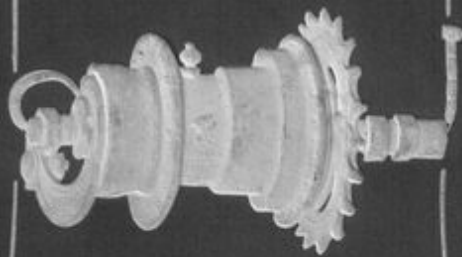


24-02-2021 Fahrradscheune



**DOPPEL-  
TORPEDO**

Nabe mit zwei  
Geschwindigkeiten.



**[www.scheunenfun.de](http://www.scheunenfun.de)**

24-02-2021 Fahrradscheune



**Doppel-**  
*Torpedo*

Nabe mit zwei Geschwindigkeiten in Verbindung mit Freilauf und Innenbremse



W. F. W. und F. & S. D. R. P. u. D. R. P. angem.  
Patentiert in allen Staaten.

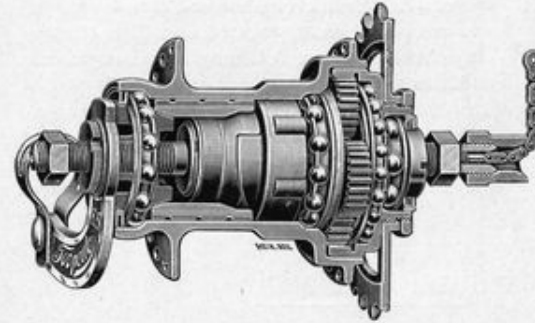
In jeder Fahrradhandlung zu haben.

[www.scheunenfun.de](http://www.scheunenfun.de)

Die höchste Vollendung und größte Leistungsfähigkeit eines Fahrrades wird erreicht durch den Einbau einer

## Doppel-Torpedo mit 2 Geschwindigkeiten, Freilauf und Rücktrittbremse.

Vor wenigen Jahren, als wir mit der Kombination einer Freilaufnabe mit Rücktrittbremse und zwei Übersetzungen in **einer** Nabe vereinigt, an die Öffentlichkeit traten, begegnete dieser Neuerung



wohl mancher Fahrer mit einem gewissen Mißtrauen. Heute aber, nachdem in den weitesten Kreisen des radfahrenden Publikums die eminenten Vorteile einer derartigen Nabe immer mehr Anerkennung fanden, ist es besonders die

## Doppel-Torpedo-Freilaufnabe,

die sich dank ihrer vollendeten Konstruktion und Ausführung größter Beliebtheit erfreut. Über 50000 Doppel-Torpedo befinden sich im Gebrauch und trotz dieser bedeutenden Anzahl ist bis heute nur eine Stimme des Lobes über die **Vorzüge, Dauerhaftigkeit** und **stets zuverlässige Wirkung der Nabe**; täglich wächst die Zahl ihrer Freunde!

## Der junge Tourenfahrer

schätzt die großen Vorzüge eines Rades mit Doppelübersetzung demjenigen mit nur **einer** Geschwindigkeit gegenüber außerordentlich; erlaubt ihm dieselbe doch durch Anwendung des Übersetzungswechsels **steile Berge ohne Anstrengung** zu nehmen, die bisher unbezwingbar waren und läßt ihn lang andauernde Steigungen ohne Ermüdung zurücklegen.

Bei **normaler Fahrt** auf ebener Straße ist der Fahrer in der Lage, eine verhältnismäßig **hohe** Übersetzung anzuwenden; bei **Steigungen** oder **Gegenwind** schaltet er die **kleine Übersetzung** ein, wodurch es ihm ermöglicht wird, auch diese Hindernisse ohne Mehraufwand an Kraft **geradezu spielend** zu überwinden.

Auch in den bedeutendsten **Straßenrennen** und Zuverlässigkeits-Fernfahrten wie Wien-Berlin etc. fand unsere Doppel-Torpedo Verwendung und traf bei großer Konkurrenz als eine der **Ersten** am Ziele ein.

