

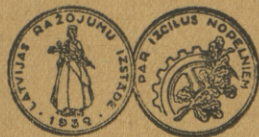
620. 118.3 - 4

5

"LATVELLO"

Latvijas ražojumu izstādē

R i g ā



1932. g.

Godalgots ar augstāko godalgu

Zelta medali.

Nepārspējamais uz Latvijas ceļiem.

116

54559

**„LATVELLO“ velosipedu priekšstāvniecības visās Latvijas,
Lietuvas un Igaunijas pilsētās.**

Rīgā „Latvello“ velosipedi dabūjami vienīgi fabrikas noliktavā Elizabetes ielā № 16

„Latvello“

Velosipedu fabrika

un velosipedu piederumu lieltirgotava

Rīgā, Riepiņu ielā 6. Tālrunis 31395.

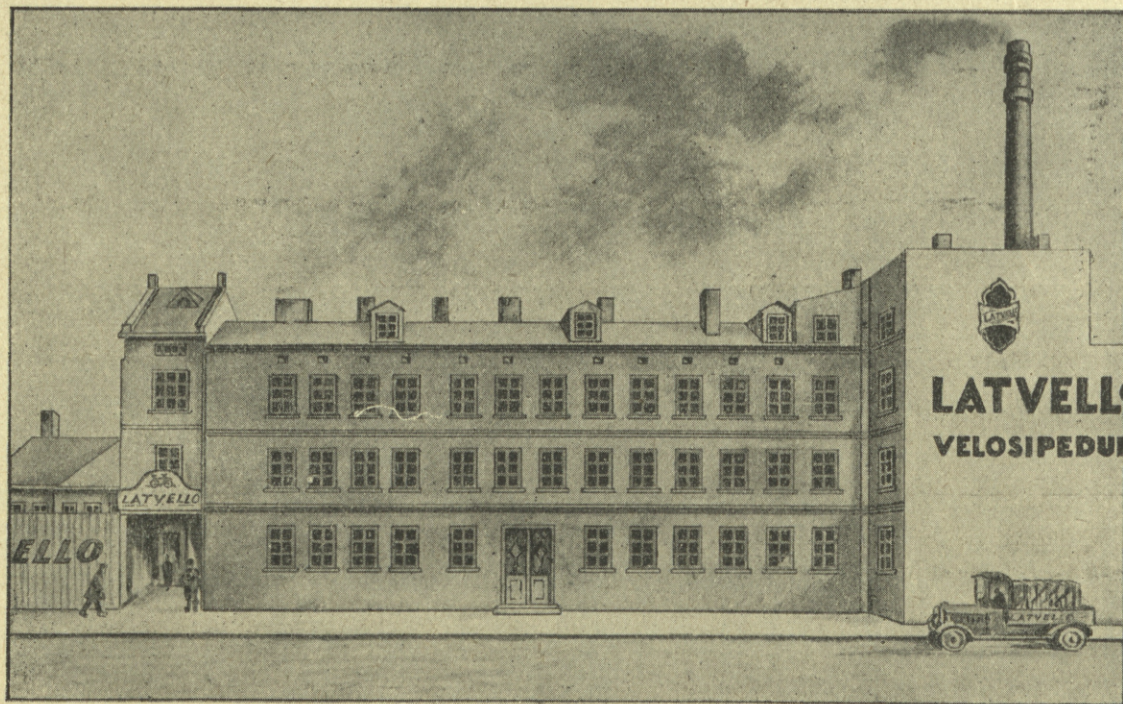
Noliktava un kantoris: Elizabetes ielā 16. Tālrunis 26613.

Fabr.



marka

1933. gada modeļi.



„LATVELLO“ VELOSIPEDU FABRIKA RĪGĀ.

Fabrika aizņem visos stāvos pāri par 30.000 kv. pēdu platības. Viņas dažādās specialnodaļās lietošanā pāri par 150 vismodernāko mašīnu un aparātu.

„Latvello“ velosipedi.

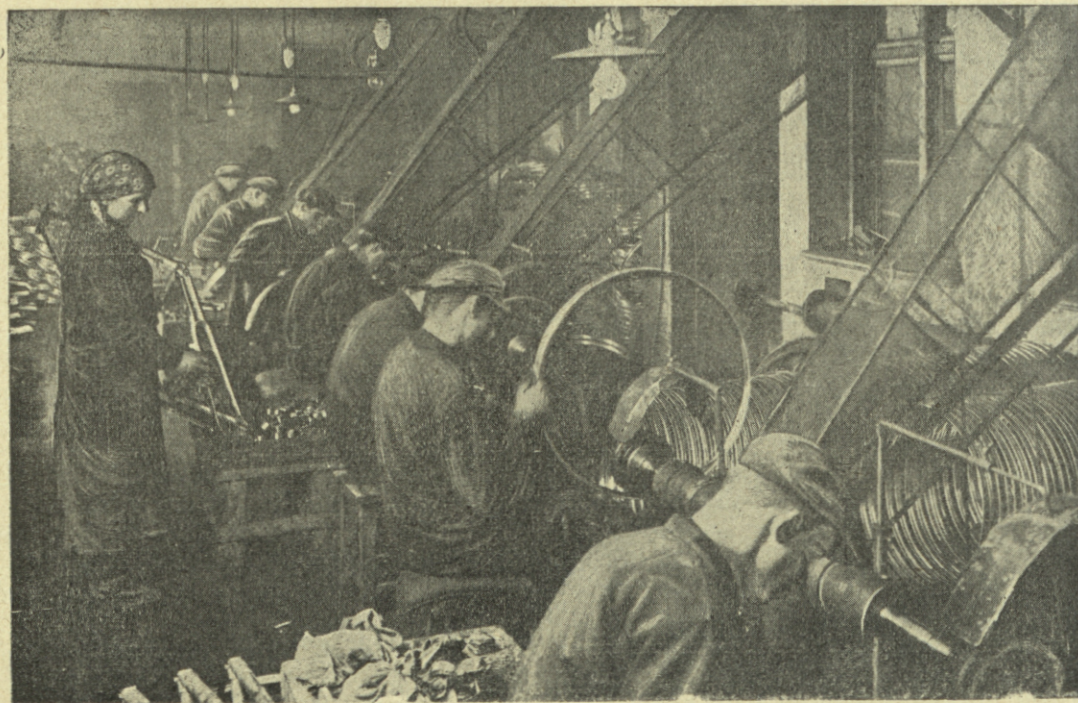
Kādos apstākļos nodibinājās „Latvello“ fabrika. „Latvello“ fabrikas principi. „Latvello“ velosipedu izturība. „Latvello“ velosipedu panākumi. „Latvello“ fabrikācijas ārkārtīgi ātrā attīstīšanās. „Latvello“ velosipedu eksports. „Latvello“ modernā un plašā fabrikas iekārta. „Latvello“ velosipedu noteicoša loma nākotnē.



Pirmos pēckara gados Latviju visplašākā mērā pārplūdināja visvisādām ārzemju precēm. Pa lielākai daļai šīs preces, sevišķi tās, kuŗas nāca no kara laikā saimnieciski stipri cietušām Viduseiropas valstīm, neizturēja kvalitātes ziņā daudz maz nopietnāku kritiku. No visādiem „erzačiem“ un mazvērtīgiem karaļlaika materiāliem izgatavoti, šādi fabrikāti bieži vien neattaisnoja pat tās ārkārtīgi zemās cenas, ar kuŗām tie mūsu zemē centās iekāŗot tirgu.

Sevišķi te sacītais attiecināms arī uz velosipediem. Piedzīvojumi ar ārzemju divriteņiem bija visā visumā ļoti bēdīgi. No vienas puses tas izskaidrojas ar viņu izgatavošanai lietotā materiāla vainu, no otras puses turpretim vaina te meklējama ārzemju velosipedu vispār vieglākā konstrukcijā, kuŗa aprēķināta Vakareiropas labi koptiem satiksmes ceļiem. Tādā kārtā pat teicami ārzemju fabrikāti, par kuŗu materiāla labumu un izstrādājuma solīdumu nevarēja būt šaubu, izrādījās mūsu apstākļiem — nepiemēroti un sagādāja saviem lietotājiem parasti nepatīkamus pārsteigumus.

Ievērojot minētos ārzemju fabrikātu trūkumus, kā arī velosipeda, kā praktiska satikmes līdzekļa, lietošanas strauju pieaugumu, 1923. gadā, Rīgā nodibinājās „Latvello“ rūpniecības uzņēmums, ar nolūku uzsākt velosipedu un viņu atsevišķu daļu ražošanu uz vietas. Neskatoties pavisam uz valsts saimnieciskām interesēm kas šādam pasākumam, caur kuŗu samazinājās valutas aizplūšana uz ārzemēm, piešķīra lielu nozīmi, galvenais uzņēmuma mērķis tomēr bija piegriest visu vēribu tādu velosipedu ražošanai, kuŗa pilnīgi atbilst mūsu vajadzībām.



