

vielleicht noch interessanterer unveränderliche Gleichheit des den Sieg vollbringenden Materials. Ein treffendes Beispiel hierfür bietet die Torpedo-Freilaufnabe, mit deren Hilfe auf Grund ihrer ständig gleichbleibenden Vorzüge beide Weltmeisterschaften gewonnen wurden.

Einen weiteren großen Erfolg dieser Rabe brachte die belgische Straßenmeisterschaft, die ein neuer Mann im Radsport, Josef Dervaes, ebenfalls auf Torpedo-Freilauf für sich entschied.

Es wurden somit in diesem Jahre außer sämtlichen deutschen Fiskus-Rennen folgende bedeutende ausländische Straßen-Wettbewerbe auf Torpedo-Freilauf gewonnen:

- Die Meisterschaft von Italien durch Binda,
- die Meisterschaft von der Schweiz durch Blattmann,
- die Meisterschaft von Belgien durch Dervaes,
- die Meisterschaft von Deutschland durch Mantzen, und
- die Weltmeisterschaft im Straßenrennen durch Konjse.

Darum: „Wer ein Meister werden will“, bediene sich der in ihren Vorzügen unübertroffenen Torpedo-Freilaufnabe.

*

Richtungsanzeiger für Fahrräder.

Die Entwicklung der Technik und das Anwachsen der Städte haben in den letzten Jahren ein Problem in den Vordergrund des Interesses gerückt: das Verkehrsproblem. Es soll in diesem Zusammenhange nicht aufgefakt werden als Aufgabe, große Entfernungen zu überwinden, sondern im engeren Sinne als die Aufgabe, den Verkehr innerhalb der Städte in geregelte Bahnen zu lenken.

Durch die geschichtliche Entwicklung sind die Straßen entsprechend den bei Pferdefuhrwerken üblichen Geschwindigkeiten gebaut und haben ihren Zweck — solange dieses Verkehrsmittel benutzt wurde — auch voll und ganz erfüllt. Mit dem Auftauchen der Radfahrer und späterhin der durch Motore angetriebenen Fahrzeuge hat sich das Bild wesentlich geändert. Die neu hinzugekommenen Straßenbenutzer haben große Geschwindigkeiten, so daß nunmehr Fahrzeuge mit verschiedenen Fahrtgeschwindigkeiten die Straße benutzen.

Durch das Anwachsen des Verkehrs haben sich diese Schwierigkeiten in augenfälliger Weise vermehrt. Nicht nur, daß sich die Autos gegenseitig behindern, ist vor allen Dingen ein Moment der Unsicherheit durch den Radfahrer gegeben, der diese Straße benutzt und nicht immer in der Lage ist, eine beabsichtigte Richtungsänderung vorher anzusagen.

Die Autos haben zuerst die Notwendigkeit erkannt, sich über gegenseitige Richtungsänderungen zu verständigen. Das einfache Herausstrecken des Armes in der Seitwärtsrichtung ist bald durch mechanische Hilfsmittel ersetzt worden. Nur der Radfahrer, der bei glattem Boden

oder bei Hinzukommen anderer Schwierigkeiten gar nicht in der Lage ist, einen Arm frei zu haben, hat sich bisher mechanischer Hilfsmittel noch nicht bedient.

Aus diesen Gründen sind mehrfach Bestrebungen in Gang gesetzt worden, um den Radfahrern bestimmte Straßen — in Berlin war eine große Anzahl der Hauptverkehrsstraßen genannt — überhaupt zu verbieten. Der Radfahrer wird daher wohl oder übel, wenn er vermeiden will, von diesen wichtigen Straßen verdrängt zu werden, sich den allgemeinen Verkehrsbedingungen einfügen müssen. Auch er hat jetzt die Möglichkeit, sich eines Richtungsanzeigers zu bedienen. Verschiedene Modelle sind im letzten halben Jahre auf den Markt gekommen; meist tranken sie alle an verschiedenen Fehlern. Das wichtigste ist zunächst einmal die Frage: Von welcher Seite entsteht dem Radfahrer Gefahr? Ueberlegung und die Erfahrung aus der Praxis führt zu dem Ergebnis, daß dies fast immer von rückwärts sein wird seitens der schneller fahrenden überholenden Motorfahrzeuge. Es ist also notwendig, den Richtungsanzeiger hinten am Rad anzubringen. Er muß fernhin sichtbar sein. Dies kann dadurch erreicht werden, daß der Richtungsanzeiger von innen beleuchtet wird.

Da nun beim Fahrrad mit einer kleinen Stromquelle gerechnet werden muß, die nicht dauernd Strom liefern kann, hat die Firma Saturn, Technische Gesellschaft, Berlin-Tempelhof ihre Konstruktion so gewählt, daß der Stromkreis nur in dem Augenblick geschlossen wird, wo der Richtungsanzeiger nach links oder rechts gedreht wird. Die Konstruktion, die geschlossene, geschmackvolle Ausführung des Saturn-Radwinters hat, abgesehen von ihrem schönen Aussehen, den Vorteil, daß bei einem Seitwärtsumschlagen des Rades, nicht wie dies bei anderen beobachteten Modellen eintreten kann, der Richtungsanzeiger durch das Schwergewicht herausgeschlägt und abbricht. Durch Links- und Rechtschalten ist auf dunklen Straßen und Chaussees auch die Möglichkeit gegeben, die Lampe vorübergehend als Schlußlicht zu benutzen, um das hinterher kommende Fahrzeug auf den Radfahrer aufmerksam zu machen. Dies ist eine von den Automobilistenverbänden schon ebenfalls mehrfache geäußerte Forderung.

Der Richtungsanzeiger wird dadurch in Bewegung gesetzt, daß ein vorn am Rahmen der Lenkstange befindlicher Schalter um 90 Grad nach rechts oder links gedreht wird und diese Drehung durch eine biegsame Welle, die mit einer Schelle am Rahmen befestigt ist, auf den Richtungsanzeiger hinten übertragen wird.

Wenn alle in Betracht kommenden Radfahrkreise sich sofort dazu entschließen, die Fahrtrichtungsanzeiger überall einzuführen und zu verwenden, so wird es vorbei sein mit den abfälligen Urteilen über die durch den Radfahrer verursachte Verkehrsunsicherheit. Das Fahrrad wird wieder ein als gleichwertig anerkanntes Verkehrsmittel auf allen Straßen sein.

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
Kunsthofamt 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



NSU Vereinigte Fahrzeugwerke A.G. Neckarsulm

Merke also
NSU Greif!
zu!