

Auf einer Torpedo-Freilaufnabe 91 769 km zurückgelegt.

Von dem bekannten Frankfurter Amateur, Altersfahrer Lipeki, erhielten kürzlich die Schweinfurter Präzisions-Kugellagerwerke Fichtel & Sachs A. G. folgendes Schreiben:

„Seit April 1909 benütze ich die Torpedo-Freilaufnabe bis zum heutigen Tage zu meiner höchsten Zufriedenheit. Ich habe noch keine Reparatur mit derselben gehabt. Wie Sie aus meinem folgenden Bericht ersehen, habe ich auf dieser Nabe viele große Rennen bestritten. Den Torpedo-Freilauf habe ich stets jedermann bestens empfohlen.“

Die von mir mit der Torpedo-Freilaufnabe zurückgelegte Kilometerzahl beträgt im Jahre:

1909	—	6 369 km
1910	—	5 765 km
1911	—	5 588 km
1912	—	6 010 km
1913	—	5 109 km
1914	—	6 426 km
1915	—	4 322 km
1919	—	2 937 km
1920	—	9 590 km
1921	—	12 237 km
1922	—	11 472 km
1923	—	11 498 km
1924	—	4 446 km

Während die gesamte Kilometerzahl von April 1909 bis Juni 1924 91 769 km.

Während 15 Jahre im Gebrauch, 91 769 km gefahren, hat diese Torpedo-Freilaufnabe keinerlei Reparatur nötig gehabt. Solche Zahlen zeigen aufs deutlichste die Unverwundlichkeit und Unerreichbarkeit der überaus leichtlaufenden Torpedo-Freilaufnabe und ihre große Überlegenheit anderen Konstruktionen gegenüber.

Wanderfahrten.

Im Jahre 1905 kaufte ich mein Wanderrad von dem Gymnasiallehrer Dr. Sarr. . . . Im Hinterrad ist ein Torpedo-Freilauf eingebaut. Ich benütze mein Rad Sommer und Winter und lege in einem Jahr durchschnittlich über 3000 km zurück. Hierzu sind noch besonders ausgedehnte Reisen zu zählen, die ich während meiner Ferienzeiten unternahm.

Geradezu glänzend hat sich der Torpedo-Freilauf bei der Durchquerung der Alpen bewiesen. Dreimal fuhr ich die Brennerstraße abwärts und ebenso oft trug mich mein Rad von den Dolomiten in raschster Fahrt hinab in die Lombardische Ebene.

1911 fuhr ich mit Rad und Eispickel wieder über den Brenner nach Schludersbach, bestieg einige Hochgipfel, kam nach San Vito und benützte zur Abfahrt die 42 km lange Straße nach Belluno. Die Fahrt auf der in unzähligen Steilen steil abfallenden Straße stellte an den Freilauf die denkbar höchsten Anforderungen. Gar häufig entquoll dunkler Rauch, das verdampfte Öl, dem glühheißen Stahl, einmal schmolz die Schmierkapsel ab; doch der Freilauf hielt aus.

Ich durchfuhr die Lombardei, berührte Venedig, Triest und war während der weiten Fahrt durch Kroatien, Bosnien, Herzegovina, Montenegro und Dalmatien mit ihrem ungemein wechselnden Terrain nur auf mein Rad mit dem allen Anforderungen voll gewachsenen Torpedo-Freilauf angewiesen.

Ich habe dieser Tatsache in all den Vorträgen dankbar gedacht, die ich in Nürnberg, München, Ingolstadt, Erlangen, Bayreuth gehalten habe. Für die Güte des zur Herstellung meines Torpedo-Freilaufs verwendeten Materials und der vorzüglichen Arbeitsleistung spricht die Tatsache, daß während der 19 Jahre nennenswerte Reparaturen oder Erneuerungen nicht nötig waren. 1913 wurden neue Walzen eingeseht, außerdem mußte der Zahnkranz viermal erneuert werden. Dagegen sind alle wichtigen Teile, insbesondere die Konusse, heute noch wie neu.

gez. Hans Gebhardt.

Neues aus dem Radsport

Der Zweikampf Saldow - Lejour.

Auf der Düsseldorfer Radrennbahn nahm der Zweikampf zwischen dem deutschen Meister Saldow und Lejour einen interessanten Verlauf. Es zeigte sich hierbei, daß sich beide Fahrer durchaus ebenbürtig sind und derjenige als Sieger gilt, der zuerst die Spitze erhält.

