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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

Kleiner Leitfaden für Zuschauer

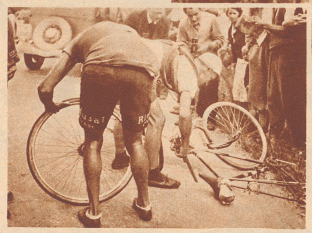
Am Straßenrand zu lesen.

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 Strafminuten, mit mehr Katastrophen und viel, viel tausend mehr Möglichkeiten. Und die Figuren des Spiels werden nicht nach den Ergebnissen eines Würfelwurfs vorwärtsgetrieben, sondern durch ihren eigenen Willen, nach ihren eigenen, unberechenbaren Absichten und Gedanken. Wer in diesem Kampf um die schnellste Zeit einer Rundfahrt durch die Schweiz auch nur oberflächlich die Fahrer kennt, wer nur erfaßt, wie weit, wie wechselvoll die Reise ist, und wer auch nur einmal auf einem Velo zu seiner Gotte gefahren ist, oder wer gar ein wenig Kenntnis hat von den Regeln, den Preisen oder gar von der Technik, den Listen und Methoden der Kämpfer, oh, der verfolgt so eine Rad-Reise mit gespanntem Anteil.

Fächerfahren, ein Mittel zu verschiedenen Zwecken. Fächerfahren ist ein probates und immer wieder angewandtes Mittel gegen störenden Seitenwind. Gerade liegt der Deutsche Ussat zuvorderst in der Kopfgruppe, bald wird er sich zurückfallen lassen, um einem Kameraden das erste Abfangen des «Luffs» zu überlassen. Nachher wird Geyer (der vierte von links oder von rechts), an die Reihe der Führungsarbeit 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 erspähen, kleine Erleichterungen werden immer ausgenutzt. Fächerfahren ist auch sonst schon angewandt worden, um einen Vorstoß eines Favoritfahrers zu erleichtern. Angenommen, die Mehrzahl der hier sichtbaren 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 Nachsetz-Jagden von Konkurrenten durch Bummeln, am besten eben in Fächerformation, zu unterbinden trachten. Aufnahme Photopreß

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. Nacheinander kamen, über und über verdreckt, die übriggebliebenen Spitzenreiter die Kehren zur Paßhöhe heraufgekrochen. Hinter Camusso waren's vier oder fünf, dann unser Landsmann Egli. «Ein bißchen stoßen», denken die wartenden Freunde und Anhänger in ihren Mänteln und wohlbeschirmt, «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 Steigungen schieben oder ziehen zu lassen. Um zwei bis zehn Minuten wird, wenn die Sache ruchbar wird, sein Klassement verschlechtert, im Wiederholungsfall erhöht sich die Strafe oder der Fehlbare wird ganz vom Rennen ausgeschlossen. Obendrein bringt so ein kleiner Schub dem Fahrer vielleicht für den Augenblick eine kleine Erleichterung, sobald der zugriffige Freund sich aber zurückzieht, hat der Fahrer doppelte Mühe, das Tempo eigener Kraft wieder zu halten. Aufnahme Indufo

