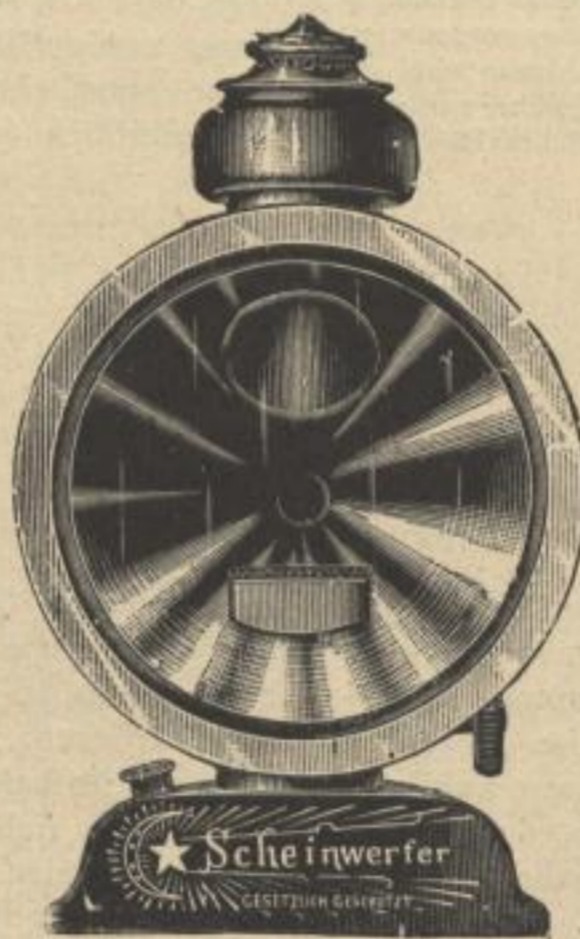


sich also die Schnelligkeit der Drehung der Bleiwettfahrer nach der wirklichen Schnelligkeit der echten Wettfahrer richtet. Daraus lässt sich also ein vollständiges Rennen herstellen, indem die Bleifiguren an gleicher Stelle nebeneinander aufgestellt werden und die kämpfenden Radfahrer zu gleicher Zeit starten. Die Wettfahrer haben nicht nur die sie darstellenden radelnden Bleimännchen vor Augen, sondern noch ausserdem einen grossen Kilometermesser, der ihnen zu jeder Zeit das Mass ihrer Schnelligkeit zeigt. Allerdings können auf dem Pariser Apparate nicht mehr als vier Fahrer zur selben Zeit rennen, doch liessen sich Apparate für eine beliebig grosse Anzahl Personen herstellen. — Im Cyclodrom fanden seit Eröffnung des IV. Salon du Cycle, welcher übrigens eine enorme Besucherzahl, 5—6000 an Wochen- und 20—25,000 an Sonntagen aufwies, tagtäglich Wettfahren, eingeteilt in Haupt-, Vorgabe-, internationale und nationale Rennen, Amateur-, Professional- und Damenfahren, Matches, Armbinderennen etc. statt, welche zahlreiche Neugierige anzogen und von echten Wettfahrern bestritten wurden. Namentlich die Wettfahrerinnen fanden sich in Menge zu diesen ungefährlichen Kämpfen ein; aber auch berühmte Radfahrer haben sich schon im Cyclodrom versucht, so Gougoltz, Meisterfahrer von Frankreich 1895, der daselbst ein Match gegen den Franzosen Gras gewann. Der Start wird durch einen Pistolenschuss, die letzte Runde durch

Läuten wie auf den öffentlichen Velodromen angezeigt. Gegen Schluss gehen die Wettfahrer wie sonst zum Spurt über; sie kämpfen genau mit derselben Hartnäckigkeit, die sie auf den grossen Rennbahnen entfalten. Das Publikum verfolgt diese Kämpfe mit lebhaftem Interesse, ermuntert die Kämpfenden durch Zurufe, spornt seine Lieblinge an und zischt auch hie und da einen aus; kurz, es geberdet sich wie in den Velodromen. Bemerkenswert ist, dass die Zeiten der Cyclodromfahren bedeutend besser sind, als diejenigen der Velodromrennen. Dies liegt einerseits an dem Mangel an Widerstand des Bodens und der Luft, andererseits auch daran, dass die Fahrer genau die angesetzte Strecke ohne Umwege, die im offenen Rennen die gefahrene Strecke bedeutend vergrössern, zurücklegen; so ist es nicht erstaunlich, dass 50 Kilometer in der Stunde die Durchschnittsgeschwindigkeit geringklassiger Fahrer sind und dass bessere Rennfahrer eine Schnelligkeit von 70 Kilometer erreichen und mehr.

Diese interessante Erfindung wird sicherlich auch in Deutschland bald Eingang finden und Furore machen, so wie sie in Paris von allseitigem Erfolg begleitet war. Voraussichtlich kommen in diesem Sommer mehrere Apparate nach den grossen französischen Badeplätzen, wo sie sicherlich eine interessante Unterhaltung bieten und natürlich auch zu den üblichen Wetten Veranlassung geben dürften.



Radlaterne neuester Art.
Ellis Menke-Frankfurt a. M.