„LATVELLO“ velosipedu fabrikas slīpētava.

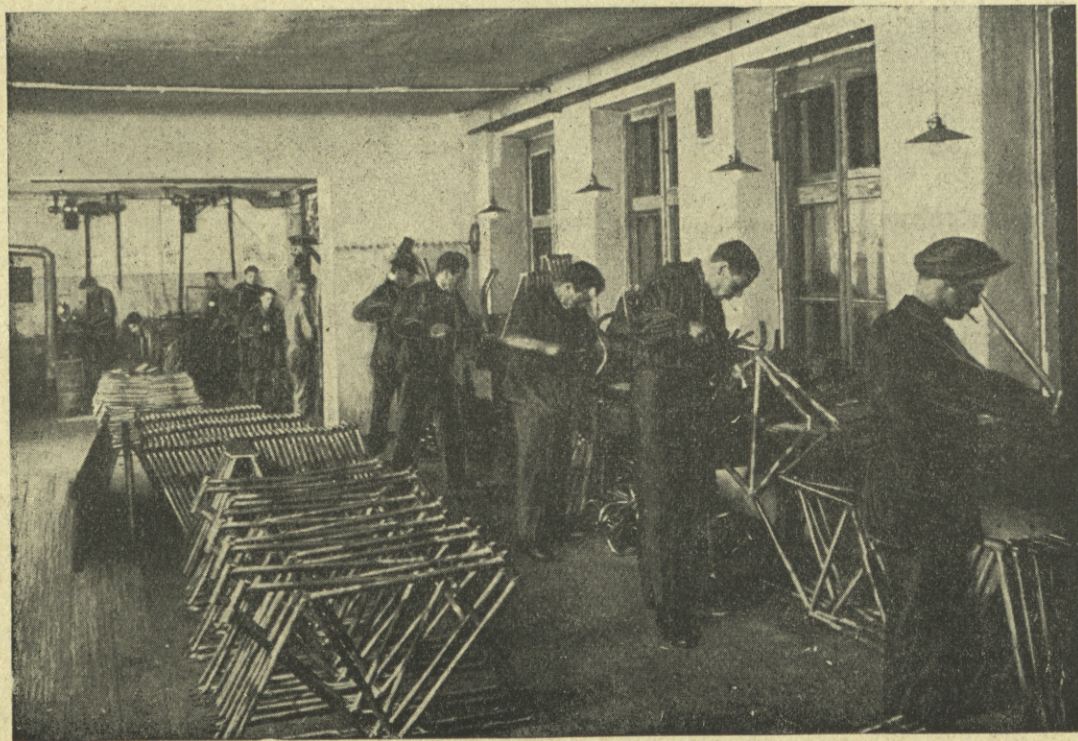
Mūsu neapskaužamie ceļu apstākļi — nelīdzenais, rupjais ielu bruģis pilsētās un primitīvie, izbrauktie, grumbuļainie ceļi uz laukiem uzstāda augstas prasības velosipedu stabilitātei. Lai šīm prasībām atbilstošu stabilitāti panāktu, bija nepieciešama divriteņa pastiprināta konstrukcija, kuŗa tomēr nekādā ziņā nedrīkstēja apgrūtināt velosipeda gaitu nedz arī grozīt vaj bojāt viņa izskatu.

Šis bija pirmais un galvenais uzdevums, pie kuŗa atrisināšanas velosipedu fabrika „Latvello“ stājās, uzsakot savu darbību. Un ar gandarijumu šodien konstatējams, ka svarīga uzdevuma atrisināšana tai drīzvien pilnā apjomā izdevās.

Pārbaudot vislabākās zviedru un angļu izejvielas, tika atrasts piemērotākais, augstākās kvalitātes materiāls, kuŗš „Latvello“ velosipediem nodrošināja nepārspējamu izturību. Neapmerinoties ar to vien, arī pašā konstrukcijā tika ievesti jauninājumi, pastiprinot zināmas velosipedu daļas, kā piem. priekšdakšas u. t. t. kuŗām jāizjura lielāks satricinājums. Caur to tika panākts, ka „Latvello“ velosipedi arī neparedzēti grūtos apstākļos bija — cik tālu tas vispār iespējams, — pasargāti no bojāšanās.

Protams, ka šādi konstrukcijas pastiprinājumi itin dabīgi būtu varējuši nevēlamā kārtā atsaukties uz velosipedu vieglo gaitu, kuŗai piekriņ stipri noteicoša loma vispārējā velosipeda novērtējuma. Tāpēc arī līdztekus visiem minētiem pārļobojumiem sevišķa un vislielākā vērība no paša sākuma tika piegriesta velosipeda dzinejaprāta, t. i., paminas un lodišu gultņu pareizai izveidošanai. No viņu pareiza izstrādājuma, lietojot pie tam vismalkāko, cietāko tēraudu, atkarājas, kā zināms, galvenā kārtā velosipeda gaitas vieglums. Un arī šo uzdevumu fabrikai laimējās pie „Latvello“ velosipediem veikt visideālākā veidā. Līdz ar to „Latvello“ velosipedu markai bija radīts stiprs un paliekošs pamats, kas tai nodrošināja nākotni ne tikai vien Latvijā, bet arī mūsū kaimiņu zemēs, kuŗās ceļu apstākļi līdzīgi mūsējiem.

Ja „Latvello“ velosipedi, parādoties klajā, no sākuma vēl uzdūrās uz zināmiem aizspriedumiem, kuŗu cēlonis bija meklējams vispārējā, iepriekš minēto ārzemju velosipedu izsautka publikas neuzticībā, tad tomēr drīz vien tie atrada pareizu novērtējumu un līdz ar to arī cienītājus visos iedzīvotāju slāņos. Visi vienprātīgi atzina tiklab „Latvello“ velosipedu ārkārtīgi lielo izturību, kā arī viņu smalko, izkopto izstrādājumu, vieglo gaitu un glīto, eleganto izskatu. Nekas lielo publikas piekrišanu „Latvello“ velosipediem nerakstūro tik zīmīgi, kā fabrikācijas statistika, pēc kuŗas 1926. gadā, t. i., 3 gadus pēc pirmo „Latvello“ velosipedu izlaišanas, viņu produkcija bija pavairojusēs par 730 procentus, bet vēl



„LATVELLO“ velosipedu fabrikas mechaniskā nodaļa.

3 gadus vēlāk — 1929. gadā — pat par 2190%, t. i. 22 reizes, salīdzinot ar pirmo gadu. Tas ir fabrikācijas pieaugums, kuŗš runā nepārprotamu valodu!

No valsts saimnieciskā viedokļa sevišķi iepriecinošs un apsveicams tas fakts, ka pieprasījumi pēc „Latvello“ velosipediem neierobežojās uz Latviju vien. Drīz vien arī mūsu kaimiņu zemēs, Lietuvā un Igaunijā, kur ar viegli būvētiem ārzemju velosipediem bija gūti līdzīgi piedzīvojumi, kā pie mums, „Latvello“ velosipedi atrada pārliecinātus cienītājus un pateicīgu tirgu, kuŗš ar katru gadu paplašinas.

„Latvello“ velosipedu eksports uz Lietuvu no 1926 g. līdz 1929. g. pieaudzis piekārtīgi, salīdzinot ar pirmo gadu, bet izvedumi uz Igauniju no 1925. gada līdz 1929. gadam vairājušies pat divpadsmitkārtīgi salīdzinot ar pirmiem izvedumiem 1929. gadā. Tas ir panākums, ar kuŗu mūsu rūpniecība ne tikai saimnieciskā ziņā var būt apmierināta, bet kas tai arī dod ideālu gandarījumu par visām pieliktām pūlēm.

Kārtīgs darbs nes kārtīgus augļus!

Arvien vairāk „Latvello“ velosipedi, pateicoties savai teicamai konstrukcijai, iegūst noteicošu vārdu un dominejošu stāvokli starp visiem citiem fabrikātiem!

Sakarā ar straujo fabrikācijas pieaugumu pēdējos gados stipri paplašinājusēs arī „Latvello“ fabrika. Šodien tā aizņem visos piecos stāvos pāri par 30,000 □ pēdas. Bet arī šīs telpas jau izrādījušās par nepietiekošām, tā ka zinamu izejvielu, kā arī pusfabrikātu novietošanai fabrikas vadība jau bijusi spiesta nomāt attiecīgas plašas telpas ārpus fabrikas korpusa.

«Latvello» velosipedu fabrikācijas pieaug. 7 gadu laikā. 1929. g. «Latvello» velosipedu izlaidums bij vairākus reizes par 2190% salīdzinot ar pirmo fabrikācijas gadu — 1923.

