

Ein Dürkopp-Rad soll es schon sein



Aber welches?



RADFAHREN

*„Wende dein Weg zur Arbeit, der ärmten Kinder zur Schule, wenn dich sportlicher Trieb aus heugiger Berufs-
blässe in freiere Natur führt, sollst du zum Rade greifen.“*

Radfahren — ein alltägliches, von uns allen schon gebrauchtes Wort, ein Wort in aller Munde. Radfahren, ein Wort, über dessen tieferen Sinn und Gehalt aber nicht alle nachgedacht haben. Bei denen aber, die diesen Gehalt erlebt haben, löst das Wort eine innere Stimme aus, und diese Stimme klingt in ihnen wider und haucht einem an und für sich toten Begriffe, einem Worte sprühendes Leben ein. Nicht auf Kommando. Jahrelang hast auch du diese innere Stimme nicht vernommen, bis sie dir eines Tages erklang. Radfahren! Du tust es, du liebst es, du wirfst dich ihm in die Arme, du folgst ihm im Beruf, im Sport, in der Erholung. Dein Rad führt dich morgens zur Arbeitsstätte, trägt dich abends nach getaner Arbeit heim in den Kreis deiner Lieben — und Sonntags, wenn die Sonne durch das Kammerfensterlein blinzelt — wer kennt nicht das beglückende Gefühl. Auf zur Wanderfahrt! Wieder ist es dein treuer Stahlgefährte, der dich rasch hinaus in die Mailüfte, hinaus in die Auen und weg von allem Großstadttrubel führt, der dich Gottes Natur in vollsten Zügen auskosten läßt. Wanderfahrt mit ihren schönsten Freuden und Genüssen!

Das Rad: das Werkzeug deines Strebens zu Ruhm und Ehre! Du bist Rennfahrer, du und dein Rad halten unverbrüchlich zusammen, beide heseelt nur ein Wunsch, ein Ziel: Sieg. Ein Sieg für dich und dein Rad! Wie lange hat es

gedauert, bis du zum ersten Erfolge gelangt bist! Jahrelang hast du gekämpft und gedarbt, schon warst du nahe der Verzweiflung, da brachte dein Rad endlich nach einer Kette von Mißerfolgen den Sieg. Umjubelt von Tausenden fuhrst du mit deinem Rade lorbeergeschmückt die Ehrenrunde.

Und du, der du vom Krieg her einen Denkkettel hast: Abseits standest du vom Getriebe der Welt, fühltest dich fast zum alten Eisen geworfen, überflüssig, weltentmüde. Der Zufall gab dir ein Rad. Dir kamen deine Jugendjahre zurück, vergessen war alles Leiden, du schwangst dich aufs Rad und wurdest gesund an Leib und Seele. Das Rad gab dich der Menschheit zurück.

Du leistest etwas durch eigene Kraft. Selbst ist der Mann, selbst der Radler, der sich „selbst“ durch Gottes weite Gefilde treibt. Das Gefühl der Selbständigkeit gibt Selbstherrlichkeit, gibt neue Kräfte, gibt Zuversicht und bietet moralischen Nutzen, bietet dir die Schönheiten der Natur und des Lebens in erhöhtem Maße.

Radfahren! Was sagen doch diese drei Silben, was bedeuten sie dir alles! Für dich, der du es nicht „kannst“, eine Hoffnung, ein Zukunftstraum, eine Sorge — für dich, der du damit vertraut bist, ein Stück Alltag, ein Stück deines Ichs, eine Abwechslung im ewigen Einerlei deines Berufes, eine Erholung und Stärkung — für dich, mein lieber Sportsfreund, bleibt Radfahren das Ideal, ein Streben nach Ruhm und Ehre — für dich, der du schon älter geworden bist, ist Radfahren eine Erinnerung an vergangene betriebliche Tage, eine Erinnerung, aus „deren Paradies du nicht vertrieben“ werden kannst . . . So und anders hallen die toten Buchstaben wider, Alltägliches klingt verschönert und veredelt zurück und macht uns die Sache lieb und wert.



