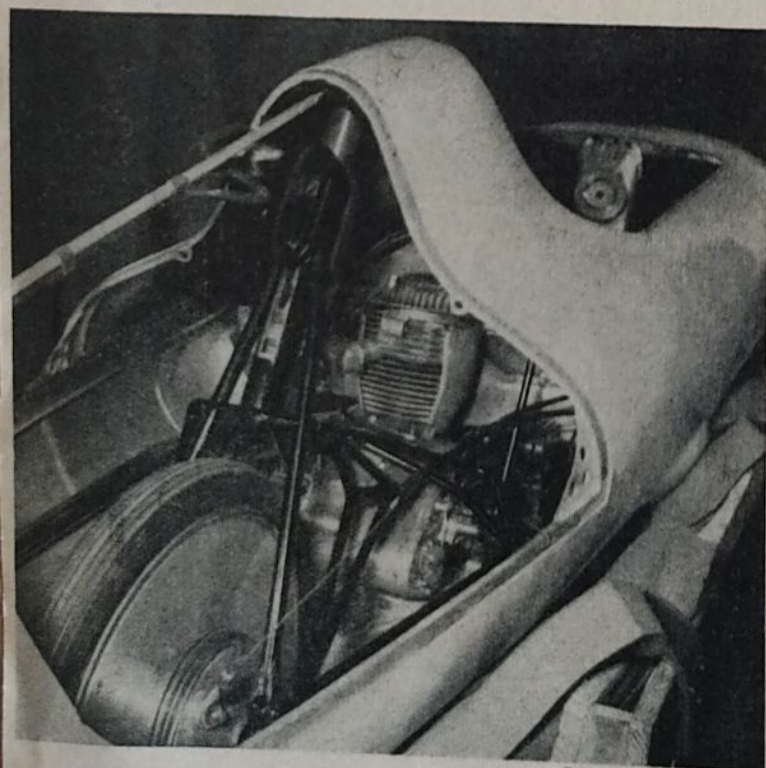


also noch nicht einmal 60% des Rollwiderstandes, und daß selbst bei den 180 km/h der 100-ccm-Rekordmaschine der Luftwiderstand nur etwa 53% des Gesamtwiderstandes beträgt. Ich betone ausdrücklich, daß es sich hier nicht um Werksangaben, sondern um eigene Rückrechnungen handelt, die naturnotwendig mit der Unsicherheit einiger vereinfachender Annahmen belastet sind. Aber sie stimmen immerhin mit dem Ergebnis der Fahrversuche so gut überein, daß sich für 180 km/h eine erforderliche Leistung von 7,15 PS, für 130 km/h eine notwendige Leistung von 3,25 PS ergab. Tatsächlich leistete der 50-ccm-Motor 3,4 PS bei 7000 U/min, der 100-ccm-Motor bei der gleichen Drehzahl 7,2 PS. Neben der strömungstechnischen



Der 50-ccm-Motor wird von Peter Peregrin auf Hub und Bohrung nachgemessen. Da der Kolben mit seiner Krone über den oberen Zylinderflansch hinausreicht, sind Parallelmasse auf den Flansch gesetzt. Der 16-mm-Bing-Vergaser ist deutlich zu erkennen. Foto: Nickl

Links: Der Blick in den Motorraum läßt den fast unveränderten Fox-Motor mit der Kühlluftführung und die Schwingenfederung für das Hinterrad mit der kombinierten Gummibandfederung deutlich erkennen. Die Leichtmetall-Hinterradbremse in dem seitlich glatt abgedeckten Rad wird durch einen Bowdenzug betätigt. Rechts: Für den 50-ccm-Motor entwickelte NSU ein Viergang-Getriebe. Die fußgeschaltete Vierganggetriebe übertragen, das mit der hängenden Kette das Hinterrad antreibt. Über dem Getriebe die Zündspule der Batteriezündung, links davon der getrennt aufgehängte Vergaser. Die Aufnahme läßt gut die Ringspannten der selbsttragenden Leichtmetallhaut erkennen. Foto: Peter Peregrin