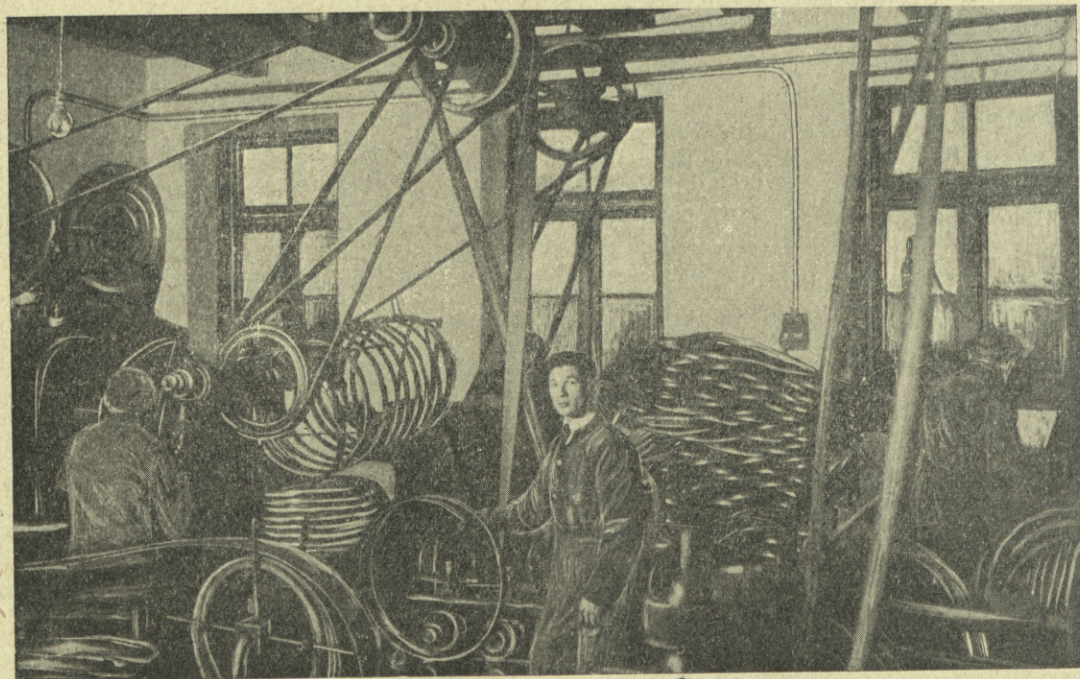
1929.

2190%

1926.

730%

1923.



„LATVELLO“ velosipedu fabrikas aploku un dubļusargu izgatavošanas nodaļa.

Fabrikā atrodas darbā vismodernākās precizijas mašīnas un aparāti kuŗu kopskaits pārsniedz 120. Visas šīs mašīnas iedarbina 16 elektromotori ar kopā 150 HP. Atsevišķas fabrikas nodaļas, kā virpotava, lodētava, slīpētava, niķelētava, emaljētava u. t. t. ierīkotas pēc priekšzīmīgāko ārzemju fabriku parauga, nostādot tā velosipedu ražošanu uz vismodernākiem un pilnīgākiem, pēdējām tehnikas prasībām atbilstošiem pamatiem. Viss tas kopā ar fabrikas dzīvo darba spēku — lietpratējiem — meistariem, tehniķiem, specialistiem — amatniekiem un piedzīvojušiem, ilggadējiem strādniekiem galvo par to, ka „Latvello“ velosipedi kvalitātes ziņā, kā līdz šim, tā arī jo projām spilgti atšķirsies no parastiem fabrikātiem un spēs apmierināt katru viņu lietotāju.



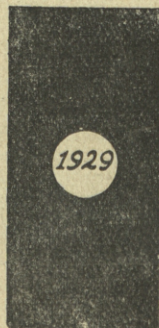
„LATVELLO“ velosipedu augstā kvalitāte atzīta arī ārzemēs. Šo velosipedu izvedumi uz kaimiņu valstīm ar katru gadu STRAUJI PIEAUG.

*EKSPORTS
uz
LIETUVU.*

1926.



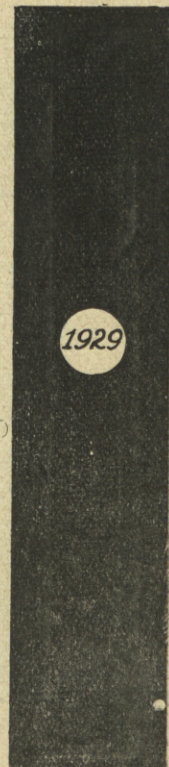
1929

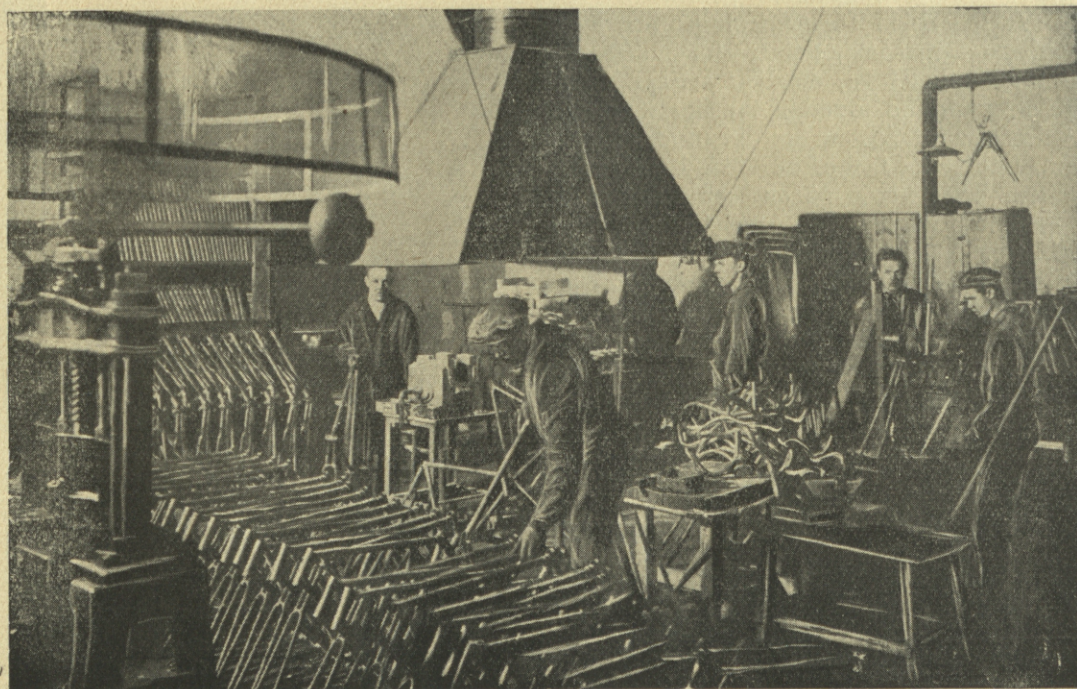


1925.

*EKSPORTS
uz
IGAUNIJU*

1929





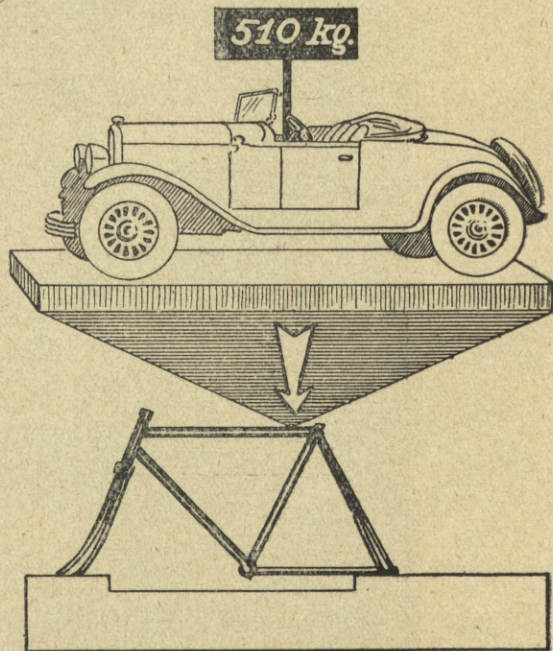
„LATVELLO“ velosipedu fabrikas lodētavas nodaļa.