Dieses Modell wird in einer Rahmenhöhe von 590 mm für Hochdruckbereifung und 520 mm für Ballonbereifung als Schulerrad Diana 31 und Diana 231 geliefert.



Das elegante HERRENRAD

•DIANA 129• mit Hochdruckbereifung

•DIANA 229• mit Ballonbereifung

Dieses zuverlässige Standardmodell in den drei Größen 500, 600 und 650 mm wird auf Grund jahrelanger Erfahrungen wie alle Dürkopp-Räder serienmäßig hergestellt und hat im Verein mit höchster Zuverlässigkeit den denkbar leichtesten Lauf durch das patentierte Dürkopp-Ringlager mit konzentrischen Kugellaufingen. Wie bei allen Diana-Modellen ist der Rahmen aus edelsten, nahtlos gezogenen schwedischen Stahlrohren hergestellt. Diana 129 wird mit $28 \times 1\frac{1}{4}$ " Diana 229 mit 26×2 " Laufrädern geliefert. Tiefschwarze Emaillierung mit abgesetzten Linien geben das ansprechende Äußere. Die Torpedo- oder Dürkopp-Bremsnabe gewährleistet ein stets sicheres, gefahrloses Fahren im Trubel der Großstadt.

Radfahren schafft Bewegung, dient der Gesundheit und erhöht damit die Freude am Leben und an der Arbeit.

Das extra starke STRAPAZIERRAD



»DIANA 108« mit Hochdruckbereifung

»DIANA 208« mit Ballonbereifung

Der Name sagt es schon — Diana 108 und 208 — sind gedacht für höchste berufliche Anspannung, verwendbar auch als leichtes Geschäftsrads, wie für Bank- und Kassenboten. Stärkere Speichen von 2 $\frac{1}{2}$ mm und besonders kräftige Gummiblockpedale, eine starke Rollenkette weisen äußerlich schon auf den besonderen Verwendungszweck hin. Auch bei diesem mit Dürkopp-Ringlager ausgestatteten Strapazierrad sind katalogmäßig drei Standard-Rahmenhöhen vorgesehen. Entgegen den üblichen ballonbereiften Laufrädern von 20-22" wird Diana 208 dem Strapaziercharakter angepaßt mit 28-22" Laufrädern geliefert. Das Strapazierrad ist auch als Allwetterrad gedacht und sollte daher nur verschraubt bestellt werden.

Die Ballonbereifung hat auch beim Fahrrad die Zukunft.

Das HALBRENN-Modell



»DIANA 121« mit Hochdruckbereifung

»DIANA 221« mit Ballonbereifung

Das Rad ist mehr als „Fortbewegungsmittel“, es ist ein wundervolles Sportgerät, dient zur Erholung, zur Stärkung und läßt alle Freuden der Wanderschaft doppelt genießen. Dafür ein leichtes Modell, dafür Diana 121 und 221 mit außen gelötetem Rahmen, eingezogenen Hintergabelscheiden und Streben, Ausfallenden und Hebelmuttern, Rennsattel und Kurbeln mit Keilbefestigung sowie der tiefgebogene Lenker an diesem nur in 500 mm Rahmenhöhe lieferbaren Modell und der auf tiefschwarzem Rahmen hervortretende bunte Strahlenkopf betonen den Sportcharakter. Auf schmalen holzfarbenen Stahlfelgen ruhen die Wulst- oder Drahtreifen. Dieser „Halbrenner“ wird auf Wunsch auch mit leichten Schutzblechen geliefert.

