

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 11 (1935)
Heft: 34

Artikel: Kleiner Leitfaden für Zuschauer
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-755423>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Kleiner Leitfaden für Zuschauer

Am Straßenrand zu lesen.

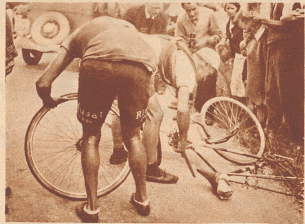
Die Tour de Suisse ist für die Zuschauer ein großes Spiel, eine Art gewaltiges «Eile mit Weile», das man früher bei der Großmutter spielte, ein Spiel aber mit viel mehr Figuren, mehr Hindernissen, mehr Strafmünzen, mit mehr Katastrophen und viel, viel tausend mehr Möglichkeiten. Und die Figuren des Spiels werden nicht nach den



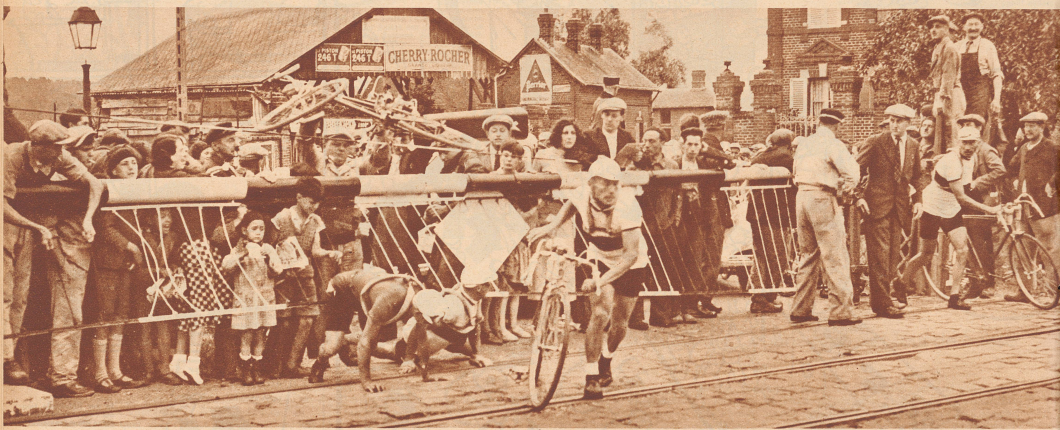
Fächerfahren, ein Mittel zu verschiedenen Zwecken. Fächerfahren ist ein probates und immer wieder angewandtes Mittel gegen störenden Seitenwind. Gerade liegt der Deutsche Usat zuvorderst in der Kopfgruppe, bald wird er sich zurückfallen lassen, um einem Kameraden das erste Abfangen des «Lufts» zu überlassen. Nachher wird Geyer (der vierte von links oder rechts), an die Reihe der Führungsgarbi kommen. Zu äußerst rechts der Italiener Cipriani, vor ihm der Schweizer Alfred Büchi, die mit Bedacht die Schattenseite der Straße ausgewählt haben. Die Routiniers der Fahrer wissen den geringsten Vorteil zu empfangen, kleine Erleichterungen werden immer ausgenutzt. Fächerfahren ist auch sonst schon angewandt worden, um einen Vorstoß eines Favoritfahrers zu erleichtern. Angenommen, die Mehrzahl der hier schäbigen Fahrer gehöre der gleichen Nation oder aber – was kaum eine geringere Rolle spielt – der gleichen Fabrikmarke an, und ein Teamkollege habe einen Ausreißversuch unternommen, so wird die ganze Gesellschaft geplante Nachsetzjagden von Konkurrenten durch Bummeln, am besten eben in Fächerformation, zu unterbinden trachten.



Nichts los? Es ist nicht viel los, sagt der Zuschauer am Straßenrand, wenn das Feld im Gänsemarsch daherkommt nicht gerade bummelnd, aber auch keineswegs in jagendem Tempo. Wer rechts hinschaut, sieht manches. Der Wind kommt von vorn, die Führungsarbeit entfällt in raschem Wechsel auf einen Fahrer nach dem andern. Sorgfältig wird das mittlere Straßenstück bevorzugt, das durch die Fahrzeuge aller Art plötzlich an irgendeiner geeigneten Stelle kann der Vorderste, kann die vordeste Gruppe, können ein paar losziehen, die den Augenblick für günstig erachten und sich stark fühlen. Wer kann, setzt nach, wer seiner Sache sicher ist, behält sein Tempo bei. Die Ueberbrückung spielt ihre Rolle, allerlei seltsame Dinge sind von größtem Einfluß. List, Ueberbrückung, Verblüffung, Geistesgegenwart, der ganze Charakter des Fahrers tritt als Faktor von größter Wichtigkeit zu seinen körperlichen Kräften und Eigenschaften hinzu. Dieses Würfelspiel und wechselnde Verhältnis der entscheidenden Faktoren ist für den Kenner des Radsports und der Fahrer ein ungewöhnlich fesselndes Ganzes.