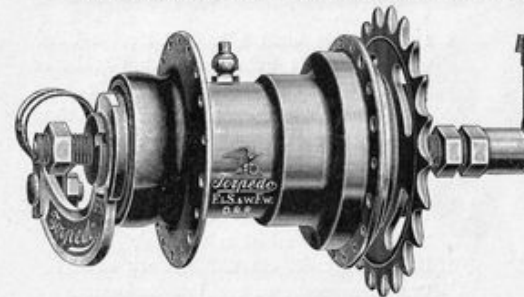
## Der ältere Radtourist

wird die **Doppel-Torpedo** nach einem einzigen Versuche überhaupt nicht mehr entbehren wollen, da ihm dieselbe das Radfahren zu einem **Hochgenuß** und **wirklichen Vergnügen** macht. Namentlich in **bergigem Terrain** kommen für den älteren Radler die eben geschilderten Vorteile **erst recht zur Geltung** und zahlreiche freiwillige Anerkennungen, gerade aus diesen Kreisen, sagen ohne Ausnahme, daß **Doppel-Torpedo** dem Wanderfahrer ein unschätzbare Begleiter bei seinen Touren geworden ist.

4

## Vorzüge.

Die Betätigung des Übersetzungswechsels erfolgt durch Umlegen eines Schalthebels, welcher bei Herren- und Damenrädern in der Nähe des Lenkers angebracht wird und mittels Drahtzug die Verbindung zur Nabe herstellt. Wird der Hebel nach rückwärts gedrückt und in Stellung »B« (Cliche Seite 8) gebracht, so ist die **kleine** oder indirekte Übersetzung eingeschaltet; stellt man den Hebel entgegengesetzt, also nach vorne gegen die Lenk-



stange, Stellung »A«, so tritt die große oder direkte Übersetzung in Tätigkeit. Empfehlenswert ist es, während des Umschaltens der Übersetzungen einen Augenblick mit dem Treten auszusetzen, jedoch kann die Umschaltung auch beim Vorwärtsbewegen der Pedale und beim Berganfahren erfolgen. Freilauf und Bremse wirken in gleich vorzüglicher Weise, wie bei der rühmlichst bekannten Torpedo-Nabe und zwar bei jeder der beiden Übersetzungen.

1. Beim Einschalten der kleinen Übersetzung reduziert sich die Geschwindigkeit um 25%, eine Differenz, welche außerordentlich günstig ist. Das frühere Verhältnis betrug allerdings 50%, jedoch fand es sich, daß bei dem großen Übersetzungsverhältnis der Übergang von der großen zur kleinen Übersetzung zu ausgeprägt war.
2. Bei der großen Übersetzung, welche bei normaler Fahrt eingeschaltet bleibt, ist das Räder-

5

getriebe ausgeschaltet, infolgedessen ist auch bei der großen Übersetzung der Antrieb außerordentlich leichtgehend.

5. Während des Freilaufs stehen das Räderwerk, sowie sämtliche Antrieb- und Bremssteile vollständig still und ist diese Anordnung durch Patente in allen Kulturstaaten geschützt. Die Nabenhülse dreht sich ohne Hemmung nur auf ihren beiden Kugelreihen und ist bei beiden Übersetzungen ein bisher unerreichter, vollständig reibungsloser, idealer Freilauf vorhanden.
4. Die Vorzüge einer günstigen Doppel-Übersetzung sind in außerordentlich glücklicher Weise mit den Vorteilen der Torpedo-Freilaufnabe mit Rücktrittbremse vereinigt und trotz der vielfachen Wirkungsweise des Gesamtmechanismus — 2 Übersetzungen, Freilauf, Rücktrittbremse — tritt bei den Geschwindigkeiten jede einzelne Funktion mit unausbleiblicher Sicherheit in Tätigkeit.
5. Die Nabe stellt ein Wunderwerk moderner Präzisionsarbeit, sowohl in Konstruktion als auch in Ausführung dar. Jeder einzelne Teil ist aus erstklassigem, bestgeeignetstem Material hergestellt und wird mittels besonders sinnvoll eingerichteter Prüfapparate auf Genauigkeit und Haltbarkeit vielfacher, schärfster Kontrolle unterworfen.
6. Die Nabe besitzt zierliche, gefällige Form, gleichhohe Speichenflanschen und überschreitet das Gewicht dieser neuen Nabe das einer gewöhnlichen Freilaufnabe nur um ein Weniges.