„Die Königin aller Wanderzweige ist das Wanderrad.“



»DIANA 122«
mit Hochdruckbereifung

»DIANA 222«
mit Ballonbereifung

Das SPORTMODELL in Tourenausrüstung

Ein leichtes „Tourenmodell“ erhöht die Freude am Radfahren. Diana 122 oder 222 ist das leichte Tourenrad für Wanderfahrten. Konstruktiv unterscheidet es sich von unserm Halbbrenner Diana 121 und 221 nicht. Auch hier ist nur eine mittlere Rahmenhöhe gangbar.



„Das Stahlroß ist der billige Träger, der uns ersetzt, was am Geist der Zeit scheitert, der Gesundheit fördert und Lebensfreude wieder weckt.“

Die STRASSENRENN-MASCHINE der Sieger



- »DIANA 115« mit Hochdruckbereifung
- »DIANA 215« mit Ballonbereifung

Diese populäre schnittige Rennmaschine ist das katalogmäßige Spezialmodell, das alle Straßenfahrer benutzen. Das ballonbereifte Siegerrad der großen Rennen ist heute die beliebteste Rennmaschine — die Sehnsucht eines jeden Rennfahrers. Der in den drei Größen 520, 550 und 580 mm vorgesehene Rahmen ist außen gelötet. Die konisch auslaufenden Enden der runden Gabelscheiden garantieren größte Widerstandsfähigkeit. Die Laufräder sind bei Diana 115 mit 27 x 1", bei Diana 215 mit 25 x 2" Holzfelgen für Schlauch- oder Drahtreifen und leichtesten Rennnaben mit Hebelmuttern versehen. Das in den Durkopp-Hausfarben blau-weiß emaillierte Rennrad wird entweder mit Freilauf-Rücktrittbremse oder mit zwei Zahnkränzen und Kabelbremse ausgestattet.

„DURKOPP das Siegerrad der Deutschland-Rundfahrt.“

Stehermaschinen für Dauerfahrer in Spezialanfertigung nach besonderem Wunsch.



»DIANA 116«

Die Flieger-BAHNRENN-MASCHINE

Erstklassiges Rennmaterial ist für den Helden des Zements und der Holzbahn Grundbedingung. Diana 116 ist das vollkommenste Rennrad der Gegenwart. Die besten Fahrer der Welt fahren Dürkopp oder verwenden, namentlich Ausländer, Original-Dürkoppteile in ihren Rennmaschinen. Achse und Konen des Kurbellagers sind auch bei diesem Modell aus einem Stück, eine $1 \times \frac{1}{16}$ " Rennblockkette hält allen Beanspruchungen des „schnellen Antritts“ stand. Die Räder mit Holzfelgen sind leicht auswechselbar. Der gedrungene, besonders den Bahnverhältnissen Rechnung tragende Rahmenbau vibriert nicht und hält auch bei den nicht ausbleibenden Stürzen Erstaunliches aus.

„Wer Dürkopp nimmt, der siegt bestimmt.“

Das kettenlose HERRENRAD



»DIANA 146«
mit Hochdruckbereifung

»DIANA 246«
mit Ballonbereifung

„Kettenlos – ballonbereift“
Ein Triumph der Fahrrad-Technik

Das moderne Rad mit Kegelradantrieb! Frei vom üblichen Kettenantrieb, in dem sich Staub ansammelt und dann leicht zu schmutzgeladener Masse wird, geschieht die Übertragung bei diesem konkurrenzlosen Dürkopp-Modell durch eine Welle und die fast luftdicht eingekapselten Zahnräder. Alle Teile laufen unter Verschuß, kein Beinleid wird elig und auch Hosensklammern sind überflüssig. Blättern Sie weiter und lassen Sie sich durch die Konstruktionsbeschreibung von den Vorzügen des „Kettenlos“ überzeugen.



Alle Modelle auf Wunsch auch in farbiger Sonderausführung.

Das elegante DAMENRAD



- » DIANA 125 « mit Hochdruckbereifung
- » DIANA 225 « mit Ballonbereifung



Für Mädchen wird das Damenrad in einer Rahmenhöhe von 450 mm als Diana 17 und Diana 232 geliefert.