„LATVELLO“ VELOSIPEDU VISPĀRĒJS APRAKSTS

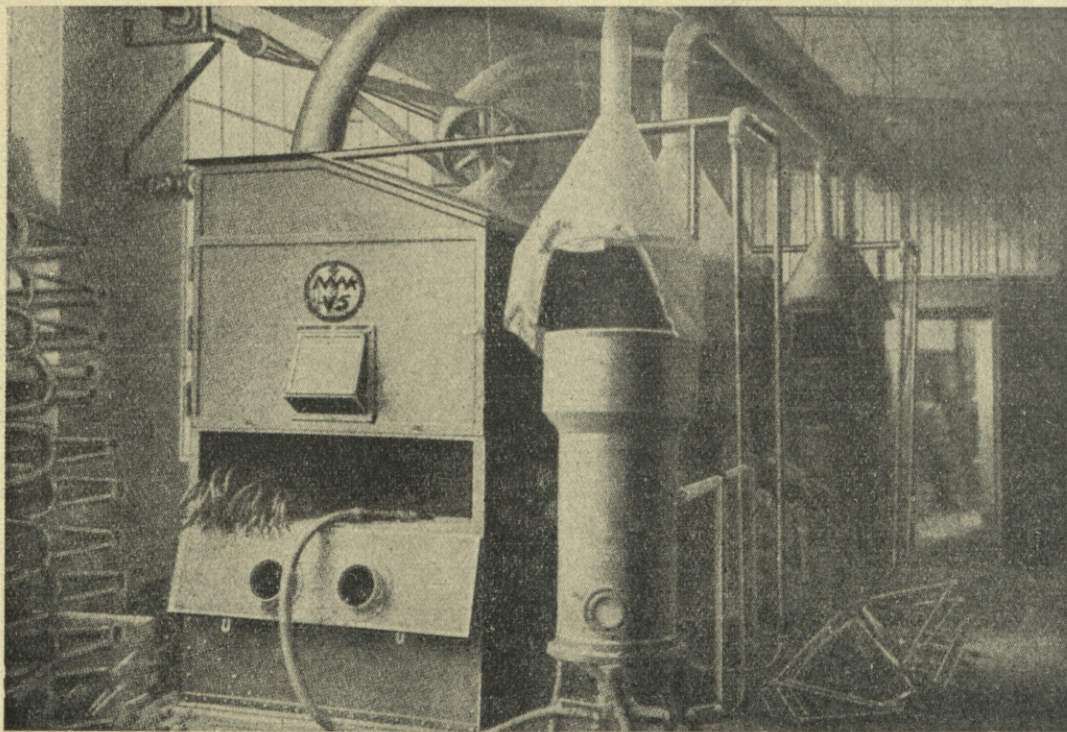
„Latvello“ velosipedu izgatavošanai tiek lietotas, kā jau tas fabrikācijas apskatā sevišķi bija uzsvērts, visrūpīgāki izmeklētas, augstākā labuma angļu un zviedru izejvielas, kuŗas skaitas par vispiemērotākām smalku mašīnu un aparātu izstrādāšanai. Kaut gan šo vielu pielietošana ievērojami sadārdzina fabrikātu pašizmaksu, tomēr tā arī dod vislielāko garantiju par katra „Latvello“ velosipeda izturību un solidumu. Un šis apstākļis priekš mums galvenā kārtā noteicošs.

Piekopt taupību uz materiāla labuma rēķina, — neatbilst mūsu fabrikas principiem. Lielāka peļņa, kuŗa caur šādu ietaupījumu varētu celties, ir ļoti apšaubams iegūvums. Agrāk vai vēlāk nepareizās taupības sekas atklāti parādas fabrikāta lietošanā. Un tad var gadīties, ka pēdējais, izsaukdams publikas neuzticību pret sevi, ne tikai vien aprij lēti gūto peļņu, bet dažkārt pat rada tādas apstākļus. kuŗos viņa tālākai ražošanai vispār vairs nav nekādas praktiskas nozīmes.

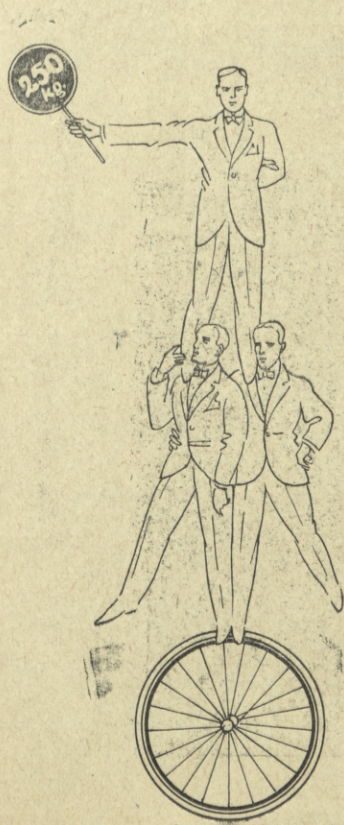
Tamdēļ arī „Latvello“ fabrika, izlietodama augstvērtīgas, kaut arī dārgākās angļu un zviedru izejvielas, apmierinas ar zemāku peļņas procentu. Viņa paļāvusēs un palaujas uz to, ka šī peļņas samazināšanās ar laiku izlīdzināsies ar fabrikācijās pieaugumu. Galu galā jau tomēr ražojuma kvalitāte ir tas faktors, kas noteic viņa tirgus vērtību an vispār fabrikācijas rentabilitāti.



„LATVELLO“ velosipeda rāmis iztura pēc fizikaliskiem izmēģinājumiem 510 kg. spiedienu, t. i. tik pat daudz, cik sver mazs vieglais automobils.



„LATVELLO“ fabrikas vismodernākie smilšu strūklas aparāti velosipedu apstrādāšanai pirms emaljēšanas.



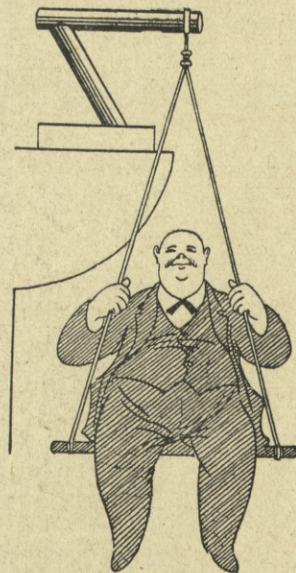
Turoties pie šī principa, „Latvello“ fabrika iet vēl tālāk. Viņa neapmierinas ar reiz izmeklētā materiāla automatisku pārstrādāšanu, lai cik arī šis materiāls atzīts un vērtīgs. Katrs atsevišķs izejvielu sūtījums tiek fabrikā vienmēr atkal no jauna jo rūpīgi pārbaudīts. Tikai tādā ceļā iespējams novērst arī tādas nejaušības, kuŗas pat pie vislabākā materiāla reizēm varētu nākt priekšā.

Labs, izturīgs materiāls nepieciešams par visām lietām jau velosipeda rāmja būvei. Nepietiek te vien ar konstruktīvu aprēķinu par atsevišķu rāmja daļu garumu un slīpumu, lai panāktu zināmu rāmja izturību. Te krit svarā vēl citi apstākļi.

Lai rāmis vārētu izturēt spiedienu, līdzīgu tam, kuŗš izmēģināts pie „Latvello“ velosipediem mūsu materiāla pārbaudes nod. un sniedzas pāri par 500 kg. (sk. ilustrāciju), velosipeda korpusam jābūt no sevišķi smalka un izturīga metala. „Latvello“ velosipediem šinī gadījumā izlietotas auksti vilktas bezšuves caurules no vislabākā Zviedru tērauda, pie kam zināmas rāmja daļas vēl atsevišķi pastiprinātas ar ielodētiem, attiecīgā biezuma metala cilindriem. Sevišķi nosti-

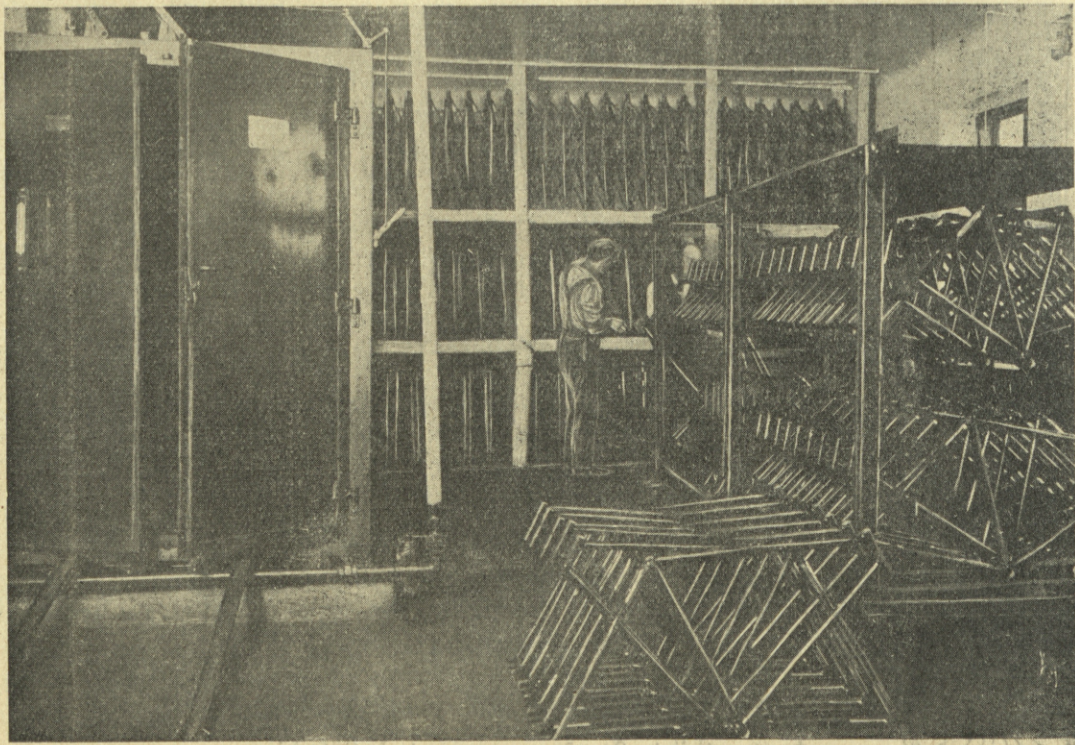


„LATVELLO“ riteņu loki iztura spiedienu kuŗš atbilst 3 vīru svaram, t. i. 250 klg.