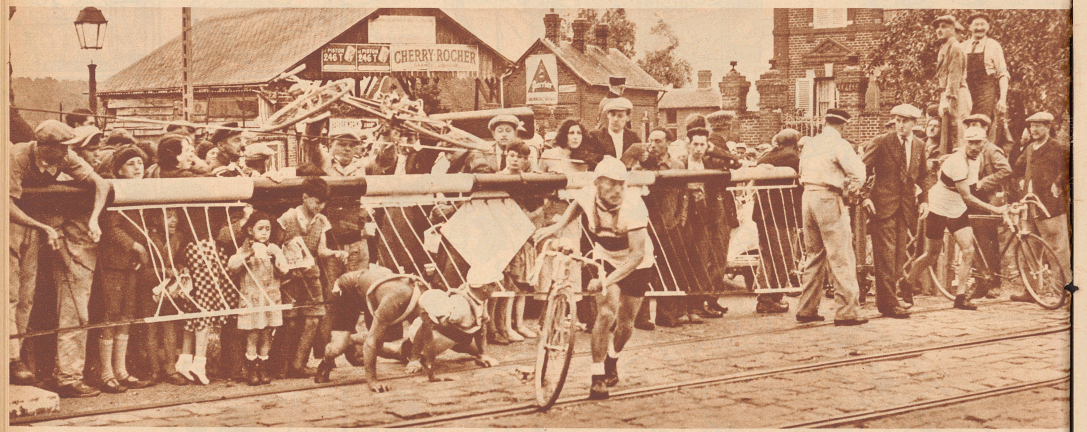
Nichts los? Es ist nicht viel los, sagt der Zuschauer am Straßenrand, wenn das Feld im Gänsemarsch daherkommt, nicht gerade bummelnd, aber auch keineswegs in jagendem Tempo. Wer recht hinschaut, sieht manches. Der Wind kommt von vorn, die Führungsarbeit entfällt in raschem Wechsel auf einen Fahrer nach dem andern. Sorgfältig wird das mittlere Straßenstück bevorzugt, das durch die Fahrzeuge aller Art am meisten ausgefahren oder ausgeebnet ist. Jeder Fahrer aber ist auf der Hut, plötzlich an irgendeiner geeigneten Stelle kann der Vorderste, kann die vorderste 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 Ueberraschung spielt ihre Rolle, allerlei seelische Dinge sind von größtem Einfluß. List, Ueberraschung, Verblüffung, Geistesgegenwart, der ganze Charakter des Fahrers tritt als Faktor von größter Wichtigkeit zu seinen körperlichen Kräften und Eigenschaften hinzu. Dieses Widerspiel und wechselnde Verhältnis der entscheidenden Faktoren ist für den Kenner des Radsports und der Fahrer ein ungewöhnlich fesselndes Ganzes. Aufnahme Indufo



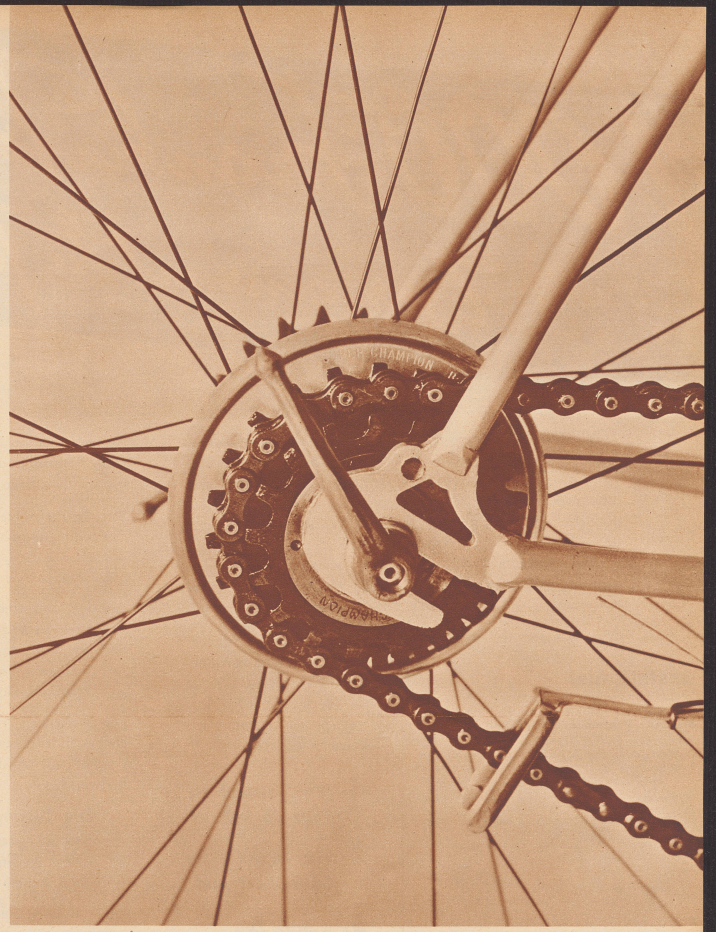
Dies gibt Strafminuten. Ist einmal ein Fahrer erklärter Spitzenreiter, wie auf der letzten Tour der Schweinfurter Ludwig Geyer, liegt er im Gesamtklassement mit etlichen Minuten Vorsprung voraus, dann gilt es für ihn, sich die stille Hilfe einiger Kameraden zu sichern, die ihn bei Müdigkeitserscheinungen oder gar bei Defekten, wie 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 Pneuaufziehen. Bei kleineren Reparaturen hat der Fahrer diese selbst zu besorgen. Das, was hier Ussat für Geyer tut, ist strikte verboten, und der durch seine Aermelaufschrift links sichtbare Kommissär hat denn auch dafür gesorgt, daß beide Fahrer durch Zuschlag etlicher Minuten auf ihre Fahrzeit gebüßt wurden. Routinierte Fahrer täuschen aber entweder selber eine geringe Reparatur oder sonst ein Bedürfnis vor, um abzusteigen und den Leader nachher um so eher nachführen zu können. Aufnahme Photopreß