Was das elegante Diana-Rad 129 und 229 für den Herrn bedeutet, ist obenstehendes Modell in den beiden gangbaren Rahmenhöhen 500 und 550 mm für die radelnde Dame. Gerade das leichtlaufende Ringlager mit konzentrischen Kugellaufringen und Dauerschmierung erhöht den Genuß am Radfahren. Die Torped- oder Dürkepp-Bremsnabe bremst schnell und sicher, dabei elastisch. Der Sattel ist durch die Druck- und Zugfederung weich, und die neueste Erfindung der Technik, die Ballonbereifung, wird auch unter den Damen das Radfahren noch beliebter machen. Das Rad hat eleganten Kettenschutz und beste Netzverschönerung.

Verchromung hält Rost fern, daher nur noch „Chromräder“.



Das kettenlose LUXUS-DAMENRAD

»DIANA 147« mit Hochdruckbereifung

»DIANA 247« mit Ballonbereifung

Das kettenlose Damenrad mit Kegelradantrieb ist das ideale Rad von Eleganz; leicht im Gewicht und leicht im Lauf. Selbst bei widrigsten Witterungs- und Wegeverhältnissen behält es seinen allseits gepriesenen elastischen und ruhigen Gang. Mit der auf Wunsch auch hier lieferbaren Doppelübersetzung lassen sich Terrainunterschiede leicht ausgleichen, und auch das „Bergklettern“ bleibt dann nur Genuß, Erholung und Freude . . .

„Das Fahrrad ist der Triumph des menschlichen Gedankens über den trägen Stoff.“

Das HERRENRAD in mittlerer Preislage

Dürkopp »ELEKTRA 101« mit Hochdruckbereifung

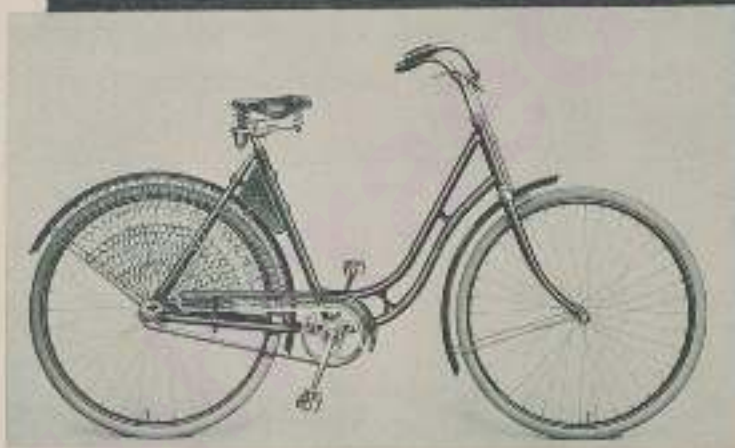
Dürkopp »ELEKTRA 201« mit Ballonbereifung

Trotz des günstigen Preises sind auch alle Elektra-Rahmen aus nahtlos gezogenen Stahlrohren gefertigt und nicht wie andere „sogenannte billigere Fabrikate“ geschweißt, vielmehr im Tauchverfahren an den Verbindungsstellen außen gelötet. Die Elektra-Modelle sind durchaus als Markenerzeugnisse anzusprechen. Die Ausstattung in schwarzer Emailierung mit grünen Linien wird gediegen einfach gehalten.



Oftes Modelle werden unter der Modellbezeichnung Elektra 101 K und 201 K in Rahmenhöhe von 520 mm als Schülerräder geführt

„Die meisten Radfahrer haben keine Ahnung, welch ein ideales Verkehrsmittel, auch für Wanderzwecke, sie im Fahrrade besitzen.“



Das DAMENRAD in mittlerer Preislage

Dürkopp »ELEKTRA 102« mit Hochdruckbereifung

Dürkopp »ELEKTRA 202« mit Ballonbereifung

Warum mit der Straßenbahn, warum im vollgepflupften Omnibus, warum in stickiger Untergrundbahn, warum ein Weekend ohne Rad? Auch für die Dame ist schon ein Markenrad in mittlerer Preislage erhältlich, und zwar Dürkopp-Elektra 102 und 202. Es ist nach den bewährten Prinzipien aller Dürkopp-Fahrräder konstruiert. Mit den gangbaren Rahmenhöhen von 500 und 550 mm wird jedem Anspruch gedient.