125 kg.

„Latvello“ sedlu balsti iztura nastu 125 klg. svarā.

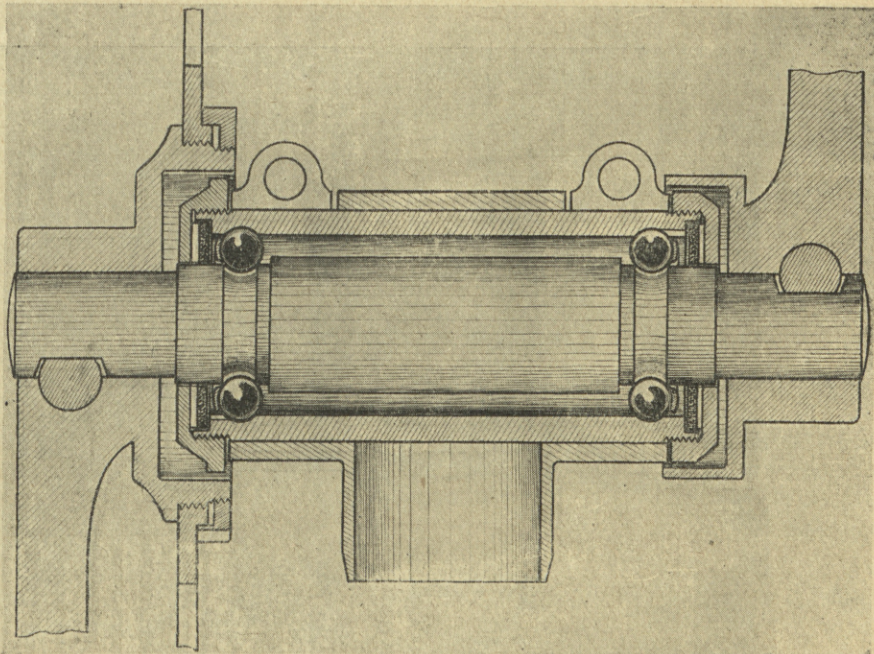


„LATVELLO“ velosipedu fabrikas emaljētava.

prināti arī visi cauruļu savienojumi. Visu to kopā ņemot un ievērojot katru normālu lietošanas iespējamību „Latvello“ rāmis pat visgrūtākos apstākļos uzskatams par pilnīgi nodrošinātu pret jeb kādu lūšanu.

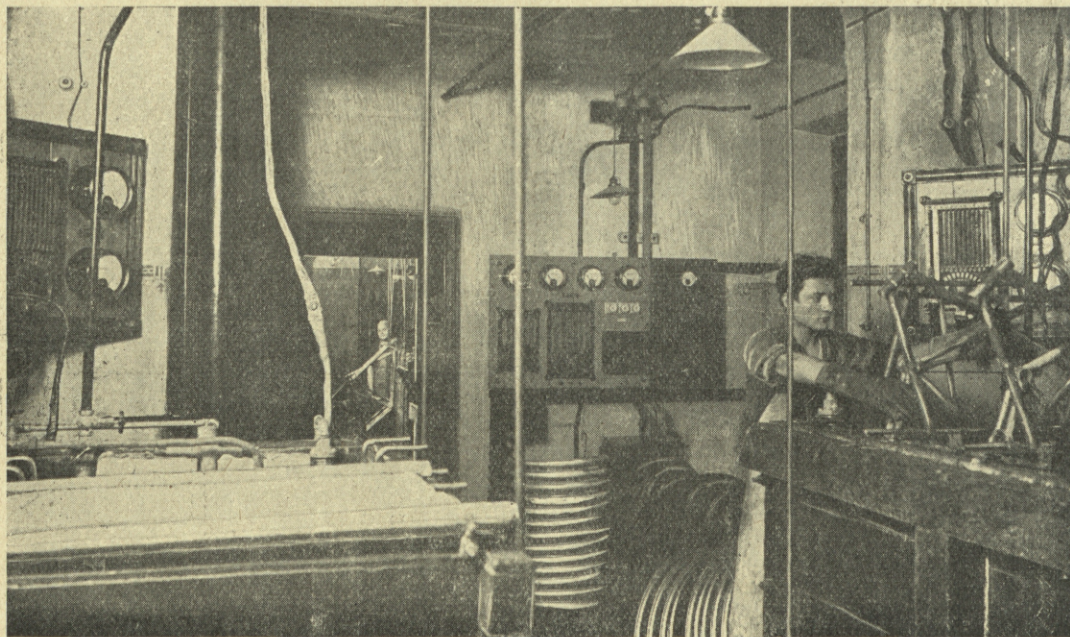
Īpaši te jāuzsver arī tas, ka rāmja konstrukcijā sevišķa vērība piegriesta priekšdakšu izbūvei. Pie lētiem, no vienkārša materiāla izgatavotiem velosipediem priekšdakšu lūšana, ar ko bieži vien savienoti nopietni nelaimes gadījumi, nav nekāda reta parādība. Lai no tā izsargātos, „Latvello“ velosipedu priekšdakšām izlietots vislabākais, sikstākais tērauds. Atsevišķās daļas salodētas speciālās gāzes krāsnīs tik cieši, ka dakša, uzskatāma par pilnīgi viengabalainu priekšmetu.

Arī **stūre** izgatavota no tā paša augstvērtīgā, cietā zviedru tērauda. Viņa izliekta aukstā veidā no bezšuves caurules un ir vislielākā mērā izturīga. Stūres rokturi, dažādos izstrādājumos, solidi



Jauninājums «Latvello» velosipedos.

Vismodernākais tehnikas sasniegums — Patent-Radia! gredzengultnis ar slēgtu, putekļu drošu eļļas tvertni, piešķir velosipedam sevišķi vieglu gaitu.



„LATVELLO“ velosipedu fabrikas niķelētava.

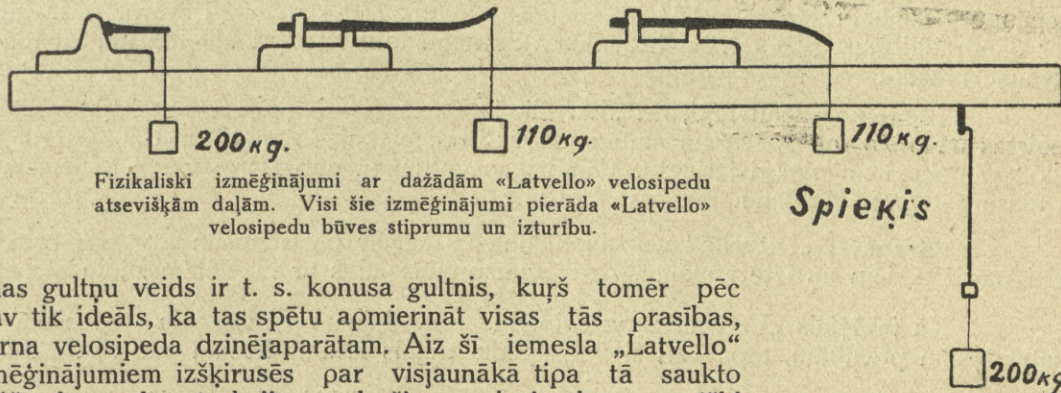
piestiprināti, tā kā tie nekad neatdalas vaļā. Blakus izturībai viena no galvenām velosipeda kvalitāti noteicošām īpašībām ir viņa vieglā gaita. Te vispirma kārta no svara pareizi konstruēts PAMINAS GULTNIS (Tretlager). Parasto,

līdz šim lietoto paminas gultņu veids ir t. s. konusa gultnis, kuŗš tomēr pēc savas konstrukcijas nav tik ideāls, ka tas spētu apmierināt visas tās prasības, kas uzstādamas moderna velosipeda dzinējaparātam. Aiz šī iemesla „Latvello“ fabrika pēc ilgiem izmēģinājumiem izšķirusēs par visjaunākā tipa tā saukto „Radial gredzengultni“, kuŗa konstrukcija nodrošina velosipedam sevišķi vieglu gaitu. Gultnis visās savās daļās izgatavots no labākā zviēdru **chromtērauda** un ir pilnīgi droši noslēgts pret putekļiem. Paminas zobritenis kungu velosipediem ir $\frac{1}{2}$ “ dalījuma ar 60 zobiem, dāmu velosipediem $\frac{1}{2}$ “ dalījuma ar 48 zobiem. Pārnesums pēc vēlēšanās $2\frac{1}{2}$ —3 reizes. Attiecīgās **lodišu gultņa** daļas rūpīgi rūdītas, slīpētas un spodrinātas. Ar to panākta ne tikai vien dzinējmechanisma apbrīnojami viegla gaita, bet arī pašu šo atsevišķo daļu gadiem ilga izturība.

