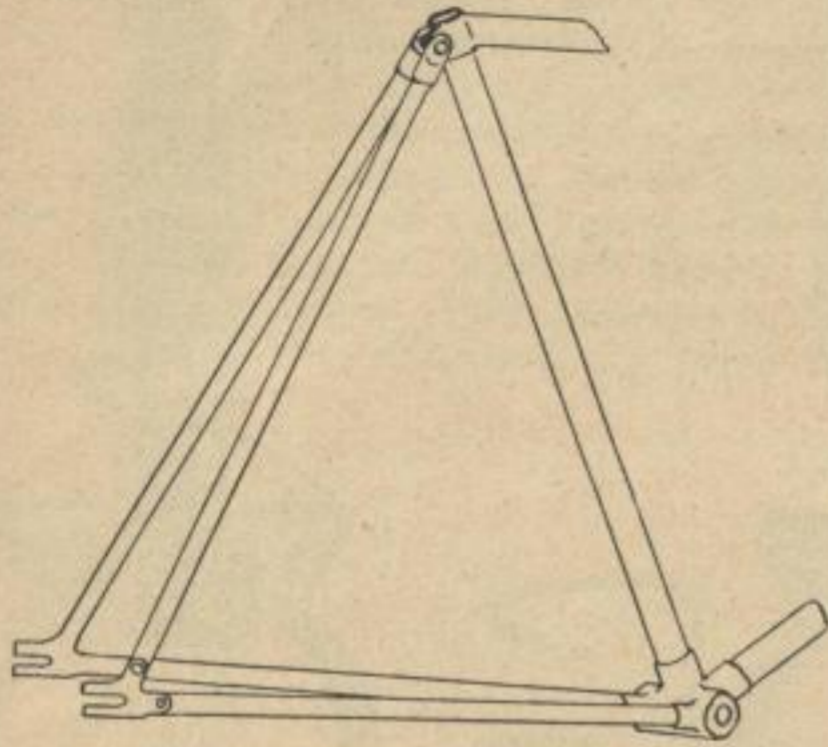


festigt. Ihr Zweck ist, Felge und Nabe fest zu verbinden, ihr Bestreben, da sie gespannt sind, dieselben möglichst einander zu nähern; sie werden also nicht auf Druck durch die Belastung beansprucht, sondern auf Zug, und

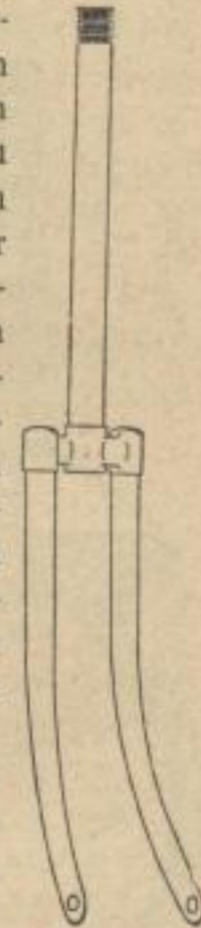


Hinterradgabel.

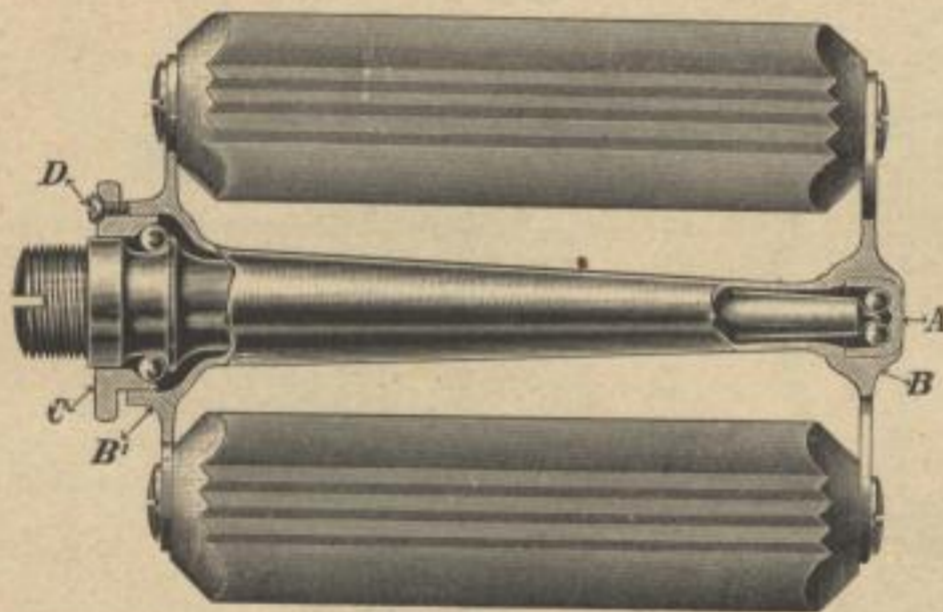
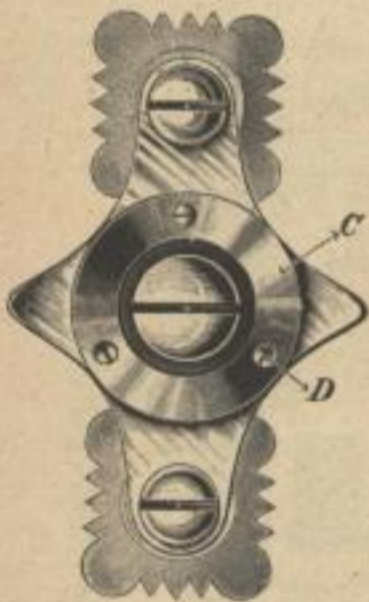
zwar naturgemäss am meisten, so lange sie am belasteten Rad den jeweils oben befindlichen Teil der Felge zur Nabe herabziehen, und umgekehrt am wenigsten, wenn sie sich gerade unten befinden. Trotzdem

