

Sächsische

# Rad- u. Motorfahrer-Zeitung

Organ für Radfahren, Motorfahren, Automobilwesen, Motor-Luftschiffahrt, Flugtechnik, Wintersport

Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Erscheint aller 14 Tage Freitags

Adresse für alle Einsendungen: Wilhelm Vogt, Leipzig, Promenadenstr. 21. — Nachdruck von Original-Artikeln, soweit nicht ausdrücklich verboten, nur mit genauer Quellenangabe „Sächsische Rad- u. Motorfahrer-Zeitung“ gestattet. — Für Rückgabe unverlangter Manuskripte keine Verbindlichkeit

Anzeigen-Preis:

die viergespaltene Petitzelle 30 Pfg., bei größeren Aufträgen und Wiederholungen entsprechenden Rabatt. — Schluß der Schriftleitung: Sonnabend vor Erscheinungstag  
Schluß der Anzeigen-Aufnahme: Dienstag vor Erscheinungstag

## Das Motorrad und seine Zukunft

Von C. Schwarz

Die letzten zehn Jahre stellen für das Motorradwesen eine wechselvolle Zeit dar; nicht nur in dem Umschwung der Konstruktionen, sondern auch in der Beliebtheit. Daß die Technik in dieser kurzen und für den jungen Automobilismus doch so langen Zeit viel eronnen und verbessert hat, ist sie der hastenden, raschlebigen Zeit schuldig gewesen. Die Geschwindigkeiten der heutigen Motorräder konnten um das Zwei- und Dreifache gesteigert werden, aber nicht die Schnelligkeit allein gibt dem Motorrad das Gepräge, viele Fahrer schätzen sogar die Möglichkeit des Langsamfahrens. Unverkennbar sind große Fortschritte in der Bequemlichkeit, dem leichten Starten, dem bequemen Sitz, stoßfreiem Steuern und Fahren, bequemer Regelung bei den Bremsen usw. gemacht worden.

Man darf es ruhig anerkennen: das Motorrad ist ebenso wie sein größerer Bruder, der Motorwagen, in der kurzen Zeit auf einen hohen Stand der Entwicklung gebracht worden.

Ob nun Kardan-, Ketten- oder Riemenantrieb, Benzinbetrieb oder Elektromobil, Ventil- oder Schiebermotor: Abarten werden immer nebeneinander bestehen und umstürzende neue Ideen werden nicht so leicht zu erwarten sein. Beim Motorrad hat die Technik besonders im letzten Winter einen großen Schritt vorwärts getan. Wer gerade die vorjährigen mit den diesjährigen Rädern vergleicht, wird ganz erstaunt über die Verbesserungen sein; Federung der Rahmen, leichtes Anspringen, vereinfachte Betätigung erhöhen die Betriebssicherheit usw.

Wie kommt es nun, daß trotzdem in Deutschland das Motorrad an Freunden verloren hat und daß in manchen Gegenden der Absatz darin zurückgegangen ist, während z. B. in anderen Kulturländern, wie England, Skandinavien, Amerika usw., eine fortschreitende Ausbreitung festzustellen ist. Die nächstgelegene Antwort ist die, daß der Deutsche im allgemeinen viel verlangt und für die Wartung und Aufmerksamkeit seines Motorrades wenig übrig hat; der Engländer liebt seine Maschine, vertieft sich in alle Einzelheiten und wird nicht überdrüssig, wenn er einmal einer Störung nachzuspüren hat; er wie der Amerikaner haben ein Verständnis für die Unterhaltung und Reparaturen bei ihren Gewaltfahrten. Ist die Motorradindustrie in diesen Ländern etwa besser entwickelt als in Deutschland? Keineswegs! Denn Deutschland führt stark nach England und Amerika aus, während umgekehrt eine Einfuhr zu uns fast überhaupt nicht stattfindet. An der mächtigen Ausdehnung des Motorradwesens in diesen Ländern ist der Sportgeist der Bevölkerung, in gewissem Maße auch

die freiere Entfaltung in gesetzgeberischer Hinsicht schuld.

Der Motorfahrer ist eben auf sich angewiesen, er kann nicht wie beim Motorwagen einen Chauffeur oder Mechaniker mitnehmen, aber gerade diese Freiheit und Unabhängigkeit, die ein gewisses Mitempfinden und Eindringen in die mechanischen Vorgänge erheischen, ist ein Vorzug des Motorradsports.

Es ist zu hoffen, daß durch die kleineren, besonders die sog. zwei- und dreipferdigen Modelle des neuen Jahres und durch die vielerlei Bequemlichkeiten dem Motorradwesen auch in Deutschland wieder ein neuer Anstoß gegeben wird, denn die Tatsache bleibt immer bestehen, daß das Motorrad das handlichste, flinkste und bei der Bequemlichkeit billigste Beförderungsmittel bleibt.

Was haftet dem Motorrad eigentlich noch besonders Nachteiliges an, das eine größere Ausbreitung hemmt? Einen einschneidenden Punkt könnte man anführen: Motorräder, besonders die ganz schweren Arten, neigen bei nassem Wetter zum Gleiten der Hinterräder. Könnte man dieses kleine Übel beseitigen, so würde nach meiner Auffassung das Motorrad eine mehrfach so starke Verbreitung erlangen können. Wenn das Fahrzeug zu Berufszwecken auserwählt ist, so muß es eben bei allen Witterungsverhältnissen benützt werden. Die Übung des Fahrers hilft heute am besten über die Schwierigkeit hinweg, da die vorhandenen Gleitschutzvorrichtungen noch keinen ausreichenden Schutz gegen das Rutschen bilden. Wenn auch viele Leute daran keinen Anstoß nehmen, so gibt es doch eine Anzahl Herren, welche die Befürchtung des Gleitens vom Kauf eines Motorrades abwendet. Es soll damit keineswegs gesagt sein, daß die Technik in der Lösung dieser Frage etwa lässig gewesen wäre, im Gegenteil, es wurden erstaunlich große Summen für derlei Versuche ausgegeben, aber es ist eben überhaupt schwer oder vielleicht gar unmöglich, diesen Punkt vollkommen zu beseitigen. Denn leichter ist der Erfolg dadurch sehr erschwert, daß sich bisher für Schnee ein anderes Antigleitmittel als für die nasse Landstraße oder für das Asphaltplaster als notwendig erwies. Da man aber mit dem flinken Motorrad über Straßen aller möglichen Beschaffenheiten kommt, so ist es geradezu unmöglich, sich mit einem Mittel den verschiedenen Beschaffenheiten anzupassen.

Auch die Kleidungsfrage ist für den Motorfahrer eine wichtige und es würde sich eine Aussprache darüber lohnen, denn mancher Anfänger muß Lehrgeld bezahlen, bis er das Richtige aus eigener Erfahrung gefunden hat.