



“Doppeltreiber”
PREMIER Front Steering
Tricycle ca. 1883

Dreiräder gab es schon den Zeiten der Laufräder des Freiherrn von Drais, sie waren das bevorzugte Fahrzeug für jene, die sich auf zwei Rädern zu unsicher fühlten. Die Balancierangst war damals ja noch weit verbreitet. James Starley hatte 1877 ein Sociable Dreirad gebaut, bei dem zwei Fahrer nebeneinander saßen. Bei einer Ausfahrt mit seinem Sohn beobachtete Starley, dass die zwei großen Räder in Kurven unterschiedlich lange Wege zurücklegen müssen, was schwer zu lenken war und das Vorderrad wegrutschen ließ. Das Ergebnis seiner Beobachtung: das Differential, welches bei der Eisenbahn in anderer Form ja schon Verwendung war. Die Maschine, die er anfangs damit ausstattete, hieß Salvo und wurde von ihm im Dezember 1877 vorgestellt. Anfangs als Vierrad konzipiert (zwei Große Räder links und rechts, zwei kleinere vorne und hinten), verkümmerte das hintere Rad aber bald zu einem schwebenden Stützrad (das verhinderte, sich hintüber zu überschlagen), das vordere wurde gelenkt.

Das Gefährt wurde zu einem Verkaufsschlager, sogar Queen Victoria war davon angetan und bestellte zwei Stück (für ihren „Fahrstall“, gefahren ist sie vermutlich nicht damit). Starley, der bei St. Johns Works bauen ließ, durfte sein Dreirad deshalb ab 1882 „Royal Salvo“ nennen – ein Meisterstück der Werbestrategie! Mit Fug und Recht kann man heute sagen, dass die Erfindung des Differentials mit ein Schritt zur Entstehung des Automobils darstellt.

Ärzte, ältere Herrschaften und Damen waren die bevorzugte Zielgruppe, an die sich die Fahrradfirmen wandten, um ihre Dreiräder zu verkaufen. Und so stand es denn auch in den Katalogen der Hersteller vermerkt (man beachte die Reihenfolge!). Tatsächlich wäre kein junger, sportlicher Velozipedit freiwillig von seinem Hochrad herabgestiegen, um so ein Tricycle zu lenken. Diese Art von Transportmittel war aber sehr beliebt bei Damen für gesellschaftliche Picknick-Ausflüge in weitläufigen Parkanlagen, bei denen keine übermäßig weiten Strecken zurückzulegen waren. Und andere Fahrräder für Frauen gab es damals ja ohnehin noch nicht!



Bei diesem Premier Dreirad der englischen Manufaktur Hillman, Herbert & Cooper handelt es sich um eines dieser sogenannten Vordersteuerer (Front Steering) vom Patent Salvo. Während der Velocipedist bequem im Wiegesattel sitzt (Arab Cradle Saddle), die beiden Beine an den Pedalen auf der Antriebswelle, lenkt seine rechte Hand das kleine Vorderrad (Achsschenkelenkung), und betätigt über den links angebrachten Handhebel eine Bandbremse. Der Antrieb erfolgt mittels 1 ½ zölliger Gliederkette auf das linke Hinterad. Dort sitzt auch das Differential, das Rad verfügt auch über und einstellbare Doppelkugellager. Während das Vorderrad nur 17" (44 cm) groß und deshalb einfach zu lenken ist, konnte man beim Hinterrad aus zwei Größen wählen: Damen verwendeten die kleinere Variante mit 40" (101.6 cm), während Herren zwischen zwei 48" (122cm) großen Triebrädern saßen – wie sie auch unser Fotomodell trägt. In der Ära der Hochräder gab es eine Unzahl weiterer Konstruktionsformen mit drei und vier Rädern (Hintersteuerer, Rotary, etc.), die aber alle eines gemeinsam hatten: sie waren schwer zu

manövrieren und wegen der unebenen Wegstrecken extrem kraftraubend zu fahren!

Dennoch fanden sie Interesse bei Kunden in aller Welt, die wegen ihres exorbitant hohen Preises allerdings großteils aus der oberen Gesellschaftsschicht oder aus dem Adel kamen. Ein Katalog des österreichischen Importeurs Bröhmer & Elmerhausen /Wien aus dem Jahr 1886, gibt als Referenz ihre Königliche Hoheit, die Prinzessin Marie Adelheid an, dazu den Khedive (den Vizekönig) von Ägypten, die Herzogin von Teck, und einige britische Lords.

