

fahren hat, eine Plakette. Der nächste Verein erhält ebenfalls eine Plakette und der dritte ein Diplom. **RB. Germania, Burkhardtgrün.**

**Bezirk 54. RB. Pleiſental, Stenn.**

Unserem lieben 2. Fahrwart

Herrn Albert Böttcher und Friedel Niedel

nachträglich die herzlichsten Glückwünsche zur Verlobung.

**1. Mannschaft des RB. Pleiſental, Stenn.**

Unserem Mitglied

Herrn Fritz Drechsel

und seiner lieben Frau Lene geb. Schmutzler zur Vermählung die herzlichsten Glückwünsche.  
**RB. Pleiſental, Stenn.**

**RB. Adler, Schönau.** 1. Vorj.: Felix Gerber. — In der letzten Monatsversammlung bei Kam. E. Kunz wurden neu aufgenommen: Kam. Walter Georgi und Kam. Kurt Kentsch. Zur Kenntnisnahme gelangte die Abrechnung über unseren „Ersgebirgischen Abend“. Außer einigen internen Vereinsangelegenheiten wurde beschlossen, Anfang April ein Vereins-eröffnungsfahren abzuhalten. Näheres hierüber wird noch durch den Sportauschuß bekanntgegeben. Mit „Sachsen Heil!“ **F. Flechsig.**

**Verſchiedenes.**

Der Verein Sportplatz Leipzig, S. P., eröffnet die diesjährige Saison mit seinem Jubiläumsrennen am 12. April und bringt, der Bedeutung des Tages entsprechend, ein ganz erstklassiges Programm zur Durchführung. Das Hauptrennen des Tages, „40 Jahre Verein Sportplatz Leipzig“, ein 100-km-Rennen, offen für sechs Fahrer der internationalen Extraklasse, wird in drei Läufen über 20, 30 und 50 km gefahren. Nach den bisher vorliegenden Meldungen wird das Rennen eine ganz erstklassige Besetzung erfahren. Neben dem großen Rennen finden noch drei Fliegerrennen für Amateure statt.

**Aus Handel und Industrie.**

**Eine Umwälzung des Verkehrs?**

Der Durchschnittsdeutsche ist heute nicht in der Lage, das bescheidenste Automobil anzuschaffen und zu unterhalten. Und doch gilt gerade für unser verarmtes Vaterland, daß niemand reich genug ist, auf die wirtschaftlichen Vorteile des Kraftfahrzeuges verzichten zu können.

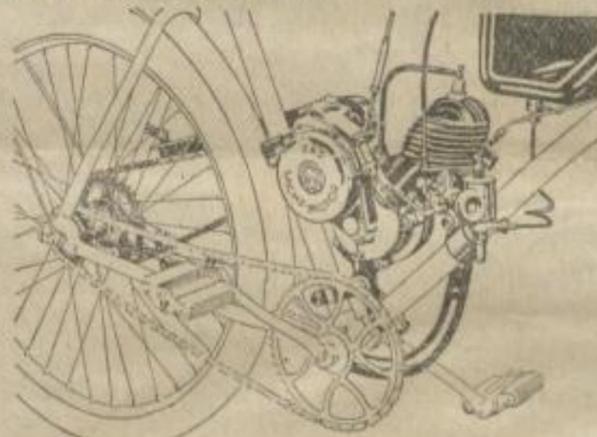


Geheimrat Dr. h. c. Ing. Sachs.

Die Versuche, ein praktisches und billiges Kraftverkehrsmittel zu schaffen, dessen Haltung auch bei beschränkten Geldmitteln möglich ist, haben schon in vergangenen Jahren immer wieder auf den Fahrrad-Motor geführt. Obwohl viel Geist, Mühe und Kapital an diese Aufgabe verwandt wurden, sind die Versuche mißlungen. Man weiß heute, daß jene damaligen Versuche von falschen Voraussetzungen ausgingen und notwendigerweise zu Mißerfolgen führen mußten. Denn, um einen billigen Preis zu erzielen, glaubte man damals, auf Getriebe und meist auch auf Kupplung verzichten zu können. Die für die Steigfähigkeit

erforderliche Kräftereserve mußte daher durch größere Motorleistung geschaffen werden. Infolgedessen wurden die Motore zu groß, zu stark und zu schwer. Durch diesen „Ueber“-Motor waren normale Fahrradrahmen den Beanspruchungen naturgemäß nicht gewachsen, besonders da der fast nur sportlich eingestellte Fahrer verführt war, die Kraft des Motors reißlos auszuspielen und zu rasch zu fahren. Ebenso hielten die Fahrradreifen und Felgen den erhöhten Belastungen nicht stand. Dies führte dazu, Rahmen, Reifen, Felgen, Gabeln, Schutzbleche usw. immer mehr und mehr zu verstärken. So wurde schließlich aus dem Fahrrad mit Einbau-Motor ein regelrechtes Motorrad.

