

Familienkutsche - Beeston Humber Gents No. 1 mit Watsonian Sidecar



Die 30er Jahre erlebten die Hochblüte der Zweiräder mit Seitenwagen, besonders in England. Die halbe Bevölkerung war in Sidecars unterwegs, in denen oft die ganze Familie, bis hin zu Oma, Hund und Goldfisch Platz fanden.

Natürlich machte dieser Trend auch vor dem Fahrrad nicht halt. Renommierte Hersteller (Watsonian ist zB jene Firma, die hauptsächlich Norton mit Seitenwägen belieferte) sahen hier einen neuen Markt. Wegen des Gewichts waren allerdings

Kinder bis ca. 5 Jahre die bevorzugten Passagiere. Trotzdem hingen diese Boote wie ein Anker an den Rädern, weshalb sie häufig an Tandems montiert waren - mit vereinten Kräften zieht sich's halt leichter. Fahrrad-Seitenwagen für Erwachsene gab es schon in der Zeit vor dem ersten Weltkrieg. Damals handelte es sich aber um ziemlich einfach gebaute Rohrrahmen, auf denen geflochtene Korbsitze montiert waren. Diese Variante konnte sich aber kaum durchsetzen.





Hier auf dem Fotomodell hängt das Watsonian-Aluboot an einem schweren Humber Tourenrad mit Doppelrohrgabel, dessen Rahmen besonders verwindungssteif ist. Das „Beeston Humber Gents No. 1“ war schon vor 1900 vorgestellt worden und ist nur in Details verändert über Jahrzehnte im Programm geblieben. Der geschlossene Kettenkasten, Westwood Felgen mit 28“ Drahtreifen, über Gestänge betätigte Felgenbremsen und der wuchtige

Tourensattel sind ebenso wesentliche Merkmale wie die Sturmey Archer Naben. Interessant ist die vordere Trommelbremse, die auch den Dynamo beinhaltet.

Als der Straßenverkehr immer dichter wurde, stieg die Gefahr für die niederen, schlecht zu sehenden Seitenwägen - sie verschwanden aus dem Straßenbild und wurden von Anhängern abgelöst, wie es sie heute noch gibt.



HINTS ON THE ADJUSTMENT AND CARE OF HUMBER CYCLES



ALL working parts are correctly adjusted before the bicycle leaves our works and should not be altered until absolutely necessary. It should be remembered that all nuts and screws, with the exception of that on the left pedal (where it screws into the crank) have right-hand threads—i.e., they should be turned in a clock-wise direction to tighten.

Handlebar To adjust—slacken the nut on the head clip pin and also small nuts where the brake lever rods enter their tubes. The handlebar can then be raised or lowered as required and the nuts tightened.

Ball Head Slacken the hexagonal nut on head clip bolt, then, with the peg spanner provided, tighten head lock nut until all shake is removed, then tighten up hexagonal nut.

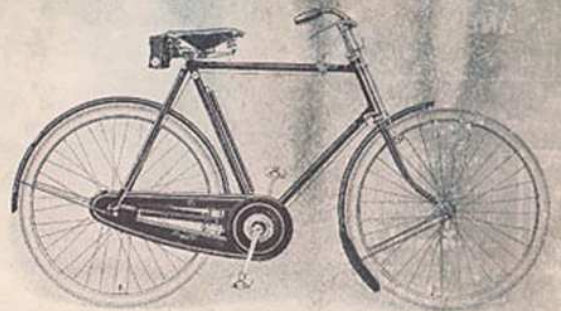
Chain To tighten the chain, slacken the two nuts at either end of the back spindle, also, in the case of those models fitted with swing top-back stays, that at the top of the back fork under the saddle; then tighten the two small chain-adjusting nuts at the end of the chain stays, so that the wheel will be drawn backwards to the desired length and the chain tightened correspondingly. Then re-tighten the three nuts mentioned above. It is most important that the chain adjusters be tightened up equally, and that the tyre be set centrally between the chain stays. The back brake will probably be found to be too close to the rim after such adjustment, which can be remedied by altering the position of the brake blocks, adjustment being provided.

Oil-bath Gear Case It should be particularly noted that the oil-bath gear cases are not charged with oil when leaving our works. It is therefore necessary on receipt of the machine to inject as much oil as can be contained twice in the oil-can supplied with the machine, through the lubricator in the centre of the bottom half of the case.

Good quality lubricating oil only should be used.

THE "BEESTON" HUMBER.

As supplied to H.M. KING GEORGE V.



MODEL No. 1, with Three-Speed Gear



THIS model—the "Beeston" Humber—is the model superb. It is thoroughly modern and sound to the final degree. For gracefulness and elegance of design, combined with riding comfort and wearing qualities, the "Beeston" Humber has no equal. Testimonials of 20 years and over of continual service reach us from "Beeston" Humber lady and gentlemen riders.

SPECIFICATION

Frame —Best weldless steel tube, 21 in., 23 in., 25 in. and 27 in., fitted with Humber steering lock.	Cranks —6½ in. to 50w, 7 in. to medium and high frames.
Forks —Duplex, with double plate crown.	Gear —74 in. normal.
Wheels —26 in. to 21 in., 23 in. to 23 in., 25 in. and 27 in. frames.	Pedals —4 in. rubber, or 3½ in. rat-trap to order.
Tyres —Dunlop 1½ in.	Saddle —Brooks' B32, plated spring, (B90 plated springs to order) fitted with "Beeston" Humber toolbag and tools.
Handlebar —Raked.	Initiator —With fixed pump holders.
Brakes —Humber front and back rim outside levers.	Mud Guards —Humber, metal front guard has extension and mud flap rear guard has extension below bracket.
Gear Case —"Slip-on," detachable oil-bath.	Finish —Beautifully plated, enamelled black, relieved with artistic gold lines rims with black centres.
Chain —½ in. x ½ in. (Hart. Renold).	

Price Net Cash . . . £24 0 0

MODEL No. 2

Similar to above, Lady's, with Three-Speed Gear . . . £24 0 0
Easy Payments—Deposit, £4 16s.; 12 Monthly Payments of 1 15 3

