

Keine Hexerei, alles Geschwindigkeit

Autor(en): **Seidel, M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **11 (1935)**

Heft 34

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-755414>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Reifendefekt am Hinterrad! Rad abmontieren, Reifen herunterreißen.



Der Ersatzreifen, der sich vorher freundlich um die Schultern des Fahrers schlang, wird vorgenommen.



Der Ersatzreifen am Ort. Es gibt Fahrer, die ihn nach alter Weise mit einer Handpumpe aufpumpen, andere haben einen kleinen Tubus mit komprimierter Luft, eine Art Stahlflasche im Kleinen, bei sich, den setzen sie an und mit Sekundenschnelle ist der Reifen prall gefüllt. So ein Tubus mit komprimierter Luft reicht für 4-5 Reifen.

Keine Hexerei, alles Geschwindigkeit

Aufnahmen vom Reifenwechsel des Fahrers Geyer bei der ersten Tour de Suisse von M. Seidel

In der Spitzengruppe. Fünf oder sechs Mann haben vor dem übrigen Feld einen Vorsprung herausgefahren. Einige Minuten liegen sie vor den andern. Alle sind in Form, alle voll Kraft und Wille. Einig vorläufig in der Verteidigung des gewonnenen Vorsprungs. Da greift das Schicksal ein, oder der böse Zufall, wie man will. Ein Reifen versagt. Der Fahrer springt ab. Die andern ziehen weiter. Er muß wechseln. Nicht etwa sich mit Schlauch und Mantel plagen, wie ein gewöhnlicher Trampler, der Rennfahrer hat beides in einem, einen Schlauchreifen, der auf die hohle Felge aufgeklebt

wird. Eine Minute und zwanzig Sekunden braucht er zum Reifenwechsel, wenn's das Vorderrad betrifft, 1½ Minuten erfordert die Sache, wenn's ein Hinterrad angeht unter günstigen Umständen, und wenn er nicht von Hand pumpen muß, sondern seinen kleinen Kompressor mit Druckluft in der Tasche hat. Mindestens zwei Ersatzreifen führt der Rennfahrer mit sich, geht's über Pässe, nimmt er drei Stück. Je besser die Straße, desto weniger Reifendefekte. Sie sind in der Tour de France viel häufiger als bei uns. Verhältnis etwa 70:100 zugunsten der Tour de Suisse!

Also die anderthalb Minuten hat der Fahrer verloren. Jetzt muß er hinterher jagen! Allein! Die Spitzengruppe wieder einholen. Mit 35 km Geschwindigkeit ist sie davon. Der Anschluß muß wieder hergestellt werden. Alleinfahren ist moralisch und körperlich viel anstrengender! Es gilt, alles aus sich herauszuholen. Mit 40-45 km Stundengeschwindigkeit rast der Fahrer den andern nach. 8-10 km weit, bis er wieder auf die Ausreißer stößt. Bei solchen Verfolgungen zeigt sich's, was ein Mann an Reserven noch in sich hat, zeigt sich der Fahrer von Klasse!

A. S. GROB



*In der Mittagspause
oder am Feierabend
da schmeckt sie am besten
die ausgezeichnete*

Pedroni



bis zum Schluss



ein Genuss

ALLEINFABRIKANT FÜR DIE ECHTE PEDRONI: S. A. RODOLFO PEDRONI, CHIASSO