## Für den Wiederverkäufer von großer Wichtigkeit!

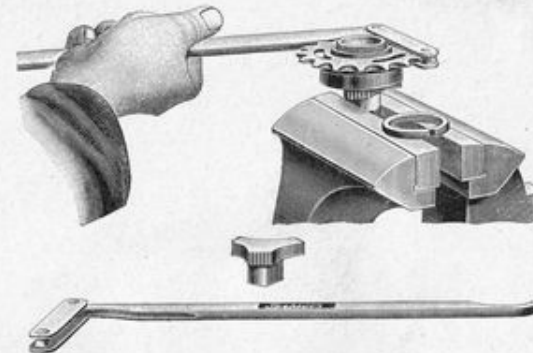
Die Doppel-Torpedo-Nabe wird im Gegensatz zu den früheren Modellen mit schön schwarz-

6

gebeiztem Zahnkranz geliefert, doch läßt sich jedes gewöhnliche Nabenkettenrad oder Torpedo-Kettenrad aufmontieren. Hieraus erwächst dem Wiederverkäufer ein ganz enormer Vorteil, da er sich nicht mehr verschiedene Naben hinlegen muß, um seine Kundschaft sofort bedienen zu können, sondern es genügen in diesem Falle einige Naben mit einem kleinen Sortiment Kettenräder.

Die Doppel-Torpedo besitzt übereinstimmende Entfernung von Konus zu Konus mit der einfachen Torpedo-Nabe, welche bekanntlich in jeden normalen Fahrradrahmen montiert werden kann.

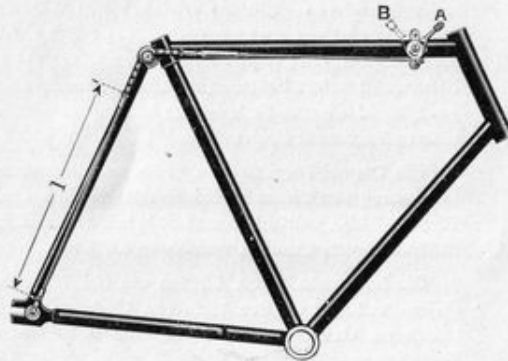
Die Innenteile haben, ähnlich wie bei Torpedo »Wien-Berlin«, trotz des kleineren Umfanges und leichteren Gewichtes der Nabe eine bedeutende Verstärkung erfahren und bieten Garantie für größte Dauerhaftigkeit.



Um ein leichtes Auswechseln bezw. Abschrauben des Kettenrades zu ermöglichen, liefern wir gegen Berechnung unserer Selbstkosten ein besonders dazu angefertigtes Werkzeug, bestehend aus einem Zahnklötzchen und einem Kettenradschlüssel, wie obenstehende Abbildung zeigt.

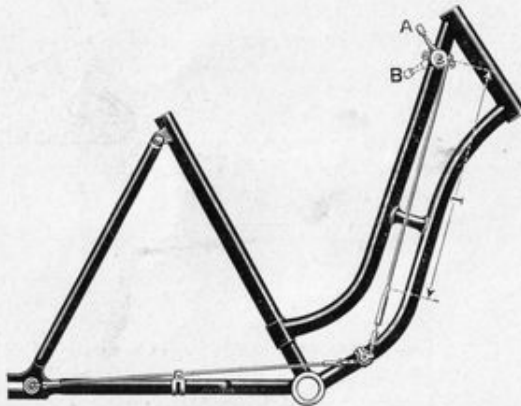
7

## Umschalt-Vorrichtung für Herrenräder.



Niedriger Rahmenbau Zugstangenlänge  $l = 480$  mm.  
 Normaler " " "  $l = 500$  mm.  
 Hoher " " "  $l = 530$  mm.

## Umschalt-Vorrichtung für Damenräder.



Niedriger Rahmenbau Zugstangenlänge  $l = 410$  mm.  
 Normaler " " "  $l = 430$  mm.  
 Hoher " " "  $l = 460$  mm.

8

## Einbau der Doppel-Torpedo und der Umschalt-Vorrichtung : : :

Das Einspannen der Doppel-Torpedo geschieht genau in derselben Weise wie bei einer gewöhnlichen Fahrradnabe, da der Freilauf gleich bei der Montage in der Fabrik richtig eingestellt wird, ein Nachstellen daher nicht mehr nötig ist. An der Kettenradseite wird noch eine Kettenführungsmutter, die zur Führung des aus der Spindel ragenden Kettchens dient, aufgeschraubt, während das Kettchen durch eine Schraube mit dem Gestänge eines Schalthebels wie auf Seite 8 dargestellt, verbunden wird. Die Regulierung des Gestänges erfolgt durch Verschieben des am oberen Rahmenrohr befindlichen Umschalters und muß das Gestänge bei Hebelstellung »A« (große Übersetzung) **leicht** angespannt sein.