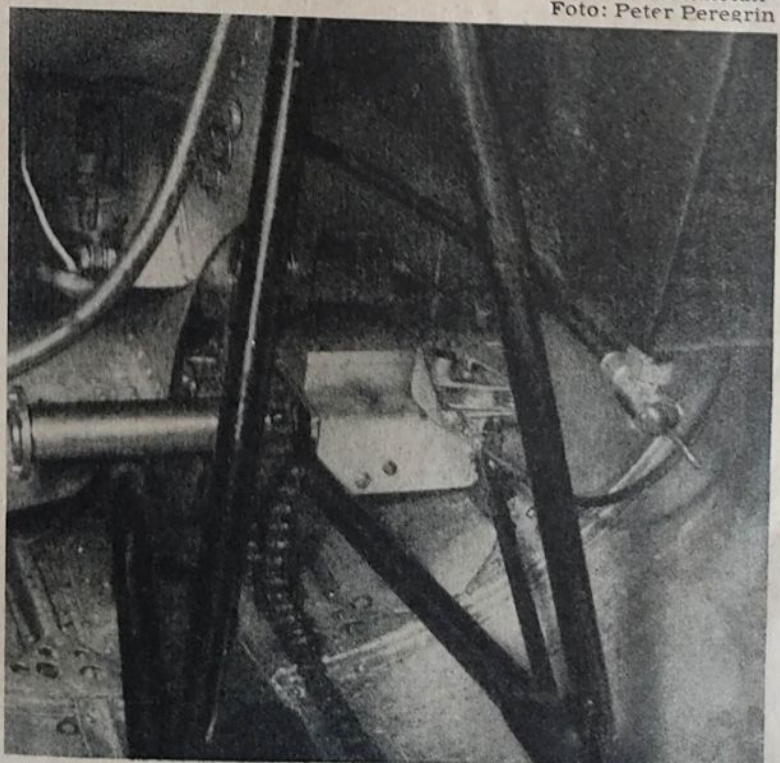


Glanzleistung bestand die zweite Überraschung dieser Rekordfahrt nämlich in der Tatsache, daß sich NSU mit der Herichtung der Motoren nur so geringe Mühe gegeben hatte, weil eben tatsächlich die Form hier über die Leistung triumphtierte und nur eine sehr bescheidene PS-Zahl erforderlich war, um den bestehenden Rekorden das Lebenslicht auszublasen. Der Quickly-Motor war für den Alkohol-Betrieb auf 13:1 verdichtet und hatte zum freieren Atmen einen 16er Bing-Vergaser und ein offenes Auspuffrohr erhalten, das in seiner Länge recht gut abgestimmt war. Diese 3,4 PS bei 7000 U/min reichten für eine Übersetzung von 4,8:1 aus, also einen Wert, den wir sonst von einer 500er gewöhnt sind, aber man muß natürlich die kleinen 2.00-16" Reifen, die von Conti eigens für diesen Rekordversuch entwickelt waren, hierbei berücksichtigen. Das Motörchen übertrug seine Leistung auf ein 2,27:1 übersetztes Vorgelege und von hier unmittelbar auf ein Vierganggetriebe, das 4,8-6, 15-9, 0-16:1 gestuft war und damit die notwendige Zugkraft erhielt, um die 133 kg der besetzten Maschine möglichst schnell aus dem kritischen niedrigen Geschwindigkeitsbereich herauszubringen. Durch eine Windhütze wurde dem Zylinder über eine sich dicht an die Rippen anschmiegende Verkleidung die notwendige Kühlluft zugeführt. Die Zündung erfolgte durch eine Batterie. Den 100-ccm-Motor hatte NSU nicht aus der Rennfox abgeleitet, sondern lediglich den normalen Fox-Stoßstangenmotor auf 10,8:1 verdichtet, den Schalldämpfer weggelassen und damit eine Leistung von 7,2 PS erzielt. Nicht einmal der Vergaserdurchmesser war vergrößert, nicht einmal die Stufung des Getriebes mit 3,41-4, 8-6, 9-10,7:1 war verändert worden, wenn selbstverständlich auch die Gesamtübersetzung von 3,41 wegen der kleinen Reifen und der günstigen Form sehr viel knapper war als normal. Die Beibehaltung der Stufung ist verständlich, denn ein strömungsgünstiges Fahrzeug setzt eigentlich einen hochelastischen Motor voraus und was dem 100er hier notwendigerweise