Fahren Sie Rad, Sie sparen Zeit und Geld.

Das GESCHÄFTSRAD



Dürkopp »ELEKTRA 107«
mit Hochdruckbereifung

Dürkopp »ELEKTRA 207«
mit Ballonbereifung

Trotz Auto und Motorrad braucht jedes größere Geschäft im Stadtverkehr noch das flinke und wendige Trettrad. Die meisten Geschäftsvelder kranken an einem zu hohen Preis. Dürkopp baut daher als Geschäftsräd nur einen Typ, der wirklich preiswert ist. Dieses allen Ansprüchen genügende Modell ist mit Kettenslager ausgestattet. Über dem kleineren Vorderrad ($22 \times 1\frac{1}{4}$ " bei Elektra 107 und 20×2 " bei Elektra 207) ruht der Gepäckhalter. Das Firmenschild liegt im Rahmen. Dürkopp-Elektra 107 oder 207 ist das Rad, das dem Geschäftsmann prompte Belieferung seiner Kundschaft garantiert. Bei Wind und Wetter, im Schnee und Eis tut es jahrzehntelang treu seinen Dienst.

Ein Fahrrad ist und bleibt das billigste Waren-Beförderungsmittel im Nahverkehr.

TRANSPORT-DREIRÄDER

»ATLAS I B« mit Transportträger hinter dem Sattelstütze

»ATLAS II A« mit Transportträger vor dem Sattelstütze



Die Antriebsachse von Atlas I B läuft in Kugellagerungen, die öl- und staubdicht abgeschlossen sind. Der Kasten ist auf 4 starken Spiralfedern gelagert. Der Transportträger von Atlas II A ruht auf drehbaren, in Kugeln gelagerten Steuerzapfen. — Für die Transporträder werden katalogmäßig als Aufbauten geliefert: Bandeisenpritsche 80 × 60 cm, Bandeisenpritsche 100 × 70 cm, Holzpritsche (ungittert und mit Klapptür) 80 × 60 cm, Holzpritsche (ungittert und mit Klapptür) 100 × 70 cm, Kasten aus bestem Sperrholz (Schleiflacküberzug) mit Galerie, Kastenmaß 60 × 60 × 80 cm.



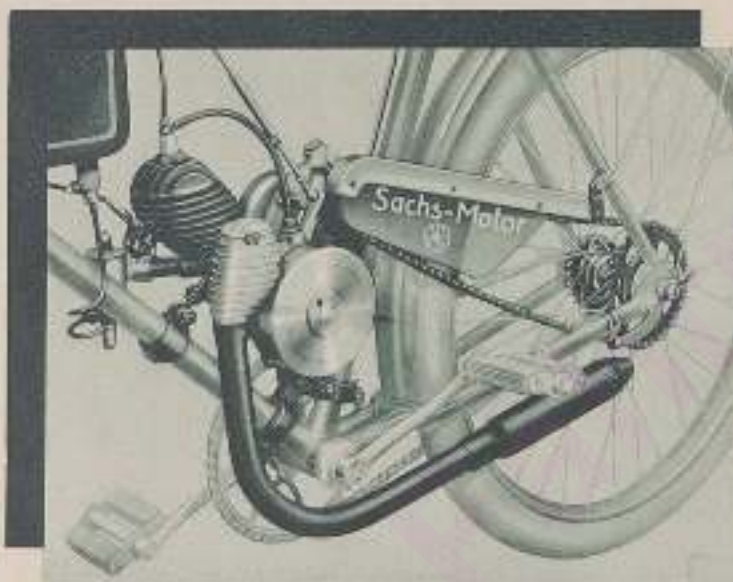
Fahrgestelle und Kästen werden in jeder gewünschten Farbe geliefert. Aufschrift erfolgt unter billigster Berechnung.

