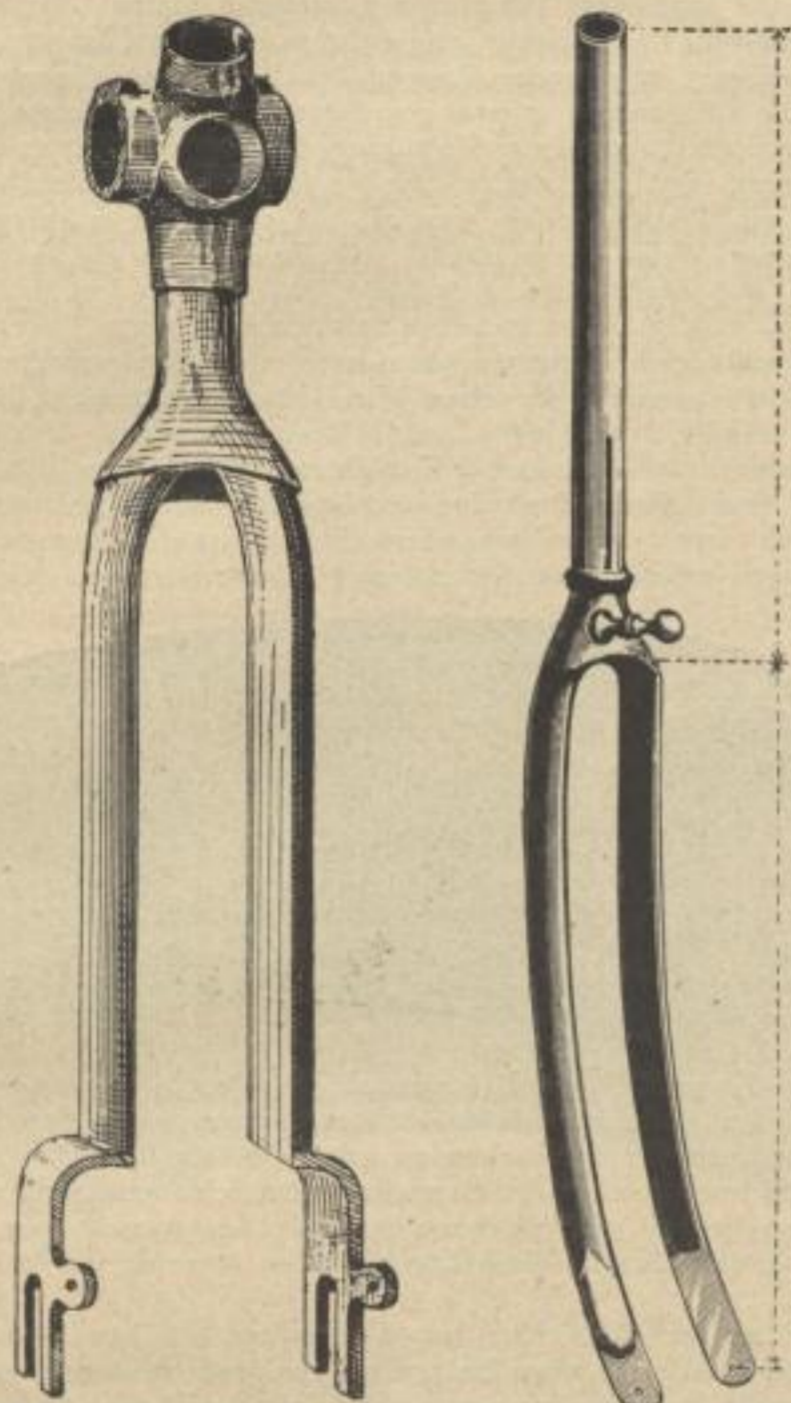


wicht der Gabel beträgt nur 800—900 Gramm. Die äussere Form kann auf Wunsch auch der jetzt gebräuchlichen genau angepasst werden.



Normal-Vorderradgabel.

Normal-Hinterradgabel.

Die Hinterradgabel ist ähnlich konstruiert mit einem für die Aufnahme der verschiedenen Radteile zweckentsprechend façonnierten Gabelkopf. Bei den häufig vorkommenden Gabelbrüchen, welche schon oft das Leben des Fahrenden bedrohten, oder zum mindesten grössere oder kleinere Verwundungen zur Folge hatten, auch das Fahrrad vollständig gebrauchsunfähig machten, erscheint es zweckmässig, umfassende Versuche mit dieser Neuheit zu machen.

Neue Bremsvorrichtung. Die «Drais»-Fahrradwerke in Waldhof-Mannheim bringen auf ihren neuesten Modellen eine Bremsvorrichtung an, welche um so beachtenswerter erscheint, als auch sie die Sicherheit des Radfahrers, insonderheit des noch ungebühten Radfahrers, zu erhöhen geeignet ist.