Diese Fehler sind bei dem neuen Sachs-Motor, den die Firma Sichteil & Sachs herausbringt, vermieden worden bzw. die Erkenntnis dieser früheren Fehlerquellen haben eine Konstruktion geschaffen, die von früheren Systemen völlig verschieden ist. Der Sachs-Motor stellt daher auf dem Gebiete des Motorwesens eine völlige Neuheit dar und darf, nachdem schärfste Zerreißproben in mehr als einjährigen Prüfungsfahrten einwandfreies Funktionieren erwiesen haben, als die erste praktische Lösung des Fahrradmotors angesprochen werden. Der bedeutungsvollste Fortschritt gegenüber früheren Konstruktionen besteht darin, daß der Sachs-Motor ein angeblocktes Zweigang-Getriebe mit Leerlauf, sowie Kork-Lamellen-Kupplung besitzt. Infolge dieses Getriebes, einer Präzisionsmechanik von höchster Vollkommenheit, konnten die Ausmaße des Motors und sein Gewicht so gering gehalten werden, daß der Motor in jedes Ballonrad mit mäßig verstärktem Rahmen einzubauen ist und die früher so verderblichen Ueberbeanspruchungen des Rahmens in Fortfall kommen. Der Sachs-Motor, ein Zweitakter-Einzylinder, hat bei 42 mm Bohrung und 54 mm Hub einen Inhalt von 75 ccm, mit dem er bei 3000 Umdrehungen in der Minute etwa 1 1/2 PS leistet. Diese Leistung ist ausreichend, um in direkter Uebersekung eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km zu geben und Steigungen von 8 Proz. ohne Mitretten zu überwinden. Für die größeren Steigungen tritt das Zweigang-Getriebe in Funktion, mit dessen kleinen Gang auch noch Steigungen bis zu 18 Proz. ohne Mitretten angenommen werden können. Die Leerlaufstellung des Getriebes ermöglicht auch, den Motor auszuschalten und das Rad als gewöhnliches Tretrad beispielsweise bei belebten Straßen zu benutzen. Zu den Vorteilen des Getriebes kommen die der Kupplung.



Ein äußerst wichtige Lösung bedeutet der Einbau des Sachs-Motors. Ausgedehnte Versuche haben ergeben, daß der über Vorder- oder Hinterrad verlegte Motor einen schädlichen Einfluß auf den Rahmen ausübt und die Fahrſicherheit beeinträchtigt. Der Sachs-Motor wird in die günstigste Stelle des Rades eingebaut, nämlich in die tiefste Schwerpunkt-lage des Rades über der Tretradbel. Dadurch wird nicht nur eine fast völlige Vibrationslosigkeit erreicht, das Rad mit Sachs-Motor erhält jene ideale Lage auf der Straße, die das Fahren zu einem ungetrübten Vergnügen macht. Kurven können in vollem Tempo durchfahren werden. Ein Verschmutzen der Kleider ist ausgeschlossen. Die Befestigung des Motors geschieht auf denkbar einfachste Weise. Er wird in seinem tiefsten Punkte nach vorn und hinten schwenkbar angebracht. Am Scheitelrohr ist eine Spannschraube befestigt, die den Motor am Zylinderflansch hält. Am Sattelstükröhr wird der Motor durch zwei Laschen gegen seitliches Ausschlagen gehalten. Die Nachstellung der Motor-kette erfolgt durch Verstellen des Motors in seiner Aufhängung. Ebenso sinnreich ist die Kraftübertragung, die vom Getriebeblock durch Kette auf das Hinterrad vorgenommen wird. Im Hinterrad befindet sich eine verstärkte Torpedo-Freilauf-Nabe mit großer Rücktrittsbremse, welche für den Sonderzweck besonders entwickelt wurde. Der Sachs-Motor wird zur Zeit von etwa 30 der namhaftesten deutschen Fahrradfabriken eingebaut, die nicht nur zweckentsprechend ausgestattete, sondern auch sehr schöne Rahmentonstruktionen entwickelt haben, so daß jeder das Passende für seinen Geschmack und seine Bequemlichkeit finden kann.

Die Bedienung des Sachs-Motors ist außerordentlich einfach und für den Laien sofort verständlich, sie besteht nur aus der Gasregulierung während des Fahrens, aus der Schaltung des Schalthebels und der Kupplung zum Gangwechsel und eines Dekompressionshebels zum Erleichtern des Antretens.

So ist der Sachs-Motor ähnlich wie seinerzeit die Torpedo-Freilauf-nabe, die ja ebenfalls Herrn Geheimrat Sachs zum Erfinder hat, berufen, der Entwicklung des Fahrrad-es eine neue entscheidende Richtung zu geben.

Verlag: Sächſischer Radfahrer-Bund, E. B., Kurt Adler, Leipzig C1, Galtſtr. 16. — Verantwortlich für die Schriftleitung und den hundertamtlichen Teil Kurt Adler, Leipzig C1, Galtſtr. 16. Verantwortlich für den Anzeigenteil: Fritz Martin, Leipzig, Kreuzſtraße 9. — Druck: Jachner & Fischer, Leipzig W 33.