Stärkung gestattet. Walter Blattmann empfängt kurz vor dem Gotthard-Hospiz aus der Hand eines ermunternden Gebers einen saftigen Pfirsich. Süße leuchtende 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 Nähr- und Tränkgebärden. Aufnahme Photopreß

Derlei ist nicht untersagt. Dem französischen Fahrer Ruozzi träufelt bei der diesjährigen «Tour de France» in der Nähe von Evian an einem glühendheißen Tage ein verständnisvoller Zuschauer und Anhänger kühlendes 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 Kommissär oder sonstiger Richter der Tour etwas dagegen einzuwenden. Aufnahme N. Y. T.



Die mißachtete Barriere. Die Fahrer haben die gesetzlichen Verkehrsvorschriften genau zu befolgen. Da fügen wir gleich bei, daß diese Aufnahme von der Tour de France stammt. Diese Niveau-Uebergänge sind ein gefährliches Kapitel. Die Bahnbarriere greift gerne wie das Schicksal in den Verlauf des Rennens ein und trennt Gruppen, die gemeinschaftlich und scheinbar gleich stark große Strecken zusammen zurückgelegt haben. Eben diesen Eingriff will sich niemand gefallen lassen. Die Abgeschnittenen 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 Geleiskreuzungen 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. Aufnahme N. Y. T.



Aufnahme eines Super-Champion Uebersetzungswechsels von G. Schuh

Die große Sorge.

Einiges vom Uebersetzungswechsel

Auf guten Straßen in ruhigem Gelände schwanken die Uebersetzungsmaße eines Velos von 6 bis 6½ m oder mehr, das heißt, eine Umdrehung des Pedals bringt das Rad um das genannte Stück vorwärts. Je größer die Uebersetzung, 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 Uebersetzung von etwa 5½ m das Richtige, auf Paß-Straßen 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 Uebersetzungslänge 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 Uebersetzung hat schon manchen Erfolg oder Mißerfolg entschieden. Was aber tun, wenn eine Tages-Etappe über mehr als 200 km und über alle Arten von Straßen und Steigungen führt? Die Uebersetzung 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 aufs 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 Paß-Steigung oder oben, wenn die rasende Abfahrt beginnen soll und ein kleiner Zeitverlust vielleicht übers Rennen entscheiden kann. Aus den Aengsten vor dem Zeitverlust und aus dem Drang zum Sieg entstand im Kopf eines Rennfahrers die Erfindung, die man Uebersetzungswechsel nennt. Sie erlaubt die Aenderung der Uebersetzungslänge während des Fahrens mit Sekundenschnelle und mit einem einzigen kleinen Handgriff. An der Hinterradnabe sitzen nebeneinander auf der gleichen Seite der Nabe drei verschieden 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 Bilde 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 gewissenhafter Konstrukteur entsetzt sich über diesen Mechanismus, denn er gibt Raum für mancherlei Zufälligkeiten, aber seine Ergebnisse sind bei glattem Verlauf der Manipulation so erfreulich, 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 Uebersetzungswechsel 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 Uebersetzungen stets gut gereinigt und geölt werden; dennoch verursachen sie viele Kettendefekte, namentlich dann, wenn die Fahrer keine genieteten Ketten verwenden. So erheiternd es klingt: das Uebersetzung-Wechseln ist eine große Gefühlssache; der eine kann es sofort, der andere lernt es nie.