## Demontage und Montage.

Vor dem Herausnehmen der Nabe resp. des Hinterrades aus dem Rahmen ist das die Zugkette der Spindel mit dem Gestänge verbindende Schraubchen zu lösen. Um die Nabe zu zerlegen, wird zunächst die rändrierte Sicherungsmutter u.-Scheibe mit dem Hackenschlüssel (siehe Cliche Seite 10) auf der Hebelseite abgeschraubt, sodann der Bremshebel Nr. 42 mit der Hand festgehalten, der Nabenschlüssel No. 75 in das Vierkantende der Achse No. 50 eingesetzt und letztere von rechts nach links herausgeschraubt. Beim Auseinandernehmen der Getriebeteile ist der auf der Spindel befindliche kleine Federring durch Aufstoßen des langen Spindelendes zu entfernen und lassen sich dann die einzelnen Teile leicht abnehmen.

Die Montage der Nabe erfolgt in umgekehrter Weise und wird die Partie links der Nabenhülse (Abbildung umstehend) von der linken Seite in die

9

Nabenhülse eingeführt, die Nabe auf der Hebelseite in die Hand gelegt und die Spindel mit der montierten Garnitur von links nach rechts hineingeschraubt bis der Kugellauf wie bei jeder einfachen Torpedo-Nabe



derart eingestellt ist, daß das Rad leicht spielt und trotzdem kein seitliches Nachgeben vorhanden ist. Hierauf wird die Sicherungsscheibe No. 41 und Sicherungsmutter No. 40 fest auf die Achse gegen den Hebel resp. Hebelkonus geschraubt und die Nabe bzw. das Hinterrad in den Rahmen eingesetzt.

## Einstellen oder Nachstellen.

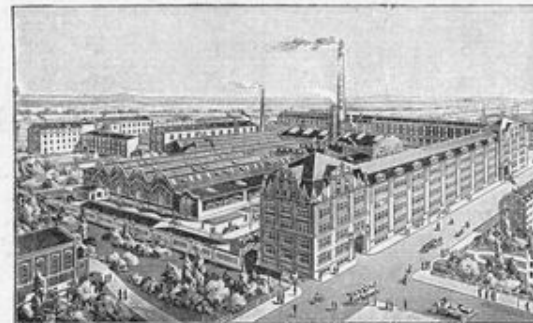
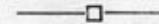
Beim Ein- und Nachstellen sämtlicher Lager muß vorher auf beiden Seiten des Rades Aufstieg und Mutter, sowie die rändrierte Sicherungsscheibe etwas gelockert werden und ist es dann möglich, die Nabe nach Belieben mit dem Vierkant des Schlüssels No. 75 zu regulieren; eine Drehung nach rechts stellt fest, während eine solche in umgekehrter Richtung lockert. Die Anbringung der Sicherungsscheiben No. 41 und 40 gestattet die Nabe vollständig korrekt eingestellt zum Versand zu bringen, wodurch dem Händler wie Radfahrer das Einstellen der Nabe beim Einmontieren in den Rahmen erspart bleibt.

## Behandlung der Nabe.

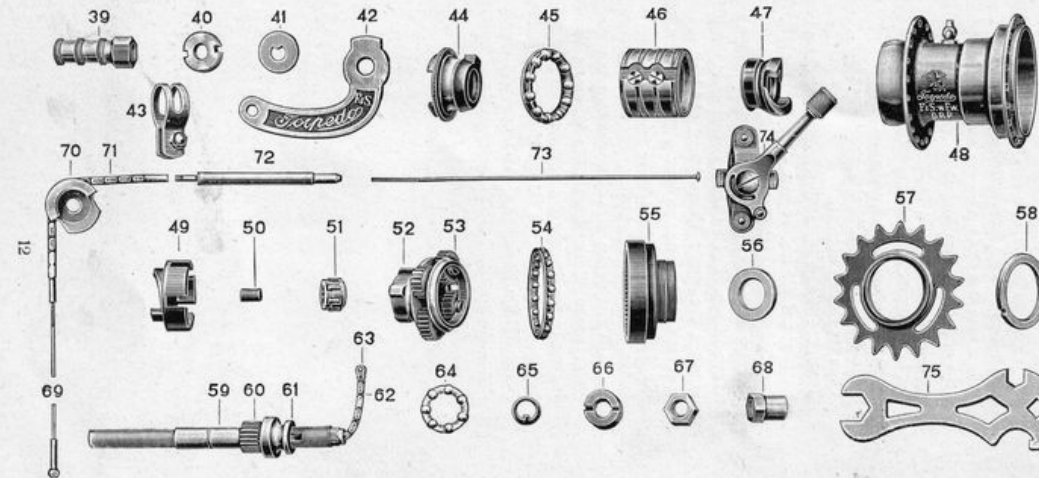
Um jederzeit ein richtiges Funktionieren zu ermöglichen, ist es ein Hauptfordernis, die Nabe