am meisten ausgefahren oder ausgebeutet ist. Jeder Fahrer aber ist auf der Hut, plötzlich an irgendeiner geeigneten Stelle kann der Vorderste, kann die vordeste Gruppe, können ein paar losziehen, die den Augenblick für günstig erachten und sich stark fühlen. Wer kann, setzt nach, wer seiner Sache sicher ist, behält sein Tempo bei. Die Ueberbrückung spielt ihre Rolle, allerlei seltsame Dinge sind von größtem Einfluß. List, Ueberbrückung, Verblüffung, Geistesgegenwart, der ganze Charakter des Fahrers tritt als Faktor von größter Wichtigkeit zu seinen körperlichen Kräften und Eigenschaften hinzu. Dieses Würfelspiel und wechselnde Verhältnis der entscheidenden Faktoren ist für den Kenner des Radsports und der Fahrer ein ungewöhnlich fesselndes Ganzes.



Die mißachtete Barriere. Die Fahrer haben die gesetzlichen Verkehrsregeln genau zu befolgen. Da fügen wir gleich bei, daß diese Aufnahme von der Tour de France stammt. Diese Niveau-Übergänge sind ein gefährliches Kapitel. Die Fahrerbarriere greift gerne wie das Schicksal in den Verlauf des Rennens ein und trennt Gruppen, die gemeinschaftlich und scheinbar gleich stark große Strecken zurückgelegt haben. Eben diesen Eingriff will sich niemand gefallen lassen. Die Abschnitten versuchen noch vor dem Zug über die Geleise zu kommen. Die Maßnahmen der Tour de Suisse sind hier genauer und gehen viel weiter, als die gleichgültigere Art der Tour de France. Die ganze Route, und die Startzeiten sind so gelegt, daß Geleisekreuzungen möglichst vermieden werden. Der Rennleiter verhindert die zufällige Trennung eines Spitzenfeldes durch fallende Barriere, indem er vor ihr das Rennen stoppt und der ganzen Gruppe der gewaltsam zurückgehaltenen Fahrer die verlorene Zeit gutschreibt.



Reglements, wonach es jedem Fahrer strengstens verboten ist, sich in das Gelände zu begeben. Wenn die Sache rückbar wird, ein Klassenamt verschlechtert, in Wien ausgesprochen. Obendrein bringt so ein kleiner Schub dem Fahrer Freund sich aber zurückzieht, hat der Fahrer doppelte Mühe, das Tempo

Dies gibt Strafmünzen. Ist einmal ein Fahrer erklärter Spitzenreiter, wie auf der letzten Tour der Schweinfurter Ludwig Geyer, liegt er im Gesamtklassement mit etlichen Minuten Vorsprung voraus, dann gilt es für ihn, sich die stille Hilfe einiger Kameraden zu sichern, die ihn bei Müdigkeitserscheinungen oder gar bei Defekten, kann die Geyer auf dem vorliegenden Bild einen erlitten hat, nachziehen, die für ihn die Führungsarbeit besorgen. Freilich die Tour de Suisse ist im Gegensatz zur «Tour de France» ein Einzelrennen und kein Rennen von Nationalmannschaften, wenn auch solche beisammen sind. Jegliche Hilfe ist zwar nicht gerade untersagt, aber doch die Beihilfe bei Radwechsel oder Pneuauflagen. Bei kleineren Reparaturen hat der Fahrer diese selbst zu besorgen. Das, was hier Usat für Geyer tut, ist strikte verboten, und der durch seine Aermelaufschrift links sichtbare Kommisär hat denn auch dafür gesorgt, daß beide Fahrer durch Zuschlag etlicher Minuten auf ihre Fahrzeit geblüht wurden. Routinier Fahrer tauschen aber entweder selber eine geringe Reparatur oder sonst ein Bedürfnis vor, um abzustiegen und den Leader nachher um so eher nachführen zu können.



Begreiflich, aber verboten.

