Uebung 7. Der Uebende sucht durch Bewegung des Pedals das Fahrrad in gleichmässigem, ruhigem Laufe zu erhalten.

Während des Fahrens entferne man den linken Fuss vom Auftritt und nehme dann wieder Fühlung mit demselben. Letzte Uebung ist bis zur vollkommenen sicheren Ausführung fortzusetzen, da das Absteigen vom Fahrrade vorläufig stets nur auf die bisher erlernte Weise zu geschehen hat.

Uebung 8. Der Fahrer lässt, nachdem der linke Fuss den Auftritt verlassen hat, das Pedal in ähnlicher Weise wie in Uebung 6 und 7 an den Fussballen anspielen, so dass der rechte Fuss das Fahrrad durch gleichmässiges Treten in Bewegung erhält. Das Knie befindet sich in einer Ebene über dem Pedal. Derjenige Schüler, welcher die Anlage besitzt, die Knie zu weit nach auswärts zu nehmen, bemühe sich, in den entgegengesetzten Fehler zu fallen. Uebung und Zeit wird bald die richtige Kniehaltung lehren.

Anfänger neigen dazu, nachdem ein Fuss die tretende Bewegung ausgeführt hat, denselben durch eigene Muskelkraft wieder hochzuheben, um danach die folgende Tretbewegung auszuführen, der Fuss soll jedoch nach Vollendung der Kraftäusserung durch das Pedal selbst wieder gehoben werden, nur auf enge Fühlung ist zu achten. Der Fehler macht sich durch Verlieren des Pedals geltend, ausserdem findet ein unnötiger Kraftverbrauch statt. Der Absatz des Fusses ist bei jedem Tritte herunterzudrücken; das entsprechende Bein zu strecken. Man tritt also mit den Absätzen, nicht mit den Fussballen. Die Muskulatur, welche am Hackenballen befestigt ist, ist stärker als die des vorderen Fussteiles. Der Fahrer wird weniger leicht ermüden.

Ferner darf der Fahrer niemals das Pedal mit den Augen suchen, da die Augen, wie in Uebung 1 angegeben, geradeaus auf einen Punkt gerichtet bleiben. Beginnt beim Anfänger der Blick zu schwanken, so schwankt auch das Fahrrad und zwar meist nach der Seite, nach welcher der Blick fällt.

Der Sitz des Fahrers muss fest und bequem sein, deshalb ist der Sattel so zu stellen, dass er vorne nicht hoch steht und drückt. Die leicht durchgedrückten Arme bilden mit der Lenkstange zusammen gleichsam ein Ganzes. Das Lenken des Fahrrades findet vorzugsweise von den Schultergelenken aus statt, nicht aber durch ein Nachgeben der Ellenbogen, denn die Beherrschung des Fahrrades liegt in der Beherrschung der Lenkstange. So lange der Fahrer nicht imstande ist, willkürliche Bewegungen des Vorderrades (hervorgebracht durch Bodenunebenheiten, Steine, Wagenspuren u. s. w.) zu verhindern, so lange ist er vor einem Sturze niemals sicher. Das Rad führt den willenlosen Fahrer gegen Ecksteine, Bäume und in Chausseegräben u. s. w.

Die Krafterzeugung zweier gekrümmter Arme ist nicht in der Lage, plötzlich auftretenden Seitenbewegungen des Vorderrades wirkungsvoll entgegenzutreten, wohl aber leicht durchgedrückte Arme, die bei den ruckartigsten Bewegungen schnell scharf durchzudrücken sind und dann einen festen Widerhalt in den Schultern und damit in dem ganzen Körpergewicht finden.

Bei Nachtfahrten wird es jedem unsicheren Fahrer auffallen, wie wenig Herr seines Rades er ist. Den Grund wird er meistens in der Armhaltung zu suchen haben.

Unter welchen Verhältnissen es erlaubt ist, eine andere, beliebige Armhaltung einzunehmen, lernt der Fahrer mit der Zeit beurteilen.

Die Lenkstange muss so verpasst sein, dass der Fahrer bei aufrechtem Körper mittelst der Arme auf dieselbe sich zu stützen vermag, um das Kreuz zu entlasten und einer schnellen Ermüdung vorzubeugen.

Uebung 9. Das Fahren mit einer Hand.

Der Arm, welcher die Lenkstange hält, ist durchgedrückt, die nicht in Thätigkeit kommende Schulter ist vorgenommen und nicht zurück.

Freies Fahren auf ebener Strasse ohne die Lenkstange anzufassen, hat nur geringen praktischen Wert und ist eher in das Gebiet des Kunstfahrens zu rechnen; dennoch ist diese Uebung zu empfehlen, da sie den Prüfstein für korrekten Sitz und eine gleich kräftige Benutzung der Pedale bildet.

Um dies freie Fahren zu erlernen, rutschen beide Hände mehr und mehr nach dem Mittelpunkte der Lenkstange zusammen, die Finger lockern sich dem Sicherheitsgrade des Fahrers entsprechend. Ein nach und nach sich fein ausbildendes Gefühl in Gesäss und Fusssohlen zeigt dem Fahrer an, wenn es Zeit ist, die Lenkstange ganz zu verlassen, und wenn es Zeit ist, wieder zuzugreifen.

Uebung 10. Das Absteigen vom Pedale nach links und rechts. Diese bequemere und schnellere Art des Absteigens hat in einer für das Kugellager unnachteiligen Weise zu geschehen, d. h. das Pedal hat während des Absteigens ungestört seine Bewegung fortzusetzen und ist nicht durch ein kurzes Abspringen aufzuhalten.

In der Zeit, welche das Absteigen beansprucht, muss das Pedal eine volle Drehung um seine Achse ausgeführt haben (Fig. 2, 3. 4). In dem Augenblicke, in welchem das linke (rechte) Pedal eine Parallelstellung zu dem schrägen nach dem Gabelkopf führenden Rahmenrohr eingenommen hat, streckt der Fahrer noch einmal das betreffende Bein in seiner vollen Länge aus, krümmt dasselbe nicht wieder, sondern lässt dasselbe scharf durchgedrückt. Gleichzeitig drückt der Fahrer die Hüften ein wenig vor. Falsch wäre es, sich jetzt aus dem Sitze zu erheben und das Gewicht des Körpers auf das Pedal zu verlegen.

Wird die Bewegung richtig ausgeführt, so wird die Fahrgeschwindigkeit des Fahrrades dem Pedal noch so viel Kraft abgeben, dass es den Körper aus dem Sattel zu heben vermag. Während dieser hebenden Bewegung führt der Absteigende das andere Bein möglichst gestreckt in gleichmässiger abgerundeter Weise nach der linken (rechten) Seite des Fahrrades herüber.

SLUB
Wir führen Wissen.
http://digital.slub-dresden.de/id485380420/64