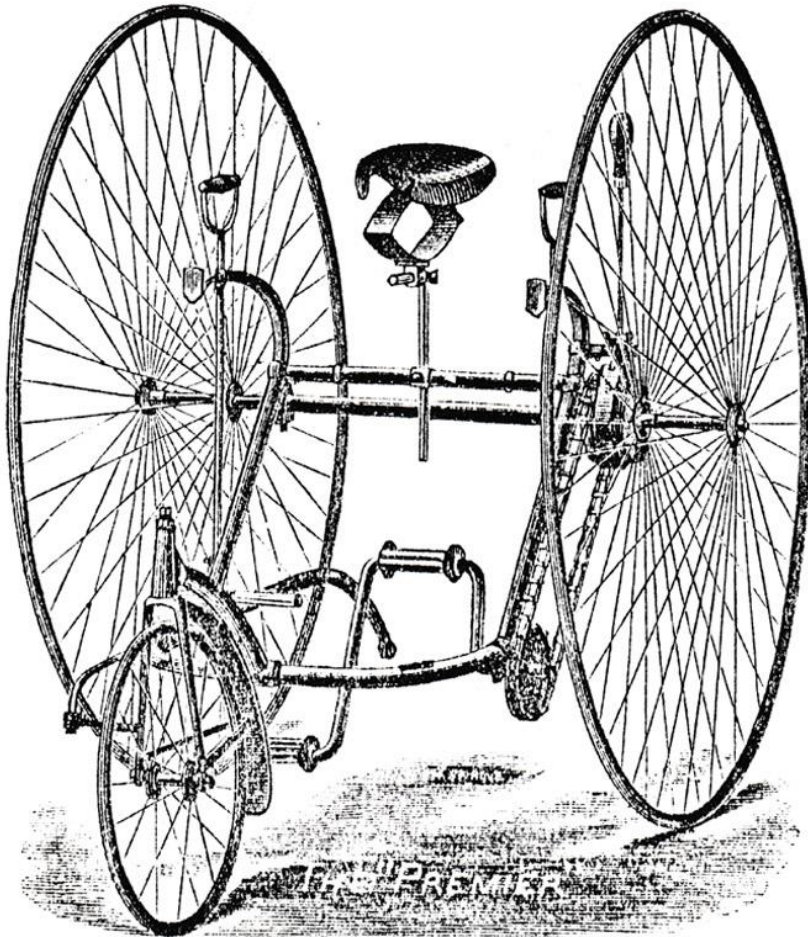
Aus diesem Katalog erfahren wir auch, dass diese Art Dreiräder auf gut deutsch nicht wie heute „Vordersteuerer“, sondern „Doppeltreiber“ genannt, und ihr Rahmenbau als U-förmig bezeichnet wurde. Beim Weiterblättern stoßen wir auf das „Gesellschaftsrad“, das Starleys Idee des „Sociable“ aufgriff, und auf den „Rennwagen“. Eine etwas schmälere und mit nur 24 ½ Kilo Gewicht um ein vieles leichter gemachte Variante, die im englischen Fachjargon „Racing-Tricycle“ hieß.



Das „Premier“-Tricycle (U-förmig).

Patent. Doppeltreiber.

Ihrer Königl. Hoheit der Prinzessin Marie Adelheid, Herzogin von Teck,
 Seiner Königl. Hoheit dem Vicekönig von Egypten, Lord Granville, Lord Sefton
 etc. geliefert.



Dieses Tricycle ist mit 2 gleich grossen Treibrädern ausgestattet, und wird in 2 Grössen geliefert, für Damen mit 40", für Herren mit 48" Treibrädern. Das Steuer- rad befindet sich vorne. Hauptvor- theil ist ein patentirtes automati- sches Differential-Getriebe, mittelst welchem die erforderliche Kraft auf jedes Treibrad übertragen wird. Bei dieser Maschine wechselt die vertheilte Kraft im genauen Ver- hältnisse zu dem von jedem Rade beschriebenen Radius. Wenn man also in einer geraden Linie fährt, ist die jedem Rade übertragene Kraft gleich. Die Ketten- und die Zahnräder in Verbindung mit dem Differential-Getriebe werden alle mit der grössten Accuratesse auf Werkzeugmaschinen ausgeschnit- ten, anstatt gegossen zu werden, wie dies bei anderen Maschinen der Fall ist. Die Bremse ist ein

mit Leder gefüttertes stählernes Frictionsband an einer Trommel und afficirt beide Räder gleichmässig. Der Körper ist durchaus aus feinstem »Weldless«-Stahlrohr erzeugt. Die Griffe sind verstellbar, desgleichen sind die Sitze der Höhe jeder Person anpassend gemacht. Das Material ist das allerbeste. Kugellager sind an den Triebrädern und Kurbeln. Ausgeführt in Harrington's schwarzer Emaille und feinste Vernickelung.