stets rein zu halten. Es empfiehlt sich daher, dieselbe von Zeit zu Zeit mit Benzin auszuspritzen, indem man das Rad am besten auf die Aufstiegseite legt und durch den Helmöler Benzin laufen läßt. Sobald das Benzin die Nabe wieder verlassen hat, ist mit säurefreiem Vaseline- oder Knochenöl oder noch besser mit dem im Handel befindlichen Torpedo-Freilaufnaben-Öl gut nachzuölen; übermäßiges Ölen ist jedoch nutzlos.

Sollte jemals beim Einschalten der einen Übersetzung auf die andere eine derselben nicht richtig funktionieren, so ist dies in der Regel auf die unrichtige Befestigung der Umschaltvorrichtung zurückzuführen. Bei zu straff gespanntem Gestänge schaltet die große Übersetzung nicht richtig ein und ist das Gestänge zu lose gespannt, dann kann die kleine Übersetzung nicht richtig in Funktion treten. Die richtige Einstellung des Gestänges erfolgt durch Verschieben des Umschalters am oberen Rahmenrohr. Sollte jemals ein Versagen des Antriebs oder der Bremse eintreten, dann ist gewöhnlich dickflüssig gewordenenes Öl die Ursache. In solchen Fällen ist die Nabe mit Benzin auszuspritzen und dann mit säurefreiem, dünnflüssigem Öl zu schmieren.



# 24-02-2021 Fahrradscheune



## Teile-Verzeichnis.

- Nr. 39. Aufstieg.  
 „ 40. Sicherungsmutter.  
 „ 41. Sicherungsscheibe.  
 „ 42. Hebel.  
 „ 43. Hebelkonus.  
 „ 44. Bandage, komplett.  
 „ 45. Hebelkonus.  
 „ 46. Kugelring in der Nabe (2 Stück).  
 „ 47. Bremsmantel, komplett.  
 „ 48. Bremskonus, komplett.  
 „ 49. Nabenhülse mit Öl.  
 „ 50. Walzenführungsring.  
 „ 51. Antriebswalzen (5 Stück).  
 „ 52. Walzenkorb, komplett.  
 „ 53. Antreiber mit Führungskonus.  
 „ 54. Stirnrädchen (4 Stück).  
 „ 55. Kugelring im großen Planetenrad.  
 „ 56. Großes Planetenrad.  
 „ 57. Staubdeckel.  
 „ 58. Kettenrad.

- Nr. 59. Kettenradstellring.  
 „ 59. Achse mit Druckscheibe, Feder und Ver-  
 schlußschraube.  
 „ 60. Mittelrad mit 2 Schubklötchen.  
 „ 61. Kupplungskonus.  
 „ 62. Kettchen in der Spindel.  
 „ 63. Verbindungsschraube mit Mutter.  
 „ 64. Kleiner Kugelring.  
 „ 65. Sicherungsscheibe.  
 „ 66. Sicherungsmutter.  
 „ 67. Achsenmutter.  
 „ 68. Kettenführungsmutter.  
 „ 69. Zugstange am hinteren Rahmenrohr.  
 „ 70. Leitbügel.  
 „ 71. Leitbügelkette.  
 „ 72. Regulierfederhülse, komplett.  
 „ 73. Zugstange am oberen Rahmenrohr.  
 „ 74. Umschalter, komplett.  
 „ 75. Schlüssel.



Übersetzungs-Tabelle für Doppel-Torpedo.