Radballmaschinen in Spezialanfertigung nach besonderen Wünschen



Die DÜRKOPP-Saalmaschine

Die Saalmaschinen sind nach den Vorschriften der führenden Radsportverbände gebaut und werden in einer Rahmenhöhe von 550 mm mit $26 \times 1\frac{1}{2}$ " Laufrädern und äußerst widerstandsfähigem Zweiplattengabelkopf geliefert. Der Sattel ist ein Spezial-Steigersattel, und auch der Lenker entspricht dem besonderen Verwendungszweck. Je nach Wunsch wird die Saalmaschine schwarz, mit vernickelten Felgen oder komplett vernickelt geliefert. Saalsportler und Radballspieler von Namen greifen seit Jahrzehnten nur auf Dürkopp zurück — sie wissen warum!



Das neue MOTOR- FAHRRAD

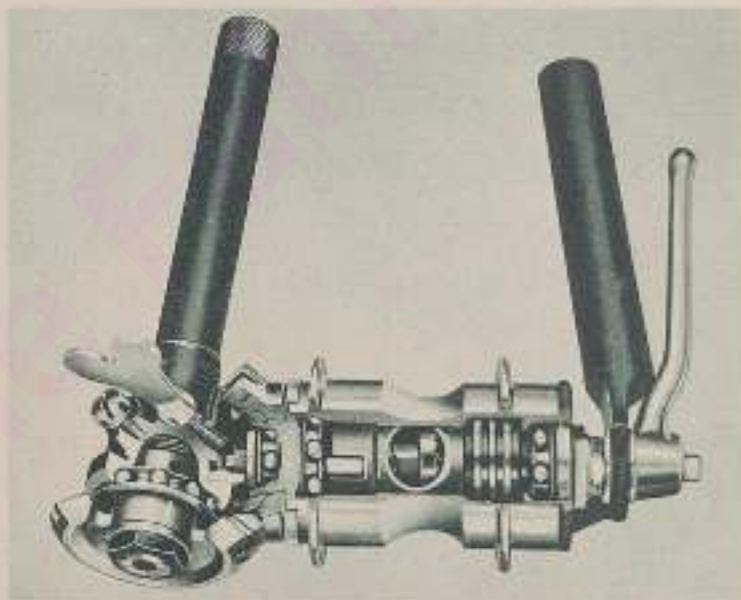
Unser Motor-Fahrrad liefern wir mit verstärktem, eventuell auch nach hinten unter dem

Sattel abfallendem Rahmen, um eine gute Schwerpunktlage zu erzielen. Das Motor-Fahrrad wird nur mit Ballonbereifung ausgestattet. Die Eigenschaft des *Tretrades* bleibt gewahrt, und dieses neue Modell mit dem eingebauten Motor ist kein neues sogenanntes „Leichtkraftrad“, denn der Motor soll den Tret-
radfahrer nur unterstützen, das Treten erleichtern, mithelfen, die Beinarbeit aber keineswegs auf die Dauer ausschalten.