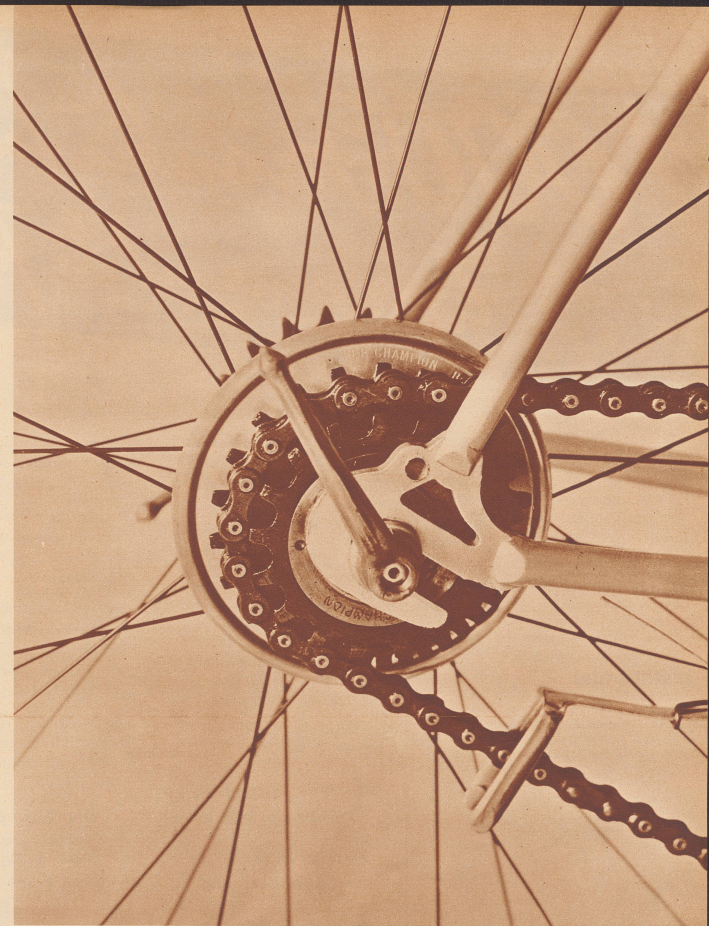
Auf dem San Bernardino herrschte im vorigen Jahr ein fürchterliches Wetter: Schnee, Regen, Nebel. An der Spitze lag Camusso. Mancher gute Mann gab an diesem Tage auf. Nachdem kamen, über und über verdeckte, die übrigen gebliebenen Spitzenreiter die Ketten zur Pulshöhe heraufgekrochen. Hinter Camusso waren's vier oder fünf, dann unser Landmann Egli. «Ein bißchen stoßen», denken die wartenden Freunde und Anhänger in ihren Mänteln und wohlbeschnitten, «dürfte dem mit äußerster Anstrengung arbeitenden Egli gut tun!» Ein schlechter Dienst. Erstens verstößt er gegen den Paragraphen 19 des Reglements, wonach es jedem Fahrer strengstens verboten ist, sich in das Gelände zu begeben. Wenn die Sache rückbar wird, ein Klassenamt verschlechtert, in Wien ausgesprochen. Obendrein bringt so ein kleiner Schub dem Fahrer Freund sich aber zurückzieht, hat der Fahrer doppelte Mühe, das Tempo



Stärkung gestaffelt. Walter Blattmann empfängt kurz vor dem Gortard-Hospiz auf der Hand eines ermunternden Gebers einen saftigen Pfirsich. Sälte dieser Spender auf seinem Motorrad, auf einem Velo oder reichte er die Frucht aus einem fahrenden Auto heraus, dann würde der gute Mann in seinen Wickelgamaschen zur Eva, die Adam-Blattmann den Sünden-Apfel reicht; denn die Gesetze der Tour gestatten nur dem Fußgänger solche mütterlichen Nihil- und Tränkgebühren.



Derlei ist nicht untersagt. Dem französischen Fahrer Ruozzi trauerte bei der diesjährigen «Tour de France» in der Nähe von Evian an einem gleichzeitigen Tag ein verständnisvoller Zuschauer und Anhänger kühles Wasser auf den Nacken. Solange derlei Handgriffe und Ermunterungen dem Herzen des Helfers allein entspringen und nicht vorher mit dem Fahrer vereinbart sind, hat kein Kommisär oder sonstiger Richter der Tour etwas dagegen einzumenden.