		Kette <sup>1/2</sup> Teilung, Hinterrad 28" Durchmesser															
		40	42	44	46	48	52	56	60	64	68	72	76	82	86	90	94
Zählzahl d. groß. Kettenrades	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	
Übersetzung																	
Zählzahl des kleinen Kettenrades	16	70	63	57	50	45	41	37	34	31	28	25	23	21	19	18	
	18	62	57	52	46	42	38	35	32	29	26	24	22	20	18	17	
	20	56	51	47	42	38	35	32	29	26	24	22	20	18	17	16	
	22	51	47	43	39	36	33	30	27	25	23	21	19	18	17	16	
	24	47	43	40	37	34	31	28	26	24	22	20	18	17	16	15	
	26	43	40	37	34	31	28	26	24	22	20	18	17	16	15	14	
	28	40	37	34	31	28	26	24	22	20	18	17	16	15	14	13	
	30	37	34	31	28	26	24	22	20	18	17	16	15	14	13	12	
		Kette <sup>3/32</sup> Teilung, Hinterrad 28" Durchmesser															
		32	34	36	38	40	42	44	48	54	60	68	70	76	80	86	
Zählzahl d. groß. Kettenrades	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N		
Übersetzung																	
Zählzahl des kleinen Kettenrades	15	60	56	52	48	44	40	37	34	31	28	25	23	21	19		
	16	56	52	48	44	40	37	34	31	28	25	23	21	19	18		
	18	51	48	44	40	37	34	31	28	25	23	21	19	18	17		
	20	47	44	40	37	34	31	28	25	23	21	19	18	17	16		
	22	43	40	37	34	31	28	25	23	21	19	18	17	16	15		
	24	40	37	34	31	28	25	23	21	19	18	17	16	15	14		
	26	37	34	31	28	25	23	21	19	18	17	16	15	14	13		
	28	34	31	28	25	23	21	19	18	17	16	15	14	13	12		
	30	31	28	25	23	21	19	18	17	16	15	14	13	12	11		
		Kette <sup>1/2</sup> Teilung, Hinterrad 28" Durchmesser															
		20	21	22	23	24	26	27	28	30	32	34	36	38	40	48	
Zählzahl d. groß. Kettenrades	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N	H/N		
Übersetzung																	
Zählzahl des kleinen Kettenrades	9	62	57	52	47	42	38	35	32	29	26	24	22	20	18		
	10	58	53	48	43	39	36	33	30	27	25	23	21	19	18		
	11	54	49	45	41	37	34	31	28	26	24	22	20	18	17		
	12	50	46	42	39	36	33	30	27	25	23	21	19	18	17		

Wie man über Doppel-Torpedo urteilt!

Die Radfahrersaison ist vorüber. Was Ihre »Torpedo«-Freilaufnaben in den großen Distanzfahrten »Wien-Berlin«, »Basel-Cleve« etc. geleistet haben, ist noch in frischer Erinnerung. Noch mehr wie der Rennfahrer weiß der Wanderfahrer die vortreffliche Konstruktion, das gute Material Ihrer Freilaufnaben zu schätzen. Ihre **Doppel-Torpedo-Übersetzungsnahe** mit Freilauf und Rücktrittbremse, welche ich auf meinen Wanderfahrten benützte, ist das Ideal des Wanderfahrers. Trotz meines Beinbruches benütze ich gerne das Tretrad mit Doppel-Torpedo, weil mir das Radfahren dadurch bedeutend erleichtert wird, nachdem mein Fuß ein längeres Gehen nicht aushält. Jeder Tourenfahrer wird nach kurzer Benützung Ihrer Doppel-Torpedo-Nabe zur Einsicht kommen, daß er durch dieselbe viel leistungsfähiger geworden ist; ich möchte ohne dieselbe in meiner sehr bergigen Gegend gar nicht mehr radfahren. Es drängt mich, Ihnen meine vollste Zufriedenheit mit Ihrer Übersetzungsnahe „Doppel-Torpedo“ und deren einfache Handhabung mitzuteilen. Hochachtungsvoll!  
**Schilttern-Langenlois, N.-Österr., 16. Dez. 1908.**  
**Helnz Kurz, Meisterfahrer.**

... Auch kann ich Ihnen eine interessante Probe zweier verschiedener Doppel-Übersetzungsnahe mitteilen. Mein Vater benützte diesen Sommer eine englische Doppelübersetzungsnahe, ich ein Doppel-Torpedo; wir fahren stets die gleichen Touren zusammen, meist gebirgiges Terrain im Schwarzwald. Meine Nabe hat kein einziges Mal versagt und ist heute noch genau so leichtlaufend wie am ersten Tag der Benützung, dagegen hatte mein Vater keine große Freude an seiner Nabe. Bei einer Tour nach St. Ottilien, es geht allerdings steil herauf, gab es einmal einen festen Knax und groß war die Übersetzung. Wir hatten dem Übel abgeholfen, aber die Kamradeinrichtung, hauptsächlich der Antrieb, ließ stets zu wünschen übrig, zuletzt funktionierte die Nabe über-

