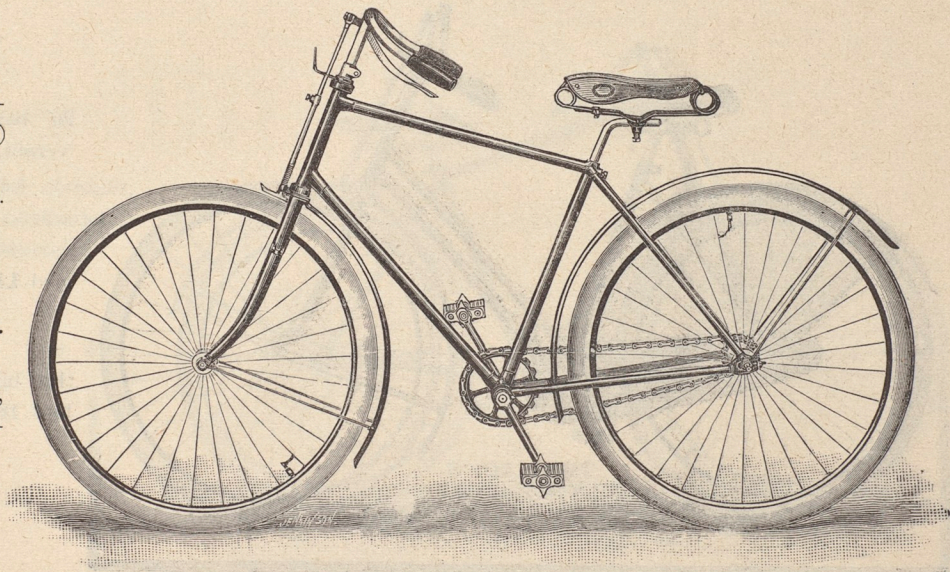
Landsvägsvelociped.

Samma beskrifning som motstående (dock af billigare materiel.)

Bättre velociped af 2:dra klass finnes icke i handeln till priset.

Pris netto kontant
med Dunlops 1893-års
luftringar kr. 300.

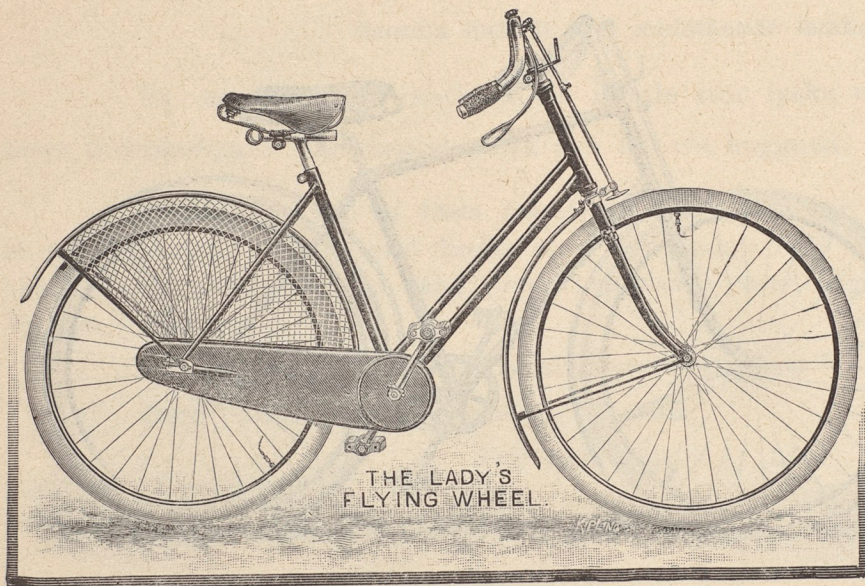
Maskinen garanteras ej af mig,
men lemnar fabriken ett års garanti för fabrikationsfel.



Fullwell, Cycle Co., Coventry.

THE LADY'S FLYING WHEEL.

Damvelociped N:o 1.



26" bakhjul, 28" framhjul, kullager öfverallt, äfven i styret, rullkedja samt i öfrigt förstklassig utstyrsel.

Pris netto kontant
med **Lionluftringar** kr. 400.
Ett års garanti.

(En billigare damvelociped med Dunlops 1893-års luftringar levereras efter ordres till kr. 350).

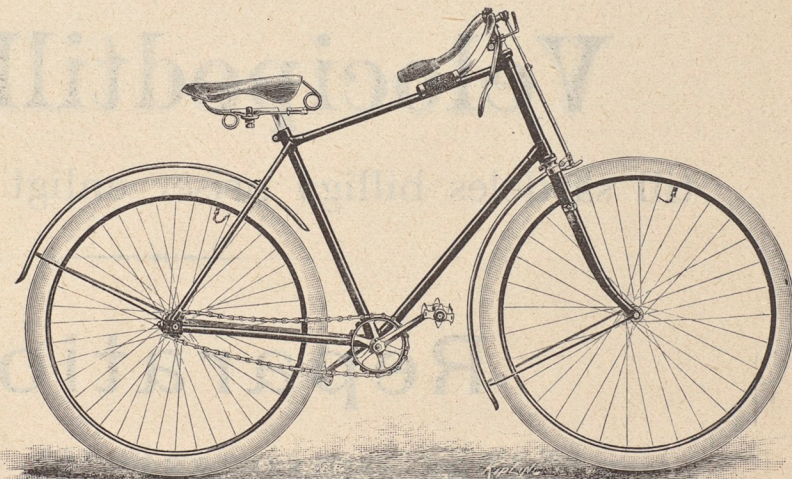
Fullwell, Cycle Co., Coventry.

THE FLYING WHEEL.

Landsvägsvelociped N:o 1.

28" bakhjul, 30" framhjul, kullager öfverallt,
äfven i styret, rullkedja, Hammochsadel
och i öfrigt förstklassig utstyrsel.

Pris netto kontant
med **Lionluftringar** kr. 400.
Ett års garanti.



Agenter antagas icke — endast direkt affär med köpare.

Velocipedtillbehör

till särdeles billiga priser enligt särskild prislista.

Reparationer

utföras omsorgsfullt och billigt.