Rumbas. Visi „Latvello“ velosipedi būvēti ar speciālas konstrukcijas putekļu drošām priekšrumbām un pazistamām „Torpedo“ brīvrumbām.

Viegla velosipeda gaitas sasniegšanai no svara arī smalki izstrādāta, pareizi iedalīta un vienlīdzīgi rūdīta **ķēde**, kuŗas atsevišķās daļās lietošanā nedrīkst mainīties nedz arī kaut kādā ziņā apgrūtināt dzinējaparāta gaitu. Tā kā mūsu apstākļos šādu ķēžu fabrikācija saimnieciski neatmaksājas, tad „Latvello“ velosipediem tiek izlietoti slavenās angļu fabrikas „Brampton“ atzītie kvalitātes ražojumi.

Pedaļu vārpsta Priekšējā daļa



Fizikaliski izmēģinājumi ar dažādām „Latvello“ velosipedu atsevišķām daļām. Visi šie izmēģinājumi pierāda „Latvello“ velosipedu būves stiprumu un izturību.

Arī „Latvello“ velosipedu **riteņu loki**, līdzīgi visām citām, iepriekš minētām daļām, izgatavoti no vislabākā tērauda. Pateicoties izlietotā materiāla kvalitātei, loki ārkārtīgi stipri. Pēc pārbaudījumiem mūsu izmēģināšanas nodaļā tie spēj izturēt līdz 250 kg smagu svaru, t. i. apm., tik daudz, cik sver 3 normāli-pieauguši cilvēki (sk., ilustr.). Riteņu loki ir stipri niķelēti un, lai tos aizsargātu pret rūsu, iekšpusē krāsoti.

Tāpat kā riteņu loki, arī „Latvello“ **dubju aizsargi** izgatavoti no labākā tērauda. Viņi atbalstas uz piemēroti spēcīgām stutēm, kuŗas cieši piekniedētas, tā kā dubļusargu klabēšana pie „Latvello“ velosipediem pilnīgi izslēgta. Vajadzības gadījumā dubļusargi viegli noņemami. Tie ir stipri niķelēti un aizsargāti pret rūšēšanu. Iekšpusē krāsoti.

Sedli. „Latvello“ velosipedi tiek izlaisti ar pazīstamiem „**Veleda**“ sedliem, kuŗi vispār atzīti par ērtākiem un izturīgākiem. Sedli tumšbrūnas ādas ar niķelētām sedlu atspērēm.

Kā iekšējais „Latvello“ velosipedu izstrādājums materiāla tehniskā ziņā viscaur atbilst visaugstākām prasībām, tāpat arī šī velosipeda ārējais izskats liecina par visa darba izcilus labumu.

„Latvello“ velosipedu **emaljējums** sevišķi krāšņs, turklāt visaugstākā mērā izturīgs. Emaljējamās daļas pirms emaljās iedezināšanas apstrādātas ar sevišķu pretrūsas krāsu, kuŗa emalju pasargā no plaisāšanas un atlekšanas. Kā „Latvello“ velosipedu emaljēšana, tā arī **niķelēšana** tiek izdarīta „Latvello“ fabrikas pavisam modernī ierīkotās specialnodaļās. Labs niķelējums no liela svara ne tikai vien velosipeda izskata, bet arī zināmu daļu, kā riteņu loki, spieķi u. c. izturības labā. Bez tam attiecīgās daļas, lai tās vēl labāki nodrošinātu pret rūšēšanu, no iekšpuses, kā jau minēts, krāsotas.

Velosipedu piederumi. Katram „Latvello“ velosipedam tiek doti līdz bez sevišķas piemaksas visi vajadzīgie piederumi, kā dažādas atslēgas, eļļas kanniņa, gaisa pumpis un gumijas izlabošanai vajādīgie piederumi.

Garantija. Par katru „Latvello“ velosipedu tiek izsniegts rakstisks galvojums uz trīs gadiem. Arī šis neparasti ilgais galvojuma laiks savukārt rāda, ka te darišana ar augstākās kvalitātes ražojumu.

"LATVELLO"
VELOSIPEDU FABRIKA

FABRIKA
RIEPNIEKU IELĀ 6
TĀLR. 31395

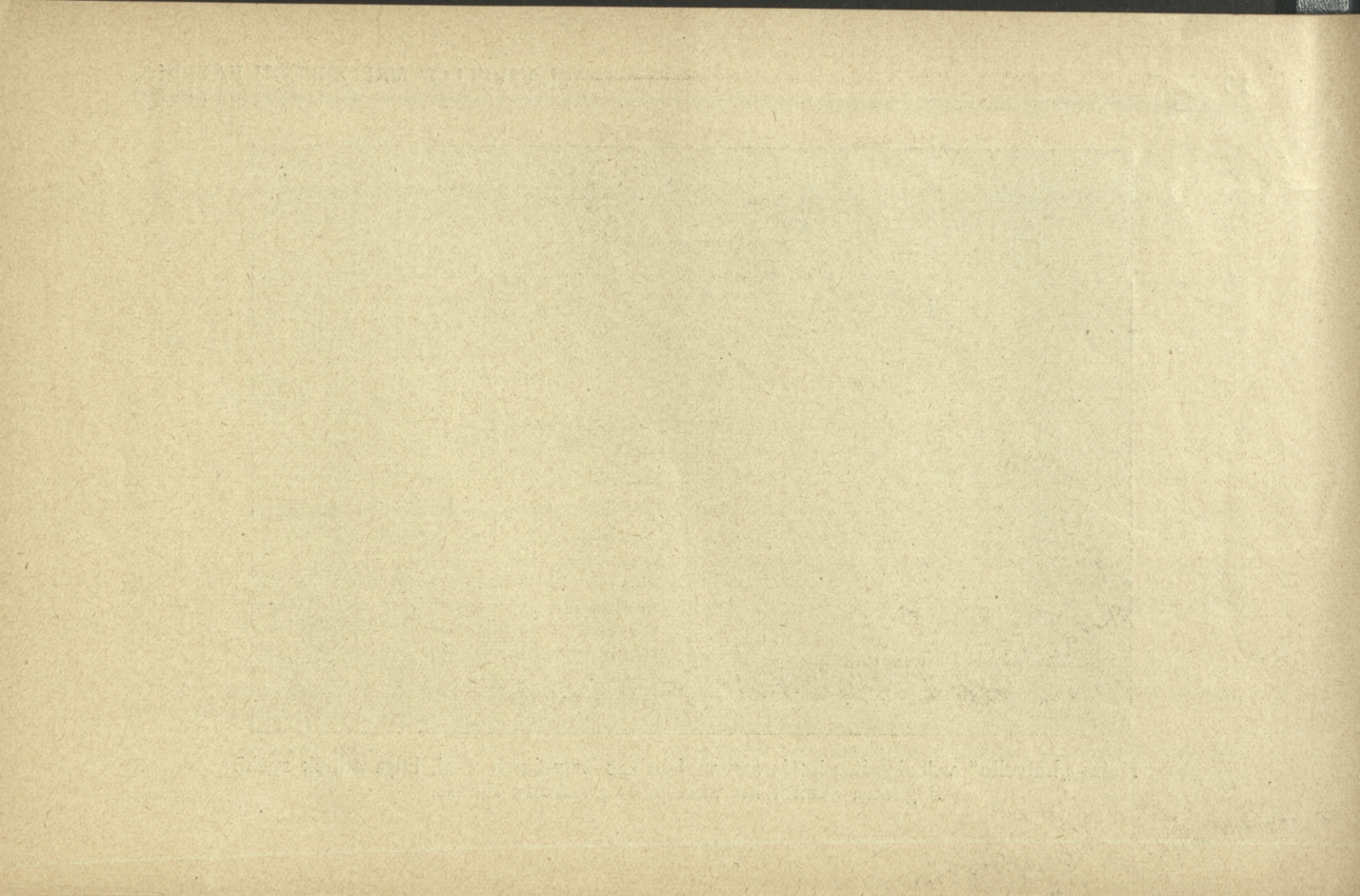
NOLIKTAVA
ELIZABETES IELĀ 16
TĀLR. 26613