haupt nicht mehr. Jetzt hängt das Hinterrad im Laden meines Vaters an der Decke und erst kürzlich, als wir auf Naben zu sprechen kamen, sagte er, „hätte ich mir nur eine Doppel-Torpedo kommen lassen. Du hast es mir auch noch geraten, ich verspreche mir auch nach erfolgter Reparatur meiner andern Nabe nicht viel“. Ich fuhr mit meiner Doppel-Torpedo sichtlich viel leichter den Berg hinauf wie mein Vater; wir wechselten die Maschinen, die kleine Übersetzung bei meinem Vater war noch etwas kleiner wie die meinige, aber trotzdem fuhr ich mit meiner Maschine leichter, es hat mich sehr gefreut.

**Freiburg i. B.**, 18. Dezember 1908.

**C. Kurl jr.**

Erst heute komme ich dazu, Ihnen über die Güte der mir gelieferten Doppel-Torpedo-Nabe mit zwei Übersetzungen meine größte Anerkennung auszusprechen. Ich ließ mir dieselbe im vorigen Jahr in mein altes Rad einbauen, um eine größere Radreise ab Basel durch die Schweiz und Italien zu machen. Hätte ich dieses nicht getan, wäre es mir einfach unmöglich gewesen, die Tour zu machen, da meine beiden Begleiter mir weit überlegen und speziell im Bergfahren sehr gut trainiert waren. Ein ganz besonders schwieriges Terrain ist die Tour von Nizza bis Genua über die Seealpen, der Riviera di Ponente entlang und muß ich gestehen, daß die Nabe in allen Teilen meine vollste Zufriedenheit gefunden hat, sowohl was die doppelte Übersetzung, welche nie versagte, anbelangt, als auch die Rücktrittbremse, welche allein völlig genügte, selbst die steilsten Berge herunter zu fahren. Eine ganze Reihe meiner Bekannten haben sich die Nabe angeschafft und sind mir für meine Empfehlung sehr dankbar. Aber nicht allein für das Bergfahren ist die doppelte Übersetzung zu empfehlen, auch gegen den Wind bietet sie unschätzbare Vorteile. Während die Kollegen mühsam auf die Lenkstange gebeugt, mit allen Kräften sich in die Pedale legen müssen, hat man nur die kleine Übersetzung einzuschalten und man fährt aufrecht leicht, fast ohne den Wind zu spüren.

**Düren**, den 12. Dezember 1908.

**Franz Lakour.**

Im Mai 1907 kaufte ich mir die erste Maschine mit Ihrer Doppel-Torpedo, in diesem Jahre die zweite und im nächsten Jahre gedenke ich das dritte Rad zu kaufen. Ihr System hat sich großartig bewährt und noch niemals versagt. Meine Familie und ich fahren regelmäßig jährlich größere Wanderfahrten durch Süddeutschland, Schweiz u. s. w., daher kann ich mir wohl ein Urteil erlauben. Fahrern, welchen an einer schönen gemütlichen Radfahrt etwas gelegen ist, sollten nicht ohne Ihre Doppel-Torpedo radeln. Alle nicht zu langen und zu steilen Berge lassen sich mit der niedrigen Übersetzung fahren, was auch ganz besonders bei Ermüdung und Vorderwind von Vorteil ist, wenn ich von 80 auf 54" umschalte.

**Potsdam**, 30. November 08.

**Carl Schröder,**

Inhaber der Bundesplakete für Wanderfahrten  
1907 über 5091 km  
1908 „ 2445 „

Nachdem die Radfahrtsaison für heuer so ziemlich beendet ist und ich mit Ihrer Doppel-Torpedo-Nabe schon eine bedeutende Strecke zurückgelegt habe, fühle ich mich verpflichtet, Ihnen meine volle Anerkennung auszusprechen. Machte die Nabe schon bei ihrer Ankunft einen sehr soliden Eindruck, so kann ich Ihnen nach gründlicher Erprobung derselben sagen, daß dieselbe alles hält, was sie verspricht. Beim Befahren von Steigungen, bei Ermüdung und Gegenwind ist die Einschaltung der kleinen Übersetzung geradezu eine Erlösung. Freilauf und Rücktrittbremse wirken bei beiden Übersetzungen gleich vorzüglich wie bei einer gewöhnlichen Torpedo-Nabe. Leicht verletzbar und empfindliche Teile hat die Nabe absolut nicht, auch ist sie sehr leicht zu demontieren, denn ich habe die nach 4 monatlichem Gebrauch noch ganz reine Nabe jetzt bis in die kleinsten Teile zerlegt und machte die Montierung absolut keine Schwierigkeiten. Die Wirkung des Gesamtmechanismus versteht jeder sofort. Abnützung zeigt die Nabe selbstverständlich nicht die geringste. Ihre Nabe macht einem das Radfahren

