

F. Lutzmann in Dessau käuflich erworben. Dass die Opel-Fabrikate den modernsten Anforderungen gerecht werden und sich altbewährten Rufes erfreuen, brauchen wir kaum erst zu erwähnen, ebenso wie es allgemein bekannt sein dürfte, dass auf Opel-Rädern in letztvergangener Rennsaison die Meisterschaften von Europa, Oesterreich, Süddeutschland, Schlesien und Hessen, ferner der „Grosse Preis von Deutschland“, von München, von Mainz, von Aachen, der Stadt Wien etc. errungen wurde.

Mit einem umfangreichen „neuen 1899er Preisbuche“ treten die **Panther-Fahrradwerke, Ernst Kuhlmann & Co. in Magdeburg** (mit Verkaufsniederlagen in Frankfurt a. M.), in den Konkurrenzkampf ein. Sie versprechen im Vorwort: „vom Guten nur das Beste zu liefern“ und dürfen sich mit Recht zahlreicher, grossenteils sehr schmeichelhafter Anerkennungsschreiben erfreuen. Neben der Schutzmarke Panther und der Fabrikansicht zeigt das Buch den damals so geschmackvoll eingerichteten Stand auf der Leipziger Fahrradmesse. Nun folgt Näheres über Garantien, sowie Beschreibungen, Bezugsbedingungen und Behandlung der Panther-Räder, dem sich eine lehrreiche Instruktion der Maschinenteile — welchen leider mitunter nur zu wenig Aufmerksamkeit entgegengebracht wird — und eine Empfehlung der Böhler-Ketten sich anschliesst. Auf Seite 17—52 nimmt obige Firma Gelegenheit, uns ihre Fabrikate in diversen Strassen- und Bahnrennern, in Touren- und Luxus-, in Damen- und Kinderrädern aller Art zu zeigen; nicht zu vergessen die Touren- und Renntandems und Dreisitzer, denen sich die Abbildung eines sehr brauchbaren Transport-Dreirades und einer zweisitzigen Dreirad-Motor-Luxuschaise, die Panther-Automobile genannt, anschliessen. Aber auch billigeren Wünschen wissen die Panther-Fahrradwerke dadurch Rechnung zu tragen, dass sie unter dem Namen „Populär“ zwei billige Fahrräder bauen, die schon viel Freunde und Abnehmer gefunden haben. Erwähnt sei endlich noch die kunstvolle Ausstattung des Buches, die — was die Ausschmückung mit Bildern anbetrifft — beinahe zu reichlich ausgefallen ist und den eigentlichen Zweck der „Preisliste“ verschwinden lässt.

Den Schluss für heute bildet der Katalog über Naumanns Fahrräder „Germania“, die in der weltberühmten Fabrik der Firma **Seidel & Naumann in Dresden** hergestellt werden. Weit über 15000 Räder, so hebt das Vorwort an, die heute in allen Teilen der Welt laufen, zeugen von der Gediegenheit obiger Fabrikate, die den höchsten Anforderungen auch im schwierigsten Terrain gerecht werden; auch bei der dreitägigen internationalen Etappenfahrt durch Südtirol etc. führen die Sieger und der weit aus grösste Teil der Placierten — Naumanns Germania. Der Besprechung der Fabrikate gehen noch einige kurze Bemerkungen voraus, in denen über Garantien, Pneumatikreifen, Kettenkasten etc. Näheres mitgeteilt wird. Die Firma beschäftigt sich mit der Herstellung dauerhafter, sowie leichter und hocheleganter Tourenräder für Damen und Herren, konstruiert sehr gefällige Doppelsitzer, Renn- und Luxusräder (diese mit Aluminium-Einlage), ferner Herren- und Damen-Dreiräder und ein bei der Post und Geschäften schon sehr gut bewährtes Transport-Dreirad. Alle Maschinen sind mit schmalen Humber-Tretkurbellager und den sonstigen Neuerungen der Neuzeit versehen. Es folgen dann eine Uebersetzungstabelle für Sicherheits-Zweiräder, Abbildungen verschiedener Lenkstangenformen und Rohrdimensionen für Herren- und Damenräder und zum Schluss zeigen Biegeproben der Pedalachsen, Kurbelstangen, des Vorder- und Hinterrades und der Vorderradgabel die Bruchfestigkeit und Haltbarkeit. Die Kugellager — die als das Neueste

und Praktischste, was bisher in dieser Richtung geleistet ist, gelten, sind durchaus staubdicht und ölhaltend. Und so kann es nicht befremden, dass sich diese Räder stets grosser Beliebtheit erfreuen, dass Seidel & Naumann stets die besten zu liefern sich bemühen und dass Naumanns Germania bleiben werden, was sie bisher gewesen sind, das beste Rad der Gegenwart.

