

vel-Torpedo-Freilauf-Nabe nicht kennen. Oben angekommen, verweilen wir wieder ein wenig ruhend in den Pedalen, rücken den Hebel wieder auf den ersten Gang und regulieren die Geschwindigkeit unserer Räder auf der abschüssigen Straße mit Hilfe der Rücktrittbremse leicht und sicher wie bei einer einfachen Torpedo-Freilauf-Nabe. Der Freilauf selbst vollzieht sich ebenso reibungslos, da alle Innenteile nunmehr stillstehen und nur die Hülse sich auf beiden Kugelreihen dreht. In den Augenblick der wunderbaren Umgebung vertieft, vergißt jedoch einer von uns die eben erwähnte Umschaltung auf den ersten Gang, aber er hängt trotzdem nicht um seine Sicherheit, denn in jeder Uebersehung bremsen auch Doppel- und Dreigang-Torpedo-Naben zuverlässig, weich und angenehm.

So wechseln ebene Straßen und mitunter recht erhebliche Steigungen während unserer Fahrt in großer Zahl, und immer wiederholen wir die gleichen Hebelgriffe, bis wir wieder zu Hause eintreffen, keineswegs ermüdet und abgeradert, sondern in glänzender Laune ohne jede Anstrengung dank unserer Doppel-Torpedo-Freilauf-Nabe.

Dieselben Vorzüge, die gleichen Schaltungen finden selbstredend auch Anwendung auf die Dreigang-Torpedo-Nabe, nur daß sie bei ihr noch ausgeprägter sind bzw. sich auf die Betätigung einer dritten Uebersehung erstrecken.

Zu Hause all diese Einzelheiten nochmals erwägend, ziehen wir zum Vergleich die angewandten Körperkräfte bei der Ueberwindung der Steigungen in Betracht und erkennen mit Erstaunen bei gleichem Tritt den großen Vorteil einer um 25 Proz. leichteren Antriebskraft beim kleinen Gang einer Doppel-Torpedo- und einer Ersparnis von 20 und 34 Proz. bei Benützung der zweiten oder dritten Uebersehung einer Dreigang-Torpedo-Nabe.

Im gebirgigen Gelände sowohl, als auch in der Ebene bei starkem Gegenwind, wie überhaupt bei schlechter Straßenbeschaffenheit entspricht daher die Benützung dieser beiden vollendeten Nabensysteme einem allgemeinen Bedürfnis, während Sportfahrer, besonders aber ältere Radfahrer, die mehr Wert auf angenehmes Fahren als auf Gewaltleistungen legen, sich unbedingt diese Vorteile modernster Nabentechnik in Gestalt einer Doppel- oder einer Dreigang-Torpedo-Freilauf-Nabe zunutze machen sollten.

*

„Rund um Venetien“, ein Gebirgsrennen mit Steigungen über 1600 Meter, wurde als 3. Lauf für die „Italienische Straßenmeisterschaft“ gewählt. Sieger in diesem harten Kampfe blieb der Weltmeister Alfredo Binda, welcher den 1. Lauf Forlì—Rom gewann und im 2. Lauf Mailand—Modena Zweiter wurde. Alfredo Binda ist somit

„Italienischer Straßenmeister für 1928“, und zum 1. Male seit Jahren löst Binda den Championissimo Costante Girardengo in der „Italienischen Meisterschaft“ ab.

Der große Erfolg von Binda ist zugleich ein wahrer Triumph der „Torpedo-Freilauf-Nabe“, welche den Weltmeister in der „Rundfahrt durch Italien“, bei „Forlì—Rom“ und jetzt in der „Meisterschaft von Italien“ zum überlegenen Siege geführt hat. Alfredo Binda hat im vorigen Jahre die Weltmeisterschaft auf „Torpedo-Freilauf-Nabe“ für sich entschieden und bestätigt von Rennen zu Rennen, in Wort und Tat die hohe und unerreichte Qualität der „Torpedo-Freilauf-Nabe“. Auch der Zweite der „Italienischen Meisterschaft“, Negri, benutzte in sämtlichen Rennen die Torpedo-Freilauf-Nabe, und unter den ersten 12 angekommenen Fahrern waren 9 Fahrer, und zwar Alfredo Binda, Negri, Dinale, Fossati, Belloni, Pinari, Brunero, Albino Binda und Catalani siegreich auf Torpedo-Freilauf. „Torpedo, die Weltnabe“, bleibt in allen Prüfungen des In- und Auslandes eine Klasse für sich.

Bücherecke.

„Der Rennfahrer auf Landstraße und Rennbahn“ betitelt sich das von Walter Triller, Leipzig N 21, geschriebene Buch zum Preise von nur 1 RM., welches im besten Sinne sportfördernd, spannend und sehr lehrreich geschrieben ist und den Amateur in jeder Weise vollständig aufklärt. Zu beiraten ist in dem Buch die besondere Berücksichtigung der so bedeutungsvollen Artikel: „Das Training des Straßenfahrers“ und „Der Wunsch zum Rennfahrer“. Beide Artikel sind fesselnd geschrieben. Die Beschaffenheit und Ausrüstung des „Straßenrennrades“ wird eingehend erläutert. Von großer Wichtigkeit sind die zu beachtenden Artikel: „Zimmergymnastik“, „Massage“ und die „Ernährung und Lebensweise“. Die Schilderung von kurzen und langen Strecken im Einzel- und Massenstart, die Fahrweise und das Verhalten während der einzelnen Rennen gibt dem Amateur manch wichtige Fingerzeige und Aufklärung, welche wirklich noch manchem Fahrer fehlen. Eingehend und belehrend wird der Spurt, das Tempo, Berge, Pflaster- und Hinterradfahren erläutert. Die Artikel „Der Sieger“ und „Stehenrennen“ sind ebenfalls von bester Sachkenntnis getragen. Es sollte daher keiner versäumen, sich dieses höchst lehrreiche, billige Buch anzuschaffen und genau danach zu handeln, denn es kann dem Amateur für seine Laufbahn nur von großem Nutzen sein, wenn er sich manchen Vorteil vor seinen Mitbewerbern sichert. Zu beziehen ist das Buch durch die Geschäftsstelle des Sächsischen Radfahrer-Bundes, Leipzig C 1, Hainstr. 16. (Siehe Inserat.)

Das amtliche Lehrbuch

Der Reigenfahrer



und Radballspieler

für jeden Saalfahrer, Radballspieler, Funktionär und Verein ein unentbehrlicher Führer durch das große und komplizierte Gebiet des Saal- und Radballsports.

Preis bei Abnahme von
1 Stück . . . 4.— RM.
6 Stück u. mehr 2.75 RM.
zuzüglich Porto.

Zu beziehen von dem
Kunsthofwartamt des Sächsischen Radfahrer-Bundes
Max Thielemann, Dresden-N. 22, Leipziger Str. 82
und durch die Geschäftsstelle des S. R.-B.
Kurt Adler, Leipzig C 1, Hainstraße 16.

SULM



Marke also
NSU Greif zu!
NSU Vereinigte Fahrzeugwerke A.G. Neckarsulm