Der Hauptkampf spielte sich daher

sofort nach dem Start

zwischen den beiden Fahrern ab, da jeder eifrig bemüht war, zuerst den Anschluß zu finden. In beider Läufen, die über 20 km und 1 Stunde gingen, sicherte sich Saldow die Spitze, um sie nicht wieder preisgeben zu lassen. Die beiden Fahrer fuhren ein so scharfes Tempo, daß

die Bahnrekorde sämtlich gedrückt

wurden. Leider hatte der Belgier im Stundenrennen zweimal Rad- und Motordefekt. Der weitere Verlauf des Rennens zeigte, daß bei normalem Verlauf keiner dem anderen überlegen war. Leider mußte „Die Stunde“ nach 55 km, infolge eingetretener Dunkelheit, abgeblendet werden.

Das

20-km-Rennen

zeigte einen hartnäckigen Kampf der beiden Gegner, die diese hintereinander liegend die Bahn umkreisen. Die bei 10 km erzielte Zeit von 8:23 bedeutet einen neuen Bahnrekord (Wittig 8:28). Lejour verlor schließlich das Tempo, wodurch Saldow ebenfalls aus sich herausgeht und gegen Schluß des Rennens mächtig ausreißt. Mit 15:59 (bisher 16:36) hat er

auch den 20-km-Bahnrekord verbessert

und Lejour 100 m zurückgelassen.

Über „1 Stunde“ fand Saldow wiederum sofort Anschluß, während Lejour durch das Versagen seines Schrittmachermotors das Rennen hinter dem Ersatzschrittmacher Benzler begann, um nachher in prächtiger Weise hinter seinem Schrittmacher Anschluß zu finden.

Durch zweimaligen Radwechsel

büßte er mehrere Runden ein, doch war er immer schnell wieder im Rennen, um dann seinen Boden zu verlieren. Sämtliche Bahnrekorde,

sogar die im 20-km-Rauf aufgestellten, fielen dem scharfen Tempo zum Opfer.

60 km legte Saldow in 48:51 zurück (bisheriger Rekord von Wittig 49:57). Nach 55 Minuten, als das Rennen infolge Dunkelheit abgebrochen wurde, hatte der deutsche Meister 68,400 km zurückgelegt, während Lejour 65,140 km gefahren hatte, wozu ihm noch 1600 m für Raddefekte gut zu schreiben sind.

Von den Zuschauern lebhaft gefeiert, fuhren beide **die Ehrenrunde**, wobei Saldow dem wackeren Belgier den Blumenkranz überreichte. W. Z.

Eine Reise um die Welt per Rad!

Am Sonntag erfolgt in Mannheim auf der Radrennbahn Luisenpark der Start der dem Mannheimer Radrennklub „Endspurt“ (D.M.) angehörenden Mitglieder Heinrich Sommerfeld, Joh. Christbauer und Gustav Engelhart zu einer Rundfahrt um die Welt, die durch freien Willen, unbeeinträchtigt durch übliche Wetten, vor sich gehen soll. Die Reise soll von Deutschland nach Oesterreich - Ungarn - Jugoslawien - Bulgarien - Türkei - Kleinasien - Mesopotamien - Persien - Indien - Burma - Malayische Halbinsel - Japan - Amerika - England - Frankreich und zurück nach Deutschland führen, und zwar ist folgende genaue Strecke vorgesehen: Mannheim Radrennbahn, via Biebrich, Stuttgart, Augsburg, München, Wien, Budapest, Belgrad, Niks, Sofia, Philippopol, Adrianopol, Konstantinopel, Sultani, Antaia, Konja, Adana, Alexandrette, Aleppo, Niive, Samarra, Bagdad, Kerbela, Netjes, Basra, Dorak, Buschir, Kungun, Rabend, Lingeh, Bender, Abas, Minab, Djass, Ischabar, Cwatar, Cuadar, Bassani, Ormara, Thari, Karachi, Saiderabad, N. Indien, Jodpur, Ajmer, Ahmadabad, Baroda, Surat, Bombay, Nasik, Bujawal, Nagpur, Kai pur, Bilaspur, Kalkutta, Dara, Chinapona, Rangoon, Tavoy, Mergui, Georgetown, Molaka, Singapur, von hier aus per Schiff nach Kagasaki; per Rad nach Yokohama; ab hier per Dampfer nach St. Francisco, Sacramento, Reno, Reno, Salt Lake City, Cheyenne, Omaha, Waterloo, Chicago, Pittsburg, Philadelphia (Washington), New York; von hier aus weiter per Schiff nach Southampton, London, Dover, Calais, Paris, Straßburg, Mannheim (Radrennbahn). Die zu durchzufahrende Strecke beträgt rund 40 000 km = 24 861 engl. Meilen welche Strecke in 3-4 Jahren zurückgelegt werden soll.