Baumm schnallt sich den Sturzhelm zur Rekordfahrt fest. Auf den ersten Blick eine seltsam wirkende Kombination: Ein Künstler mit Existentialistenbart schafft ein technisches Gebilde, das eine internationale Spitzenleistung darstellt und betätigt sich auch zugleich als Rekordfahrer, was sonst nur dem technisch versierten Sportsmann vorbehalten blieb.

fehlt, muß eben die weite Stufung ausgleichen. Die beiden Maschinen waren so übersetzt, daß bei 7000 U/min ohne Berücksichtigung von Schlupf die 50-ccm-Maschine etwa 135 km/h, die 100-ccm-Maschine etwa 190 km/h erreicht hätte. Die zierlichen Räder, beidseitig mit Leichtmetallscheiben abgedeckt, hatten Bremsen mit 150 mm ϕ , die ganz normal mit Fuß- und Handhebel über Seilzüge betätigt wurden. Unverkennbar aus dem Flugzeugbau abgeleitet waren die in Filigran-Arbeit



hergestellten Fußhebel für Bremse und Schaltung, auf denen die Füße sicher ruhten, wenn das „Fahrwerk“ eingezogen wurde. Bei beiden Maschinen war das Hinterrad mit einer sorgfältig in einer kräftigen Führung aufgenommenen Schwinge mit Gummiband abgedeckt, dessen Wirkung bei der 100-ccm-Maschine noch durch einen Luftpuffer in den Endlagen unterstützt wurde. Das Vorderrad ist bei der kleinen Maschine mit einer Teleskopgabel mit Gummiband, bei der großen Maschine mit einer Schwinge mit kombinierter Gummiband-Luftfederung abgedeckt.

So sehr wir uns im Zeitalter von Düsenjägern und Überschall-Projektilen an bizarre Fahrzeugformen gewöhnt haben, so hatten wir doch alle den Eindruck, hier in München am Anfang eines neuen Abschnittes zu stehen, vielleicht aber auch am Ende einer Entwicklung, die auf dem Gebiet des Zweiradfahrzeuges in der Berücksichtigung aerodynamischer Gesetzmäßigkeiten kaum wesentlich weiter vorangetrieben werden dürfte. Es ist nur schwer vorstellbar, wie man einen menschlichen Körper noch enger und noch windschlüpfiger umhüllen könnte, und so wird wohl die Rekordjagd der nächsten Zeit wieder eine reine Frage der Motorleistung werden, nachdem Gustav Adolf

Baum die gültige Form gezeigt hat. Wenn sich der lange Schlesier mit dem rotblonden Existentialisten-Bart in die schaumgummigepolsterte Wanne legte und die Haube mit der pfeilförmigen Plexiglasscheibe fest gegen den Sturzhelm gedrückt wurde, um überhaupt zu schließen, dann war es doch ein beklemmendes Gefühl, wenn der schlanke Fischleib von den Monteuren angeschoben wurde, mit den neben dem Vorderrad schleifenden Füßen im Gleichgewicht gehalten wurde, um dann beim vorsichtigen Einziehen des „Fahrwerks“ mit einer langen Schleife in den geraden Kurs einzuschwenken. Beklemmend auch deshalb, weil nach einigen Regentagen zwar endlich die Bahn salztrocken war, die Schönwetterlage sich aber mit einem recht unangenehmen Wind ankündigte, der mit 2 bis 3 m/sec schräg zur Bahn blies und gelegentlich sogar auf 4 m/sec auffrischte. Um so erstaunlicher ist es, wie das leichte Fahrzeug ohne jede Möglichkeit der Gewichtsverlagerung Kurs hielt, wenn sich auch die erhöhten Seitenkräfte so auswirkten, daß die errechneten Geschwindigkeiten nicht ganz erreicht wurden. Nun, die erreichten Zahlen liegen mit 128 km/h für den 50-ccm-Motor und mit 179 km/h für den 100-ccm-Motor so haushoch über den bisherigen Bestleistungen, daß sich eine

Diskussion über den „Wirkungsgrad“ hier wirklich erübrigt.

