Vergeblich suchte man dem ehrwürdigen Hochrade durch Verbesserung seiner Konstruktion nochmals Geltung zu verschaffen. Die etwas schräg nach rückwärts geneigte Vordergabel, der dadurch zurückgeschobene Sitz, die Vergrösserung des Hinterrades bis auf 20", gaben eine grössere Sicherheit und infolge verminderter Vibration der Hintergabel einen angenehmen Sitz. Unter dem Namen Rationalbicycle wurde dieses Hochrad von mehreren englischen Fahrradfabriken gebaut. Trotzdem waren die Tage des Hochrades als sportlich oder gar praktisch tonangebender Maschine gezählt. (pag. 16.)

Ja, selbst das Cangaroo-Bicycle, welches noch mit dem Hochrad eine unverkennbare Familienähnlichkeit aufwies, war nur die Kompromissmaschine, in welcher beide Formen neben- und ineinander in die Erscheinung traten.

Swiftrahmenrover mit Kissenreifen, circa 1889, von Adam Opel.

Bald genügte auch sie den Anforderungen nicht mehr. Die Verschiedenheit der Räder, pietätvoll, wenn auch schon einigermassen modifiziert, vom alten Hochrad übernommen, erwies sich immer mehr als zwecklos, ja, als Nachteil und nachdem doch bereits eine Kettenübertragung bestand, so trachtete man dieselbe zu vereinfachen, indem man zugleich eine bessere Verteilung der Last des Fahrers vornahm, welche jede Ueberlastung des vordern Teils der Maschine und damit jede Möglichkeit des Vornüberschlagens vermied.

Durch das Studium dieser Aufgaben geschah es denn, dass der Typus des Hochrades, welcher auch im Sicherheits-Bicycle noch erkennbar war, vollständig verlassen wurde.

Die Verlegung des Sitzes des Fahrers zwischen die ziemlich gleich hohen, bezw. niedrigen Räder bedingte ebenso wie gleichzeitig das Streben nach Vereinfachung der Kettenübertragung einen veränderten Rahmenbau, sowie die Anbringung der Transmission mittelst eigenen Kurbelgetriebes an das Hinterrad.

Diamondrahmenrover mit Pneumatik, circa 1890, System «Adler».

Vielfache Versuche in dieser Richtung ergaben schlagend die Ueberlegenheit dieser Konstruktion und bald trat das neue Modell des «Sicherheitsniederrades» siegreich aus dem Versuchsstadium heraus.

In der Kettenübertragung am Hinterrad hatte das neue Rad nicht nur den Vorzug des hohen Bicycle, sondern steigerte ihn noch sehr, indem es mit einer Kurbeldrehung einen Weg zurückzulegen imstande war, welchen auch das riesenhafteste Hochrad nicht hätte erreichen können. An leichter Lenkbarkeit war es dem Hochrad schon dadurch überlegen, dass sein Vorderrad eine wesentliche Belastung nicht mehr zu tragen hatte, vielmehr ausschliesslich die Funktionen als Lenkrad zurückerhielt, welche ihm einst in seinem Urzustande als «Laufrad» Freiherr von Drais zuerteilt hatte. Andrerseits war der Hauptübelstand der Hochräder, die Gefahr plötzlicher Stürze, zumal der Kopfstürze, durch die geringe Höhe der «Niederräder» und die praktische Anordnung des Sitzes dauernd beseitigt und der Aufstieg und Abstieg, so bequem wie bei dem Dreirad, verlangte keinerlei besondere turnerische Veranlagung mehr von dem Fahrer. So erwies sich denn das neue Modell des «Kreuzrahmen-Rovers», in welchem das Fahrrad seiner äussern Form nach merkwürdigerweise wieder zu den alten Modellen von Drais und Michaux zurückkehrte, welcher aber seinen innern Eigenschaften nach, allen seinen Vorgängern weitaus überlegen war, als ein überaus glücklicher Griff.

Diese Maschine, welche keine exklusiven Sportskreise mehr erforderte, sondern für jedes Alter und Geschlecht passte, war geeignet, die Wohlthat des neuen Prinzips individueller Lokomotion aus den engen Sportskreisen, in welchen sie bis dahin, ihrer hohen Bedeutung wenig entsprechend, ihr Dasein gefristet hatte, der Allgemeinheit dienstbar zu machen und damit um einen Riesenschritt ihrem grossen Zwecke näher zubringen.

Es war daher nicht erstaunlich, wenn die erstmals in der Mitte der 80er Jahre in Gebrauch gekommenen Niederräder auf allen Gebieten des Fahrradwesens eine wahre Revolution hervorriefen und die älteren Formen so gründlich bei Seite drängten, dass man sich heute verwundert, wenn man noch einen verspäteten Nachzügler auf einem jener einst so stolzen Hochräder fahren sieht. Das Hochrad ist, ausser im Kunstfahren, von der Welt verschwunden, auf der es so ausschliesslich während eines Jahrzehntes Alleinherrscher war, und wenn wir heute kurzweg von «Fahrrad» oder «Maschine» sprechen, so meinen wir das moderne Niederrad.

Aus dem Kreuzrahmen-Rover entwickelte sich allmählich das ebenso leistungsfähige und stabile, wie ästhetisch-schöne Humber-Modell mit seinem neuerdings geradezu eleganten Fünfeck mit wagrechtem obern Rohr.

SLUB
Wir führen Wissen.
http://digital.slub-dresden.de/id485380420/30