entweder durch Kanten festgeklemmt oder versteift sich in jener durch beiderseitig in ihm angebrachte Drahtreifen (Dunlop-mantel). Die Zahl guter Laufmäntel ist heutzutage eine sehr grosse und sollen nur ein paar Querschnitte die verschiedenen Formen vertreten. Da bei glatten Laufflächen auf schmutzigen Wegen ein Gleiten des Rades möglich, ja schwer zu vermeiden ist, so hat man entweder den Mänteln eine spitze Kante gegeben oder in verschiedener Weise Quer- oder Längsstreifen auf denselben angebracht, die ein Rutschen verhindern sollen (Gleitschutz- oder Antislippingreifen). Die neuere Technik liefert sogar solche Streifen, die sich nachträglich auf jeder Lauffläche anbringen lassen. Zuviel darf man sich freilich von all diesen Vorkehrungen nicht versprechen. Langsamfahren auf schmutzigen Wegen, nötigenfalls Absteigen sind der beste Schutz des Radfahrers (cfr. pag. 28).

Der Schlauch, an einer Stelle zusammengesetzt, hat ein Ventil, das zur Einführung der Luft dient und gleichzeitig deren Entweichen verhütet. Die gebräuchlichsten sind heute unstreitig das Dunlop- und das Hannover-Ventil. Einfacher, da

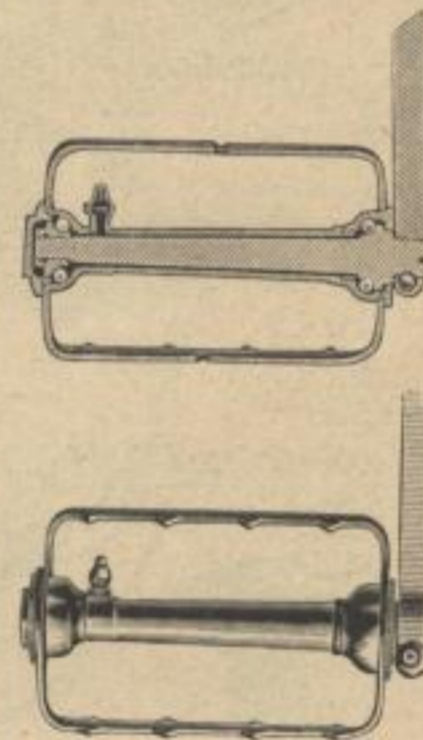


Vorderradgabel.



Kugelpedal mit konischem Stift.
Patent Hengstenberg — Bielefeld.

A = äussere Lagerschale. — B = äussere Pedalplatte. — B₁ = innere Pedalplatte. — C = innere Lagerschale. — D = Stellschraubchen.



Zackenpedale der Viktoria-Fahrradwerke Nürnberg.

ist ein Verbiegen der Speichen denkbar, da die Kette in ihrer Zugsbewegung nach vorwärts die Speichen abbrechen sucht. Diesem Missstand begegnet die Anordnung der sogenannten Tangentspeichen, welche einmal nicht fest stecken in der Nabe, sondern einen gewissen Spielraum haben, und ferner zur Radachse, also auch zur Kette, nicht senkrecht stehen. Sie sind meist paarweise verbunden.

Der Reifen setzt sich zusammen aus dem Luftschlauch und der über ihm gelagerten Laufdecke; beide sind aus vulkanisiertem Paragummi; die Laufdecke hat zudem in ihrem Innern ein eigenartiges Leinengewebe, welches eingeklebt derselben grössere Festigkeit verleiht. Dieser Mantel ist in der Felge

nur aus einem durchbohrten, mit Gummischlauch überzogenen Kegel bestehend, der durch eine Schraubmutter eingepresst wird, ist das erstere, doch wird der Vorzug der Einfachheit vielleicht aufgewogen durch zwei Uebelstände, nämlich den grossen Widerstand, den der innere Luftdruck beim Aufpumpen bietet, sowie durch das häufige Festkleben des kleinen Schlauches über der seitlichen Ventilöffnung. Der Gebrauch ist aus umstehender Zeichnung pag. 30 leicht ersichtlich. Hat man die Ventilkappe ab- und den Schlauch der Pumpe angeschraubt, so dringt die eingepumpte Luft durch den Hohlraum des Kegels und dessen seitliche Oeffnung unter dem Ventilschläuchchen in den Luftschlauch ein. Das Ventil Hannover zeigt nach seiner Abbildung pag. 30