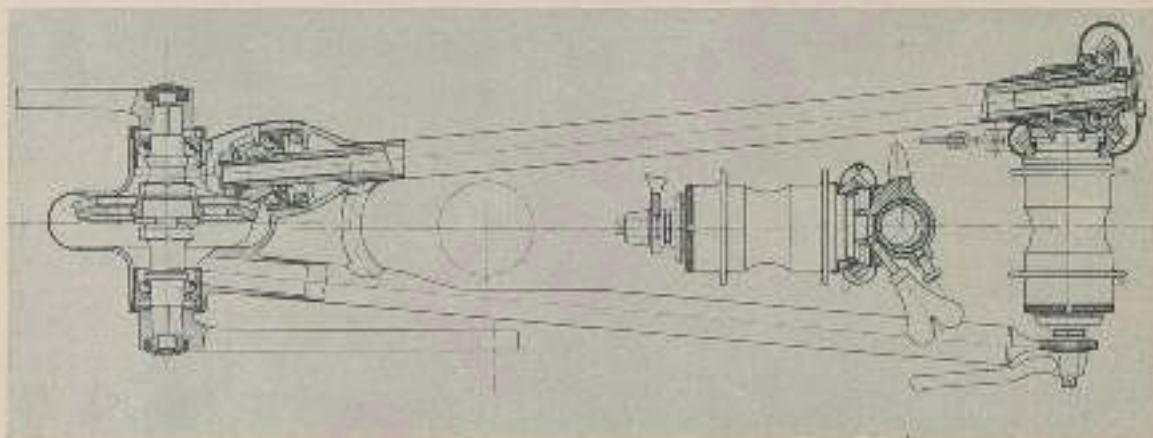


Vom kettenlosen DÜRKOPP-Getriebe

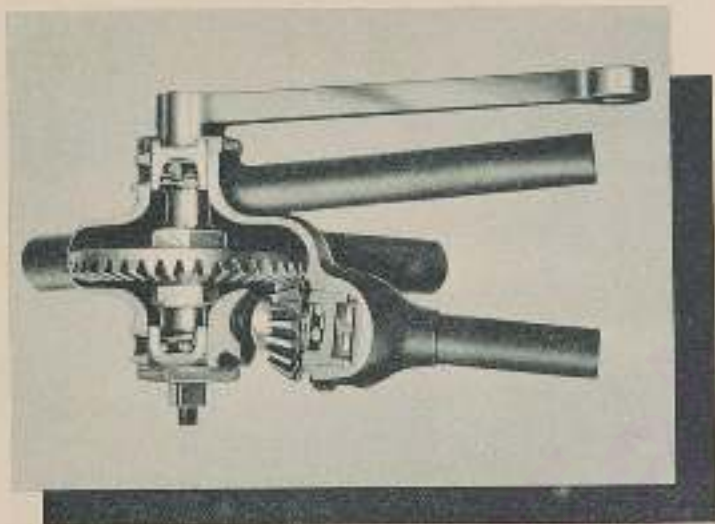
Bei den Diana-Modellen 146, 147, 246, 247 ist die häufig dem Schmutz und der Feuchtigkeit preisgegebene Kette durch Kegelräder ersetzt, die vollständig in Fett laufen. Die Kraftübertragung geschieht von dem großen Kegelrad (auf der Kurbelachse) aus über die Übertragungs- welle (mit dem vorderen und hinteren kleinen Kegelrad) auf den als Kegelrad ausgebildeten Antrieb der Bremsnabe. Die Kugellagerbahnen sind geschliffen, wodurch ein leichter und geräuschloser Lauf gewährleistet ist. Samtliche Kugellager und Kegelräder sind von außen regulierbar. Das Tretlager kann ohne Demontage der Kurbeln nachgestellt werden, indem man die beiderseitigen



Staubdeckel zirka 4 mm losschraubt, die Klemmkeile löst und dann mit dem beigegebenen Hakenschlüssel die Regulierung der Schalen vornimmt. Die Lagerschale des vorderen kleinen Kegelrades läßt sich nach Entfernung der kleinen Verschußkappe und nach Lösen der Sicherungsschraube regulieren.



Eine Regulierung ist jedoch nur sehr selten nötig. In den meisten Fällen genügt die Nachstellung des Tretlagers und der hinteren Lagerschale der Übertragungs- welle, die durch Druckschraube gesichert ist. Das Hinterrad ist in Ausfallaugen gelagert, die eine leichte Entfernung ermöglichen. Die Achse wird rechts in einer Ausfräsung des geschmiedeten Auges gehalten und durch eine Flügelmutter gesichert.



