



Beckmann's Motor-Dreirad und Anhängewagen der Ersten Schlesischen Velociped-Fabrik Otto Beckmann & Co., Breslau.

seinem Motocycle Phébus-Aster Herr Franz Reckzeh vom Berliner Motorhaus Striesche am Zielpunkte ein; er hatte die 208 km-Strecke bei heftigem Gegenwind und circa 1 Stunde Aufenthalt in 6 Stunden 26 Minuten zurückgelegt. Als Zweiter erreichte Herr S. Kraus, der Generalvertreter der Marke „Phébus“ für Deutschland, auf seinem mit doppelter Personenbelastung gefahrenen Quadricycle Phébus-Aster das Ziel. Den dritten Platz belegte Herr Direktor Ehrhardt der Fahrzeugfabrik Eisenach, welcher die Strecke auf seinem Motorwagen „Wartburg“ in  $7\frac{1}{2}$  Stunden zurücklegte und damit angesichts des herrschenden heftigen Gegenwindes eine ganz anerkannt wertvolle Leistung erzielte. Die Zeiten der hier Genannten wären zweifellos bedeutend bessere gewesen, wenn die Fahrer nicht durch den heftigen Gegenwind so sehr beeinträchtigt worden wären. Den Sieger der Fernfahrt Dresden-Berlin vom 2. April 1899, Herrn Franz Reckzeh, führen wir heute mit seinem bereits bestens bewährten Motocycle Phébus-Aster im Bilde vor.

### Beckmann's Motor-Dreirad und Anhängewagen.

Das in der obenstehenden Abbildung veranschaulichte Motor-Dreirad mit Anhängewagen ist von der „Ersten Schlesischen Velociped-Fabrik Otto Beckmann & Co., Breslau“ gebaut. Diese Firma hat die Fabrikation von Motorrädern aufgenommen und in grossem Massstabe eingerichtet.

Das bildlich dargestellte Dreirad ist extrastark konstruiert, hat an der Hauptachse fünf Lager und einen besonders kräftigen Doppeltrieb-Mechanismus, dessen Gehäuse mit dem Hauptantriebs-Zahnrad aus einem Stück gearbeitet ist.

Das Kurbelgetriebe dient nur zum Ingangsetzen des Dreirades und löst dann selbstthätig aus, und zwar abweichend von allen anderen Systemen derart, dass das ganze Kurbelgetriebe und die Kette während der Fahrt stillstehen; die Pedale dienen alsdann nur als Fussruhen.

Der Motor ist ein Benzin-Motor von  $1\frac{3}{4}$  Pferdekräften mit elektrischer Zündung; letztere wird erzeugt durch zwei Akkumulatoren und einen Induktions-Apparat, welche in einem Kasten im Vordergestell des Dreirades untergebracht sind.

Die Ein- und Ausschaltung der Zündung erfolgt durch einen an der Lenkstange in der Nähe des linken Handgriffes angebrachten Umschalter.

Die Geschwindigkeit des Motorrades ist regulierbar und lässt sich bis zu einer Maximalleistung von 40 km pro Stunde steigern, resp. bis zu 25 km pro Stunde für Dreirad mit besetztem Anhängewagen. Normale Steigungen können ohne weiteres genommen werden, aussergewöhnliche eventuell mit geringer Hilfe der Pedale. Das Dreirad allein nimmt jede Steigung.

Der Anhängewagen ist in elegantester Ausführung gehalten mit bequemem Polstersitz für zwei Personen. Die Achse desselben ist mit starken Kugellagern und elastischen Wagenfedern versehen. Die Pneumatiks sind extrastarke Motorreifen von 45 mm Durchmesser am Vorderrade und 60 mm Durchmesser an den Hinterrädern des Dreirades und an den Rädern des Anhängewagens.

Die eigenartige Verbindung des Anhängewagens mit dem Dreirade ermöglicht ein Umwenden des Gefährts auf einer Breite von 3 m.

Besonders erwähnenswert ist noch die ebenfalls bildlich wiedergegebene Bremse; es ist dies die der Firma gesetzlich geschützte „Beckmann's Felgenbremse D. R. G. M. 19773“. Die Bremse ist seit langen Jahren im Gebrauch und die bewährteste aller bestehenden Bremsen, sie hat eine unerreicht kräftige Wirkung, und die Benutzung derselben hat keine Verletzung und Abnutzung der Gummireifen zur Folge.



Beckmann's Felgenbremse.  
D. R. G. M. 19773

### Von der Automobil-Woche in Nizza.

Den diesjährigen Sportveranstaltungen in Nizza gingen getrennt von einander je ein Wagen- und ein Automobil-Blumen-Korso voran. Beide Festlichkeiten hatten ihren Schauplatz längs der herrlichen Promenade des Anglais verlegt, und boten die wundervoll mit Blumen geschmückten Wagen und Automobile einen entzückenden Anblick. Nizza, die Stadt der Blumen, machte ihrem Rufe auch alle Ehre und erfüllte voll und ganz die hohen Erwartungen, die man in die Meisterschaft ihrer Blumendekorateure gesetzt hatte.

Am ersten Tage, 18. März, in der sogenannten „Bataille des Fleurs“ erhielt Madame Juniori den ersten Preis, welcher in einem prachtvollen mit Blumen geschmückten Banner bestand, und der dem wundervollen Arrangement des Wagens auch vollkommen gebührte.

Am 19. März belebten nun wieder die blumengeschmückten Automobile die Promenade des Anglais, und konnten wir aus der ungeheuren Zahl der sich

beteiligten „Triebwagen“ die Wahrheit des Ausspruches ersehen, dass Nizza wirklich während der Saison der Sammelplatz der Automobile ist. Es wurde vielfach die Besorgnis laut, dass ein blumengeschmücktes Automobil seiner kräftigen Bauart wegen nicht so graziös und elegant aussehen würde, wie ein leichter Wagen. Allerdings so luftig und leicht sahen die „Selbstfahrer“ nicht aus, aber dafür um so prunkvoller und gediegener. Das gewiss an Ueppigkeit gewöhnte Auge der Besucher Nizzas staunte und konnte sich nicht satt sehen an der Pracht der Dekorationen.

Wir können nur einige Namen der Besitzer preisgekrönter Automobile nennen, wie: Vicomte de la Combe mit Herrn und Frau von Ruillé, deren Wagen mit Rosen und Nelken vorzüglich geschmückt war; ebenso hatten Mme. Jane Dhasty von der Oper und Fräulein de Créquy ihre „Victoria“ mit