◆ GALVOJUMA ZĪME ◆

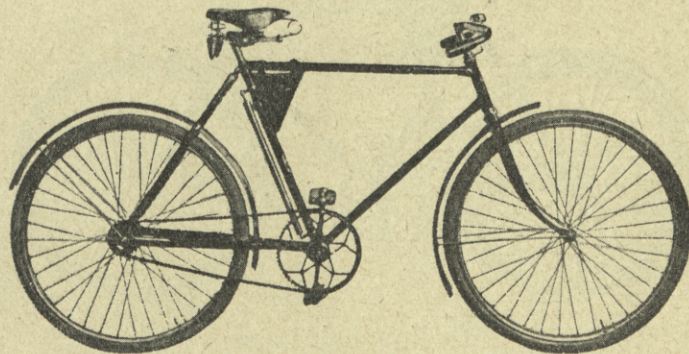
Šī galvojuma zīme izdota par *kungu/damu* velosipedu „LATVELLO“
№..... par kuŗa materialu un konstrukciju tiek, saskaņā ar otrā pusē
minētiem noteikumiem, galvots uz 3 gadiem.

RĪGA.....193..... PARAKSTS:

Katrs „Latvello“ velosipeda pircējs saņem fabrikas galvojuma zīmi, kuŗa paliek spēkā 3 gadus, skaitot no velosipeda pirkšanas dienas.



„Latvello“ velosipedi

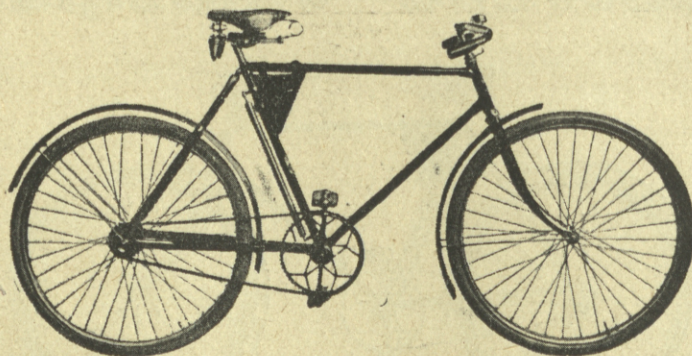


N^o 1. «Latvello» special.

Rāmis no labākām zviēdrū tēraudā caurulēm.
 Augstums 60 jeb 65 cm.
 Atstatums starp asīm 130 cm.
 Pakaļdakšas gali niķelēti.
 Priekšdakša ar niķelētu galvu un galiem.
 Paminsas gultnis „PATENT-RADIAL“ pilnīgi noslēgts, putekļu drošs.
 Emaljējums melnā krāsā, ar krāš. līnijām izgreznots.
 Aploki $28 \times 1\frac{5}{8}$ jeb $28 \times 1\frac{3}{4}$ sevišķi stipri un labi niķelēti, iekšpusē pret rūsū krāsota.

Brīvrumba „Torpedo“
 Pedāļi ļoti izturīgi.
 Sedli orig. „Veleda“ ar trīskārt. ļoti stiprām atsperēm
 Stūre stipri niķelēta ar priekšbūvi.
 Vidus zobritenis 60 z. $1\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{8}$ dal. ar uzvalcētu malu.
 Pārnesums $2\frac{1}{2}$ —3 reizes.
 Dubļusargi tēraudā, stipri niķ., iekšp. pret rūsū krās.
 Pie katra «Special» velosipeda pieder: bagažas turētājs, un sarkana signāllampīņa.

Cena Ls

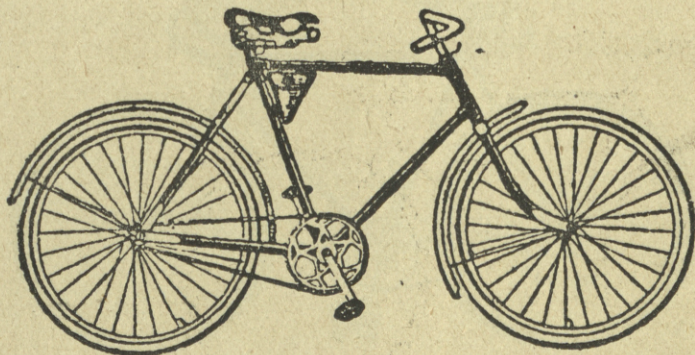


№ 2. «Latvello» ceļošanas velosipeds.
Latvijas greznākai ceļošanas velosipeds.

Rāmis no labākām zviedru tērauda caurulēm.
Augstums 60 jeb 65 cm.
Atstatums starp asīm 130 cm.
Pakaļdakšas gali niķelēti.
Priekšdakša ar niķelētu galvu un galiem.
Pamiras gultnis putekļu drošs, pilnīgi noslēgts, ar
ķīļa nostiprinājumu.
Emaljējums melnā vai citā krāsā, krāšņām līnijām
izgreznots.
Aploki $28 \times 1\frac{5}{8}$ jeb $28 \times 1\frac{3}{4}$ sevišķi stipri un labi
niķelēti, iekšpuse pret rūsū krāsota.

Brīvrumba „Torpedo“
Pedāļi ļoti izturīgi.
Sedli oriģināl „Veleda“ ar dubulti vītām atsperēm,
ļoti stipri.
Vidus zobritenis 60 z. $\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$ dal. ar uzvalcētu malu.
Pārnesums $2\frac{1}{2}$ —3 reizes.
Dubļusargi tērauda, stipri niķ., iekšp. pret rūsū krās.

Cena Ls



N^o 3. «Latvello» ceļošanas velosipeds.
Izturīgs un skaists ceļošanas velosipeds, mod. B. S. A.

Rāmis no labākām zviēdrū tēraudā caurulēm.

Augstums 60 jeb 65 cm.

Atstatums starp asīm 130 cm.

Pakaļdakšas gali glīti niķelēti.

Priekšdakša ar niķelētu galvu un galiem.

Pamīnas gultnis ar ķīļa nostiprināj., mod. B. S. A.

Emaljējums melnā, kā arī citā krāsā ar daīļām
linijām izgrednots.

Aploki 28×1⁵/₈ jeb 28×1³/₄ sevišķi stipri un labi
niķelēti, iekšpuse pret rūsu krāsota.

Brīvrumba „Torpedo“.

Pedāļi ļoti izturīgi.

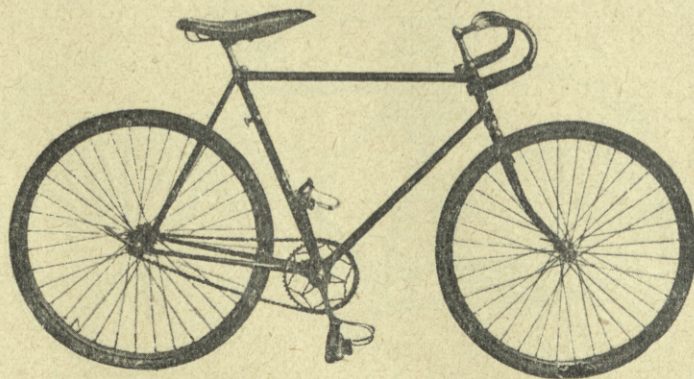
Sedļi original „Veleda“ ar vītām atsperēm.

Vīdus zobrītenis 60 z. 1/2×1/8“ daīļuma.

Pārnesums 2¹/₂—3 reizes.

Dubļusargi tēraudā, stipri niķelēti, iekšpuse pret
rūsu krāsota.

Cena Ls

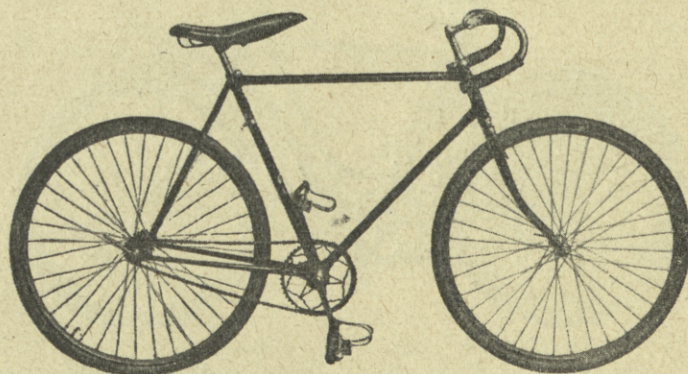


№ 4. «Latvello» šosejas sacikšu velosipeds.
Sevišķi viegls un izturīgs.