Preise ab Wien fl. 300.—

Extras:

Kugellager zum Steerrad	fl. 15.—	Lamplugh's Sattel mit Rückenlehne . . .	fl. 5.—
Kugelpedale	„ 15.—	Arabische Cradle-Feder, vernickelt . . .	„ 14.—
Alles, ausser Radreifen, vernickelt . . .	„ 80.—	Das zweifach wirkende Crypto-	
Radreifen vernickelt	„ 20.—	Dynamic-Getriebe	„ 90.—

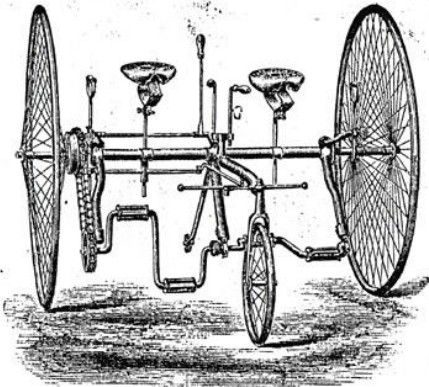
»Premier-Tricycle« für Herren oder Damen, die nur einen Arm oder nur ein Bein benützen können, 340 fl.

Bestandtheile hiez u dieselben wie beim gewöhnlichen »Premier«-Tricycle.

Das „PREMIER“, Gesellschafts-Tricycle.

Sociable.

Wie dem Khedive von Egypten, dem Lord Granville etc. geliefert.



Hat gleiches Getriebe wie die früheren »Premier«-Tricycles für eine Person, so dass beide Räder getrieben werden, obgleich nur eine Kette vorhanden ist. — Der Körper ist aus Weldless-Stahlrohr gebaut und ist die Maschine ausserordentlich dauerhaft. — Das Hauptmerkmal ist jedoch eine Patent-Lenkvorrichtung, wodurch der Herr, welcher, wenn er mit einer Dame fährt, selbstredend den Wagen steuert, in Stand gesetzt wird, sich immer auf die exponirte Stelle zu setzen. — Die Bremse ist in der Mitte der Maschine angebracht, so dass bei steileren Hügeln beide Fahrer bremsen können. Die Handgriffe sind verstellbar, desgleichen können die Sitze der jeweiligen Höhe des Fahrers angepasst werden.

Die Maschine ist mit zwei Satteln und mit zwei Sitzen auf doppelt wirkenden patentirten Federn eingerichtete und auch mit einer neuen verbesserten Federn-Fussstütze versehen. — **Kugellager an den Triebrädern und Kurbelenden.**

Preis ab Wien:

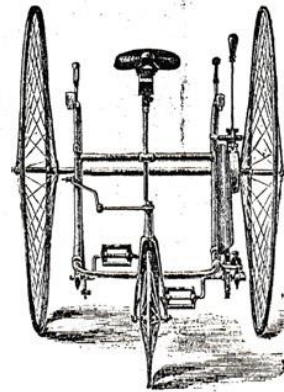
Emallirt und die polirten Theile vernickelt fl. 400.—

Extras und diverse Theile:

Kugellager zum Steuerrad	fl. 15.—
Arabische Cradle-Feder statt gewöhnlicher Feder	14.—
Kugelpedale	25.—
Damensattel	12.—
Alles, was auf die Radreise, vernickelt	130.—
Das zweifach wirkende Crypto-Dynamic-Getriebe	105.—

Das „Premier“ Racing-Tricycle.

Rennwagen.



Dieses Tricycle ist von derselben Beschaffenheit wie das »Premier«-Tricycle (U-förmig), aber da es grösstentheils für sportliche Rennzwecke benützt wird, war man bestrebt, jeden einzelnen Bestandtheil auf das kleinstmögliche Gewicht zurückzuführen.

Der Körper ist wie bei der Strassen-Maschine aus Weldless-Stahlrohr erzeugt — aber von einer leichteren Beschaffenheit, so dass die Dauerhaftigkeit mit viel leichterem Gewicht an Metall erreicht wird. Es hat zwei 48" Triebräder, welche durch Uebersetzung 58" gleichkommen.

Gewicht 24½ Kilo.

Preis ab Wien inclusive Doppelreifen, Kugellager an allen Rädern, Pedalen und Kurbeln fl. 350.