### Auf Strasse und Bahn.

Die Distanzfahrt **Paris — Roubaix** sah Champion als Ersten am Ziel. 268 km in 8:22:53. — Josef Fischer wurde, wie verlautet, durch Defekt des führenden Motorwagens ausser Gefecht gesetzt.

Ueber die am 2. und 3. April 1899 stattgehabten **Osterrennen** auf der Rennbahn Mühlenschenke bei Hannover geht uns heute von befreundeter Seite ein Bericht zu, dem wir auszugsweise folgendes entnehmen: „Das letzte Rennen des Frühjahrs-Meetings, leider vom Wetter nicht sehr begünstigt, verlief in hochinteressanter Weise. Es war dies das Amateur-Fahren über 5 km mit Schrittmachern, in dem 5 Fahrer starteten. Mayer und Luttermann-Hannover, sowie Moritz-Köln und Walbrecht-Hildesheim waren von sehr gut funktionierendem Schrittmacher-Apparate grossartig unterstützt. Nicht so Agsten-Leipzig, der die ersten 10 Runden ohne Schrittmacher fuhr und dadurch natürlich bedeutend an Terrain verlor. Er lag sogar noch einige Längen hinter Walbrecht, der durch Sturz und Besteigung eines neuen Rades hinter den anderen Fahrern zurückgeblieben war. Zwischen Mayer und Luttermann entspann sich ein interessanter Endkampf, den ersterer sicher zu seinen Gunsten entschied. Vier Längen hinter beiden ging Agsten-Leipzig als dritter durchs Ziel. In den letzten Runden hatte letzterer durch ein Mindener Torpedo-Tandempaar eine so ausgezeichnete Führung erhalten, dass er Walbrecht und Moritz leicht überholte und so den dritten Platz sicher belegen konnte. Wäre die Strecke vielleicht noch 2—3 km länger gewesen, so hätte sich Agsten wahrscheinlich sogar am Endkampfe beteiligt.“ Wie wir hörten, will Agsten nun nach Giessen in die Trainierschule zu Verheyen gehen.

### Erfahrungen und Ratschläge.

Ein Teil des Rades, dem man stete Aufmerksamkeit zuwenden muss, ist die Kette. Jetzt im Frühjahre wird sie oftmals durch Fahren im Regen oder auf schmutzigen Wegen nass. Sie muss dann erst trocken gewischt und hierauf unter Drehen des Hinterrades tüchtig geschmiert werden, damit das Vaseline in die reibenden Teile der Kettenglieder hineindringt. Wird die Kette, nachdem sie nass geworden, nicht gereinigt und geölt, so setzt sich Rost innen an den Gliedern an, die Kette knarrt und spannt sich übermässig stramm an, so dass sie den Lauf der Maschine behindert, unter Umständen auch auf die Zähne aufsetzt und abspringen oder reissen kann. Auch jede im Sommer zu trocken gewordene Kette muss von Zeit zu Zeit, wie vorstehend beschrieben, behandelt, event. auch einmal abgenommen, in Oel gelegt und vor dem Auflegen äusserlich wieder abgewischt werden. Es empfiehlt sich nicht, bei schmutzigen oder sehr staubigen Wegen die Kette äusserlich stark zu schmieren, da sich hiedurch sehr viel Schmutz ansetzt und die Zahnräder schneller abgenützt werden. Die Kette soll stets nur eine schwache Spannung haben. Eine zu lockere Kette kann bei sehr schnellem Fahren abspringen, während eine stramm gespannte Kette den Gang der Maschine erschwert. Wer die Kette, wie vorstehend empfohlen, behandelt, wird nie über schlechtes Funktionieren derselben zu klagen haben.

# NORICUM

sind nicht nur die  
**schönsten**  
sondern auch die  
**besten**

# kettenlosen

Fahrräder.

Spezial-Fabrik für „Kettenlose“.  
**Cless & Plessing, Graz, Steierm.**