

**Stahlpanzerung des Luftschlauches.** Wir haben es bei diesem neuen Patente keineswegs mit einer neuen Idee zu thun, denn bereits vor einigen Jahren wurden in England Versuche mit einer ähnlichen Schutzvorrichtung gemacht. Die moderne Konstruktion hat aber verstanden, die Fehler der alten zu vermeiden, namentlich beeinträchtigt sie die Elasticität des Rades nicht und gewährt dem Luftschlauch vollständigen Schutz gegen jedwedes Defektwerden, das bekanntlich jeden Augenblick und durch den kleinsten spitzen oder schiefen Gegenstand, der auf der Fahrbahn oder Strasse liegt, verursacht werden kann. Nicht alle Fahrer sind bekanntlich reparaturkundig und nicht unter allen Verhältnissen — man denke an eine Nachtfahrt, an eine Dauer- oder Distanzfahrt, an ein Fahren in Sturm und Regen — kann ein Pneumatikdefekt sofort ausgeführt werden.

Da hilft und bewahrt davor die neue **Stahlschuppenpanzerung** mit absolutester Sicherheit!



Die Panzerung besteht aus einem an der Untenfläche mit einer Gummischicht überzogenen dichten Gewebe, auf dem dachziegel- oder schuppenförmig ganz dünne und sehr biegsame Stahlplättchen von ca. 43 mm Länge und 8—9 mm Breite links und rechts durch solide Vernietungen befestigt sind. Die Stahlpanzerglieder sind gegen den Rost mit einem bronzefarbenen Lack überzogen. Die ganze Breite dieser Panzeereinlage, welche zwischen Luftschlauch und Mantel gelegt, gerade auf die Lauffläche des letzteren zu liegen kommt, beträgt ca. 6 mm, die Länge richtet sich nach dem Radumfang und misst 2—3 cm weniger als die äussere Lauffläche des Mantels.

Die komplette Panzergarnitur hat für ein 28<sup>er</sup>-Fahrrad ein Maximalgewicht von 500 gr. Referent hat bereits verschiedene Touren mit dieser Schutzvorrichtung gefahren und kann sich nur mit vollster Anerkennung darüber aussprechen. Abgesehen von dem Mehrgewicht von 500 gr., das zwar bei einem schweren Fahrer keine Rolle spielt, erleidet, wie bereits erwähnt, die Elasticität der Bereifung und somit auch das leichte und angenehme, stossfreie Fahren keine nennenswerte Beeinträchtigung, dagegen ist man vollständig beruhigt und verschont vor jedweder unliebsamen Ueberraschung, welche durch gewöhnlich im unpassendsten Momente eintretende Pneumatikdefekte dem arglosen Fahrer bereitet werden. Das Montieren der Panzer ist höchst einfach, ebenso die von Zeit zu Zeit vorzunehmende Revision derselben in Bezug auf richtige Lage, Freisein von Rost, Staub und dergl.

**Empfehlenswerte Sättel.** Auf die Anforderungen an einen guten Sattel ist schon an verschiedenen Stellen dieses Werkes hingewiesen worden. Insonderheit hat unser medizinischer Mitarbeiter in Kap. IX vom hygienischen Standpunkte auf dieselben verwiesen. Glatt und straff gespannt, vor allem richtig gestellt und für den Sitz die nötige Fläche bietend, das sind Bedingungen, die jeder normale Sattel zu erfüllen hat, und trotzdem gehen so viele Sattelarten zu sehr in die Länge auf Kosten ihrer Breite, oder sie weisen angenehm sein sollende Federsysteme auf, welche jeden scharfen Tritt paralisieren, den Fahrer, namentlich aber die Fahrerin unnötig ermüden und bei der geringsten Steigung einen ganz überflüssigen Kraftaufwand erfordern.

Neuerdings ist aus hygienischen Gründen mit dem rationell gebauten straffen und glatten auch der geteilte Sattel in engeren Wettbewerb getreten und es hält schwer, zu sagen, welchem System der Vorzug zu geben ist. Indessen ist auch hier schon der Fehler gemacht, dass von gewissen Fabrikanten angenommen zu werden scheint, die Zweiteilung sei dafür da, um wechselnd der einen oder anderen Gesässhälfte ihren Bewegungen beim Treten entsprechend nachzugeben. Damit wird der Fehler der zu weichen Spiralfedersättel nicht nur

erhöht, sondern der Sattel selbst direkt unbrauchbar und gesundheitswidrig. Hauptzweck der Zweiteilung ist und bleibt lediglich die grösstmögliche Entlastung des Mittelfleisches und die Erhöhung einer stetigen Luftcirculation ebenfalls von gesundheitlichem Interesse.