Das linke Auge ist ebenfalls nach unten offen, so daß nach Entfernung der linken Ansatz-Knebelmutter das ganze Rad nach unten herausgenommen werden kann. Die Kegelradschutzkappen besitzen für eine schnelle Entfernung ebenfalls Scharniere und Schnell-

verschluß. Zur Schmierung dient eine Mischung von gutem Getriebefett mit etwas Flockengraphit. An den vorgesehenen Ölschrauben kann gelegentlich mit dünnflüssigem Öl geschmiert werden, jedoch nicht zu häufig, andernfalls das Fett herausfließt und die Kleider beschmutzt werden.





HOCHDRUCK-oder

Die Frage der Bereifung spielt beim Radfahrer insofern eine wichtige Rolle, als das Rad seine bewegende Kraft unmittelbar von dem erhält, der gleichzeitig „befördert“ wird. Jede unnötige Reibung oder Erschütterung spürt der Radfahrer an seinem eigenen Körper. Der Hochdruckreifen schien im Vergleich

zu dem alten Vollgummireifen nun das Ideal in bezug auf Elastizität zu sein, bis schließlich vor wenigen Jahren auch beim Fahrrad der im Kraftfahrzeugbau schon bewährte Ballonreifen aufkam. Der mit einem besonderen Cordgewebe hergestellte und größer dimensionierte Niederdruckreifen „schluckt“ alle Unebenheiten der Straße wie Kopfsteinpflaster und Schlag-



BALLONBEREIFUNG?

löcher förmlich auf, „schmiegt“ sich dem Boden an, während der Hochdruckreifen mehr „springt“. Die Überwindung der Hindernisse erfordert hier erhöhte Kraft, während diese der „Ballonfahrer“ spielend und elastisch meistert. Der Fahrer auf Ballonbereifung ist weniger Erschütterungen ausgesetzt, das Fahren ist daher gesünder, angenehmer und weniger anstrengend. — Die praktische Bestätigung für die Vorteile der Ballonbereifung lieferten die Rennfahrer in den großen Straßenrennen. Das ballonbereifte Dürkopp-Prad errang in größter Konkurrenz aufsehenerregende Erfolge gegenüber dem Hochdruckreifenrad. *Dürkopp — ballonbereift ist die Siegermarke der Deutschlandrundfahrt.*





GESAMTANSICHT
DER



DÜRKOPPWERKE AKTIENGESellschaft BIELEFELD

1867 als bescheidene Werkstatt gegründet, umfassen die Bielefelder Werke jetzt eine Bodenfläche von 12000 qm mit einer überbauten Arbeitsfläche von 9200 qm. 6000 Maschinen helfen bei der Erzeugung der als Qualitätsware weltberühmt gewordenen Dürkopp-Fabrikate. Eine eigene Kraftzentrale mit 3000 PS Leistung versorgt die gesamten Anlagen mit Kraft und Licht. Außer den der eigentlichen Fertigfabrikation dienenden Fabrikräumen umschließen die Werke noch eigene Eisen- und Stahlgießerei, Hammer-, Press- und Stanzwerke sowie eine ausgedehnte Härtereis ein besonderer Gebäudeblock birgt die Nähmaschinen-Fischerei. Ebenso weltberühmt wie die Dürkopp-Fahrräder sind die Dürkopp-Haushalts- und Industrie-Nähmaschinen sowie die „schendenden“ Dürkopp-Photo-Kopiermaschinen.

Lassen Sie sich von der nächsten Dürkopp-Vertretung fachmännisch beraten. Vielleicht wissen Sie noch nicht, welche großen Vorteile Ihnen der Kauf der Siegermarke der 1. Deutschlandrundfahrt, eines

DÜRKOPP

Rades, bietet.