Rāmis no labākām angļu tērauda caurulēm.
Augstums cm.
Atstatums starp asīm cm.
Pakaļdakšas gali niķelēti.
Priekšdakša ar niķelētu galvu un galiem.
Paminas gultnis speciālas konstrukcijas uz ķīliem.
Emaljējums melnā krāsā ar liniņām.
Aploki $28 \times 1\frac{3}{8}$ " niķelēti un emaljēti.

Gumijas $28 \times 1\frac{3}{8}$ " uzlīmētas uz aplokiem.
Rumbas sacikšu tipa, putekļu drošas.
Pedāļi ļoti izturīgi.
Sedli „Veleda“ sacikšu tipa.
Vidus zobritenis 24—26 z. $1 \times \frac{1}{8}$ " dalījuma.
Stūre sacikšu formas.

Cena Ls



№ 5. «Latvello» treka sacikšu velosipeds.
Nepārspējams viegluma un izturības ziņā.

Rāmis no labākām angļu tērauda caurulēm.

Augstums

Pamiras gultnis speciālas konstrukcijas uz ķīliem,
sevišķi viegla gaita.

Emaljējums melnā krāsā ar līnijām.

Aploki 27X1 koka, sacikšu tipa.

Rumbas sacikšu tipa, putekļu drošas.

Pedāļi ļoti izturīgi.

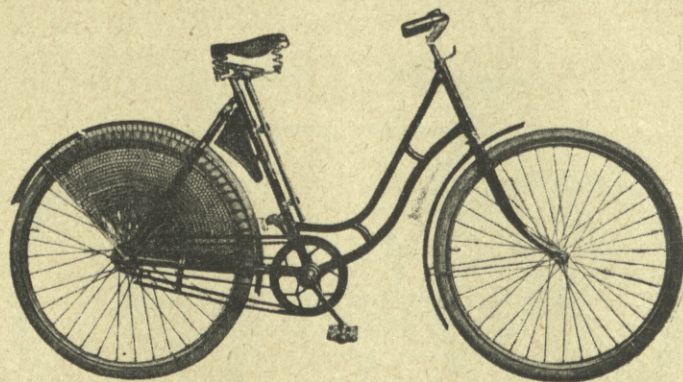
Ķēde „Reinhold“ 1“ $\frac{1}{8}$ daļ.

Sedli „Veleda“ sacikšu tipa.

Vidus zobritenis 24—26 z.1“ $\frac{1}{8}$ dalījums.

Stūre sacikšu formas.

Cena Ls

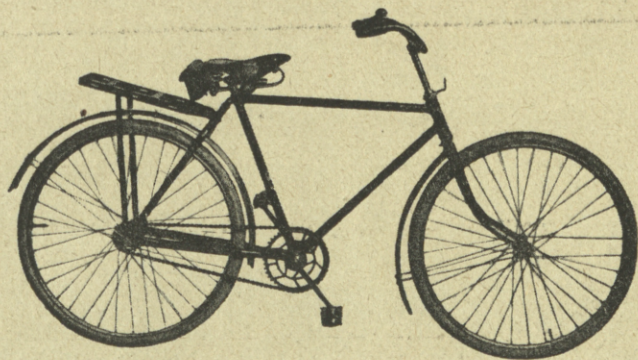


N^o 6. «Latvello» dāmu velosipeds.
Sevišķi izturīgs un grezns dāmu ceļošanas velosipeds.

Rāmis no labākām zviedru tērauda caurulēm.
Augstums 50—55 cm.
Pakaļdakšas gali niķelēti.
Priekšdakša ar niķelētu galvu un galiem.
Pamīnas gultnis putekļu drošs, pilnīgi noslēgts, ar
ķīļa nostiprinājumu.
Emaljējums melnā, kā arī citā krāsā, ar daiļām
linijām izgrieznots.
Aploki $28 \times 1\frac{5}{8}$ stipri niķelēti, iekšpuse pret rūsū
krāsota.
Brīvrumba „Torpedo“.

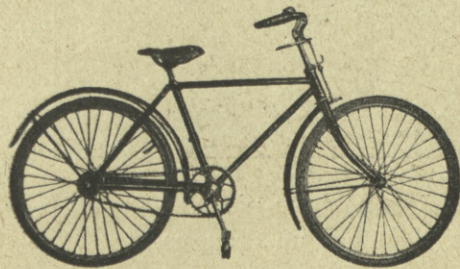
Pedāļi ļoti izturīgi.
Sedli „Veleda“ original.
Vidus zobritenis 48 z. $1\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{8}$ “ dalījums.
Pārnesums $2\frac{1}{2}$ —3 reizes.
Dubļusargi tērauda, stipri niķelēti, iekšpuse pret
rūsū krāsota.
Ķēdes maksts celuloīda, sevišķi skaista.
Tikliņš, ļoti skaists, zīda, krāsains.

Cena Ls

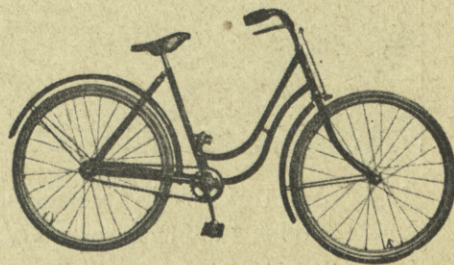


№ 7. «Latvello» zēnu velosipeds.

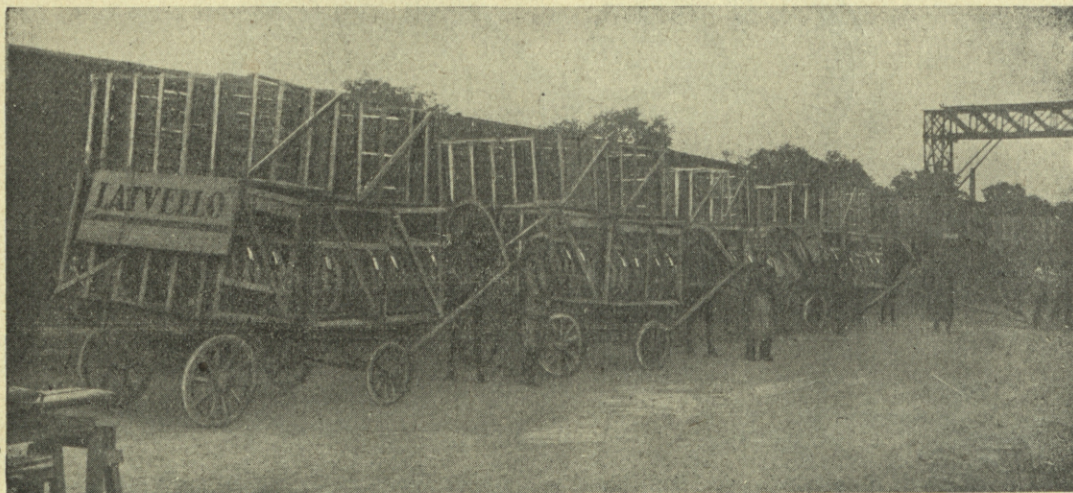
Stingri būvēts, sevišķi izturīgs velosipeds zēniem no 12—15 g.



№ 8. «Latvello» bērnu velosipeds.
ZĒNIEM no 5—10 gad.

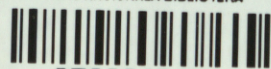


№ 9. «Latvello» bērnu velosipeds.
MEITENĒM no 5—10 gad.



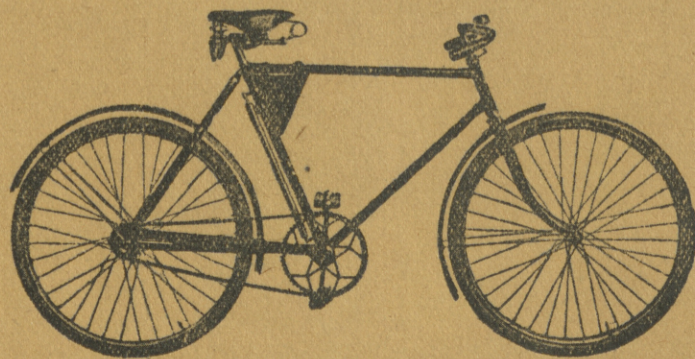
Lielā skaitā „Latvello“ velosipedi ikdienas — sezonā kopā tuvu pie 10.000 gab. dodas tautā, atrasdami vienmēr atkal jaunus cienītājus un draugus.

LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA



0320065638

0.50



«LATVELLO» SPECIAL

IECIENĪTĀKAIS LATVIJAS VELOSIPEDŠ

JAUNĀKAIS 1933. GADA MODELIS.