Aufnahme eines Super-Champion Übersetzungswechsels von G. Schöb

Die große Sorge. Einiges vom Übersetzungswechsel

Auf guten Straßen in ruhigem Gelände schwanken die Übersetzungsmaße eines Vels von 6 bis 9 1/2 m oder mehr, das heißt, eine Umdrehung des Pedals bringt das Rad um das genannte Stück vorwärts. Je größer die Übersetzung, um so größer ist die Kraft, die aufgewendet werden muß, um in gleicher Zeit eine Pedalumdrehung zustandezubringen, um so größer ist aber auch die Geschwindigkeit der Vorwärtsbewegung. Bei Steigungen ist eine Übersetzung von etwa 9 1/2 m das Richtige, auf Pfl-Sträßen soll sie nicht mehr als 4,30 m bis 4,50 m betragen. Jeder Fahrer hat sein eigenes Maß. Er muß die für ihn günstige Übersetzungsgröße suchen. Sie ändert je nach Bau und Gestalt des Fahrers, hängt ab von seiner Kraft und Disposition und von der Art des Rennens. Die Wahl der Übersetzung hat schon manchen Erfolg oder Mißerfolg entschieden. Was aber tun, wenn eine Tage-Etappe über mehr als 200 km und über alle Arten von Straßen und Steigungen führt? Die Übersetzung unterwegs wechseln! Die dazu vorbereiteten Räder haben auf jeder Seite der Hinterradnabe ein Zahnrad von verschiedener Größe. Also: Hinterrad lösen, umdrehen und die Kette von einem auf andere Zahnrad legen. So machte man's lange Zeit. So machen's heute noch viele. So ist's noch die Regel bei der «Tour de France». Aber wieviel kostbare Sekunden gehen bei diesem Radlösen verloren! Gerade am Fuß einer Pfl-Steigung oder oben, wenn die rasende Abfahrt beginnt und ein kleiner Zeitverlust vielleicht über Rennen entscheiden kann. Aus den Augen vor dem Zeitverlust und aus dem Drang zum Sieg entstand im Kopf eines Rennfahrers die Erfindung, die man Übersetzungswechsel nennt. Sie erlaubt die Änderung der Übersetzungsgröße während desfahrens mit Sekundenschnelle und mit einem einzigen kleinen Handgriff. An der Hinterradnabe sitzen nebeneinander auf der gleichen Seite der Nabe drei ver-

schieden große Zahnräder. Ein kleiner Hebel sitzt vorn in der Nähe der Lenkstange am Fahrgestell. Ein Griff entspannt die Kette, ein Hebel (ein Kabel überträgt die Bewegung, im Bild rechts unten sichtbar) verschiebt die Kette von einem Zahnrad aufs andere, und ein Spanner zieht die Kette wieder an. Alles zusammen als Folge des einen Handgriffs. Ein gewisserhafter Konstrukteur entsetzt sich über diesen Mechanismus, denn er gibt Raum für mancherlei Zufälligkeiten, aber seine Ergebnisse sind bei glattem Verlauf der Manipulation so erfolgreich, daß der Rennfahrer ihn immer wieder begehrt. In der «Tour de France» ist er verboten. Man will im größten Rennen der Welt den Erfolg der Giganten der Landstraße nicht von so einem Ding abhängig machen. Auch in der Tour de Suisse spukte letztes Jahr der Übersetzungswechsel bei vielen Fahrern in jeder Etappe. Aber trotzdem werden auch diesmal die Teilnehmer unserer Tour mit dem «Super-Champion» oder mit dem «Cambio Vittorio» fahren. So heißen nämlich die beiden gebräuchlichsten Fabrikate. In Frankreich wird ausschließlich der «Super-Champion» gebraucht. Den italienischen Wechsel «Cambio Vittorio» verwenden Girardengo, Binda und sämtliche italienischen Rennfahrer. Beim «Super-Champion» kann man beim Schalten immer weitertreten, während man beim italienischen Freilauf fahren, die Kette entspannen muß und zugleich rückwärts zu treten hat. Wenn diese Manipulation in einem großen Feld ausgeführt werden muß, ist dies natürlich riskiert und umständlich. Wichtig ist, daß diese Übersetzungen stets gut gereinigt und geölt werden; dennoch verursachen sie viele Kettendefekte, namentlich dann, wenn die Fahrer keine geeigneten Ketten verwenden. So erheiternd es klingt: das Übersetzungs-Wechseln ist eine große Gefühlsache; der eine kann es sofort, der andere lernt es nie.

Aufnahme H. Y. T.