Für zweckentsprechend konstruierte glatte Sättel verweisen wir insonderheit auf die verschiedenen Modelle der Fabriken von **Stephan-Mühlhausen i. Th.** und von **Hugo Böheim-Düren i. Rheinland.** Wir haben von beiden Firmen auf pag. 38 oben links und rechts einige Abbildungen gebracht, auf welche wir hier Bezug nehmen. Die Stephan-Sättel sind bei normaler Konstruktion etwas weicher und eignen sich mehr für leichteres Gewicht, die Böheim-Sättel sind straffer und für den schwereren Fahrer passender. Hauptvorteil der letzteren ist die absolut verlässige und äusserst solide Befestigungsvorrichtung, bezw. Drehklammer, welche gestattet, den Sattel auf vertikale wie auf horizontale Stützen in einer Weise festzustellen, dass ein Verschieben während der Fahrt bei Bewegungen des Fahrers oder bei Stössen des Rades ausgeschlossen ist. Eine praktische Vorrichtung der Stephan-Sättel ist ein unter dem Sitzleder senkrecht zur Längsachse des Sattels angebrachter Ledersteg, welcher durch Zusammenhalten der Seitenteile des Sattels ein Auseinandertreiben derselben bei der Belastung und damit auch eine Reibung der Schenkel, oder ein gesundheitsschädliches Aufsitzen des Fahrers auf dem eisernen Sattelgestell oder auf der Klemme verhindert.

Stephan- wie Böheim-Sättel sind besonders als Tourensättel zu empfehlen; sie repräsentieren ausserdem deutsche Fabrikate, welche, in normaler Preislage, allen nötigen Anforderungen genügen.

Gewissermassen als Mittelglied zwischen dem glatten und dem geteilten Sattel steht der **Reformsattel** der Leipziger Firma Thomann & Büttner. Derselbe ist ein ausgezeichneter und ziemlich hoch gepolsterter, 25—26 cm breiter, herzförmiger Ledersattel mit langem, nach vorn mässig ansteigendem durchbrochenen Schnabel-Ansatz. Die Basis, bezw. Sattelschale, mit dem Sitzfedergestell, das aus zahlreichen kleinen Spiralfedern mit weichem Polsterüberzug besteht, ist aus Metall. Der Sattel ist nach jeder Richtung verstellbar, das Körpergewicht ruht nur auf dem Polster, der Schnabelansatz dient lediglich zur Führung, seine Durchbrechung ermöglicht grösste Luftcirculation.

Die Firma baut diesen Reformsattel in verschiedenen Modellen: Zunächst mit sehr nachgiebiger, elastischer Federung, d. h. mit einem sehr sinnreich konstruierten Federgestell, welches hinten zwei sehr starke Spiralfedern und vorn einen kräftigen Federndoppelbügel hat. Dieses Modell eignet sich besonders für die Gesundheits-Cyklistik, für ältere oder empfindliche Fahrer, bei Hämorrhoidalleiden, sowie für schlechte Strassen.

Ein weiteres Modell ist im Grundprinzip gleich, aber ohne Federgestell und lediglich mit patentamtlich geschützter, auswechselbarer Befestigungs- und Verstellvorrichtung versehen. Aehnlich ist der Damensattel, jedoch im Schnabelansatz erheblich kürzer.

Die Sättel werden für wagrechte und senkrechte, hohle und volle Sattelstützen geliefert, d. h. die Befestigungsvorrichtung ist eine andere, je nach der Befestigungsart. Es kann also ein und derselbe Sattel nicht auf jeder Stütze verwendet werden. Die Einführung einer Universal-Befestigungsvorrichtung wäre im Interesse der Sache sehr zu begrüssen, ebenso muss der Firma geraten werden, die Sättel nicht zu breit zu halten; die Sitzbeinhöcker sind beim Menschen unterschiedslos 10 cm (beim männlichen) bis 12 cm (beim weiblichen Becken) von einander entfernt. Zwischen denselben sind die empfindlichen Teile. Was aussen herum ist und quantitativ variieren kann, ist unempfindliches Muskelfleisch und Fett. Wenn also, wie unser medizinischer Mitarbeiter auf pag. 158 ff. verlangt, links und rechts noch mindestens 5 cm Sitzfläche sich befinden, so erhält der Sattel eine Breite von 20—22 cm, welche völlig ausreicht. Eine noch grössere Breite vergrössert unnötigerweise das Gewicht und behindert das Aufsteigen über den Antritt.

Als ein ganz vorzüglicher Sattel und idealer Tourensattel ist endlich der **Excelsior-Sattel** der Gummi-Kamm-Co., Hannover, zu bezeichnen, dessen Hauptansicht wir hier