erst zur wahren Freude und findet bei allen Radfahrern die größte Anerkennung und mehrere haben erklärt, sich eine solche bei hiesigen Händlern zu kaufen. Ich selbst werde mündlich die Nabe überall empfehlen und beitragen, bei den hiesigen Radfahrern das Mißtrauen gegen die Doppelübersetzungsnaben zu heben, welches ein schlecht funktionierendes System (. . . .) hervorgerufen hat.

**Tiefenbach**, Post Taiskirchen, 30. 10. 08.  
(Ober-Österreich)

**Johann Weirathmüller.**

Teile Ihnen mit, daß ich mit der von Ihnen bezogenen Torpedo-Doppelübersetzung sehr zufrieden bin. Aus keiner Nabe kann man mehr Vorteile ziehen wie von der Doppel-Torpedo. Spielend leichter Gang, bequem Berge zu fahren, und was der größte Vorteil mit ist, das ist die sichere Bremse. Kann also nur Doppel-Torpedo jedem Radfahrer bestens empfehlen.

**Weissenburg I. E.**, 4. 10. 08.

**Jos. Keltz.**

Gruß vom Brocken-Hotel. 1141 m ü. d. M. Ihre Doppel Torpedo hat sich vorzüglich bewährt, denn ich bin damit bis 4 km vor dem Brocken ohne Schwierigkeit gefahren und hat weder die kleine noch die große Übersetzung versagt. Aus diesem Anlaß spreche ich Ihnen meine besten Glückwünsche aus.

27. 9. 08.

**W. Tiemann, Hannover.**

Ich selbst, als jahrelanger Gegner der Freilaufnaben habe mir im Mai d. J. ein Brennabor-Rad mit Doppel-Torpedo (57 und 81 Übersetzung) gekauft und habe bis heute ca. 1800 km auf dem Rade zurückgelegt. Ich kann nicht umhin, Ihnen mein größtes Lob über die Nabe auszusprechen, denn Hindernisse wie Sturmwind und Berge gibt es bei dem überaus leichten Lauf der Doppel-Torpedo-Nabe nicht. Während früher das Radfahren bei starkem Wind und Steigungen eine Anstrengung für mich war, kann ich jetzt Touren von 80 bis 125 km täglich ohne Ermüdung zurücklegen.

**Ketzin**, 28. 9. 08.

**Robert Bandow.**

Vor einigen Tagen bin ich zurückgekehrt von meiner Radreise Schweizer Jura, Savoyen, Rhonetal, Riviera Tirol. Ihre Doppel-Torpedo-Nabe hat mir auf dieser Reise außerordentlich gute Dienste getan. Die kleine Übersetzung bildet für das Bergfahren eine wesentliche Erleichterung, während man auf günstigerem Terrain mit der großen ein tüchtiges Tempo einschlagen kann.

**Sangerhausen**, 27. August 08.

**H. Teubner.**

Je soussigné Robert Moreau certifie que la bicyclette »Opel« avec frein dans le moyeu et deu vitesses marque »Torpedo« a marché d'une façon merveilleuse par tous les temps et sur toutes les routes dans les bois et sur les pavés. Je certifie n'avoir été forcé de reculer devant; aucune côté, et le avoir toutes montées en bicyclette D'autre part aucun dérangement ne s'est jamais produit dans le mécanisme pendant plusieurs moi.

**Robert Moreau,**  
99 Rue de Courcelles 99  
**Paris** (17<sup>ème</sup>).



Eine der Probefahrten mit Doppel-Torpedo auf den Serpentina des Stiffler Jochs.

24-02-2021 Fahrradscheune

Bergauf, Bergab  
Gegen Sturm und Wind,  
Fährt Doppel-Torpedo  
Leicht und geschwind!

[www.scheunenfun.de](http://www.scheunenfun.de)