Bei dieser Konstruktion ist der rechte Handgriff der Lenkstange drehbar und derart mit dem Bremshebel verbunden, dass wirklich «im Handumdrehen» die Bremse ihre volle Wirkung entfaltet. Beim Bergabfahren sind zahlreiche Unglücksfälle bekannt, welche namentlich Damen zustiessen, welche infolge eines Handkrampfes oder wegen Ermattung die Bremse während der Fahrt losliessen. Es leuchtet ein, dass bei dieser Konstruktion das Anziehen der Bremse weit geringere Kraft erfordert, als das längere Festhalten des federgespannten Hebels. Am Herrenrad ist wohl die alte Konstruktion vorzuziehen, weil man das Gefühl der Stärke der Bremswirkung durch mehr oder weniger bethätigtes Anziehen des Bremshebels nur in der Hand empfindet, für das Damenrad dagegen bedeutet die Neuerung einen Fortschritt und eine Beruhigung für die Fahrerin.

Die «Drais»-Fahrradwerke gedenken diese Bremsvorrichtung zunächst auf ihren 1898er Modellen einzuführen.

Verschiedene Bereifungssysteme und Ventile.

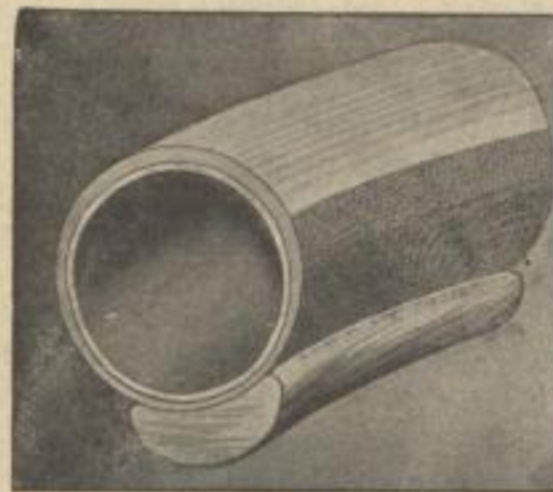
Wir haben im vorigen Kapitel auf den Kautschuk und die Gummi-Industrie im allgemeinen hingewiesen. Nachstehend wollen wir, unter Bezugnahme auf die produzierenden Firmen, einige Bereifungssysteme sowie deren Fabrikation besprechen, deren Vorzüge, nach jeglicher Richtung in weiteren Sportkreisen bereits bekannt, auch an dieser Stelle hervorgehoben zu werden verdienen (vgl. auch pag. 28 ff. des vorliegenden Werkes):



Continental «Non slipping».

a) Die Continental Pneumatik. Die Continental-Caoutchouc- & Guttapercha-Compagnie zu Hannover war der erste Grossbetrieb in Deutschland, welcher die Fabrikation von pneumatischen Reifen aufnahm. Der Continental-Reifen wird zur Zeit in drei verschiedenen Arten angefertigt:

1. Als Tourenreifen und zwar meistens in den Dimensionen 26, 28 u. 30 × 2",



Continental-Rennreifen.

1 3/4", 1 5/8" u. 1 1/2". Derselbe ist speciell ein geeigneter Reifen für schwerere Maschinen und schwere Fahrer. Zwei starke Gewebe-Einlagen, mit einer genügend dicken Schicht Gummi bedeckt und durch Vulkanisation innig miteinander verbunden, verleihen diesem Reifen eine ganz besondere Haltbarkeit; infolge dieser dauerhaften Konstruktion ist derselbe namentlich da vorteilhaft zu

verwenden, wo schlechte Wegverhältnisse die Bereifung stark in Anspruch nehmen.

2. Der Halbbrennreifen wird gegen früher in einer neuen Form und hauptsächlich in den Dimensionen 26, 28 und 30 × 1 3/4", 1 5/8" und 1 1/2" mit einer besonders elastischen und doch widerstandsfähigen Einlage angefertigt. Dieser Reifen sollte nur für leichte Strassenmaschinen verwandt und von geübteren Fahrern benützt werden und ist in Betreff der Stärke je nach den Wegeverhältnissen zu wählen. Verwöhnten Fahrern, die an Maschinen und Reifen die höchsten Anforderungen bezüglich

Leichtigkeit, Schnelligkeit und Elasticität stellen, aber auch Maschinen und Reifen zu behandeln verstehen, kann er besonders empfohlen werden.



Continental-Halbbrennreifen.

3. Der Rennreifen (Schlauchrennreif, single tube), dunkler, wird speciell in den Dimensionen 28 × 1 1/2", 1 1/4" und 1 1/8" gefertigt und besteht aus einem besonderen Gewebe,