Es ist nicht das erste Mal, daß sich ein Außenseiter mit der kompromißlosen Verwirklichung seiner Ideen in die Geschichte der Technik einträgt, aber es muß fast als modernes Märchen bezeichnet werden, daß ein Mann ein Werk findet, das ihm nicht nur seine Organisation und die Erfahrungen seiner Ingenieure und seiner Handwerker zur Verfügung stellt, sondern ihm darüber hinaus noch die Gelegenheit gibt, das Kind seiner Phantasie in vollendeter Form auf der Weltbühne vorzustellen.

Die neuen Rekorddaten, die wie immer noch abhängig von der Anerkennung der FIM sind, lauten:

50 ccm-Klasse	
Fliegender Kilometer:	127,34 km/h
(bisher Meo/Italien a. Alpino)	92,0 km/h
Fliegende Meile:	127,8 km/h
(bisher Meo/Italien a. Alpino)	90,0 km/h
Fliegende 5 Kilometer:	124 km/h
(bisher nicht gefahren)	
100 ccm-Klasse	
Fliegender Kilometer:	178,40 km/h
(bisher Bottigelli/Italien auf Alpino)	129,0 km/h
Fliegende Meile:	178,6 km/h
(bisher Rulli/Italien auf Magliano)	116,0 km/h
Fliegende 5 Kilometer:	171,45 km/h
(bisher Rapeau/Frankreich auf Moto-Pedal)	94,0 km/h
Fliegende 5 Meilen:	173,30 km/h
(bisher Rapeau/Frankreich auf Moto-Pedal)	94,0 km/h

Bemerkenswerte deutsche Erfolge in *St. Wendel*

Horex-Privatfahrer Georg Braun schlug Weltmeister Pagani in der Viertelliter-Klasse

Über 100 Fahrer aus 14 Nationen bestritten am 2. Mai auf dem 3,778 km langen, kurvenreichen und gebirgigen Stadtrundkurs von St. Wendel den „Großen Preis des Saarlandes“. Trotz ungünstiger Witterung, die bei stürmischen Windböen und immer wieder einsetzenden schweren Regen- und Schneeschauern zu winterlicher Abkühlung führte, so daß die Distanzen der letzten beiden Rennen gekürzt werden mußten, hatten sich viele Zehntausende von Zuschauern, darunter auch viele Gäste aus dem Bundesgebiet, eingefunden. Sie bekamen teilweise mitreißende Kämpfe zu sehen, bei denen sich die deutschen Privatfahrer überraschend gut schlugen. So konnte im Rennen der 125-ccm-Maschinen hinter dem hier siegreichen italienischen Mondial-Fahrer Romolo Ferri der junge Luttenberger vor seinem Landsmann und MV-Agusta-Kollegen Xaver Heiß und dem Mondial-Fahrer Krebs nicht nur einen ausgezeichneten 2. Platz belegen, er fuhr auch mit 94,2 km/h die schnellste Runde in dieser Konkurrenz. Noch überraschender endete das Rennen der Viertelliter-Maschinen: der Dieburg-Sieger Hellmut Hallmeier setzte sich hier mit seiner Zweizylinder-Adler auf allerdings im ersten Drittel noch abgetrockneter Strecke mit der tagesschnellsten Runde (1) von 105,8 km/h klar in Führung vor den italienischen Weltmeister Nello Pagani (Guzzi) und den Horex-Privatfahrer Georg Braun, Hechingen, mußte dann aber in der Spitzkehre zur Stadteinfahrt zu Boden und mit beschädigter Maschine aufgeben. Sofort übernahm Braun das Kommando und erwies sich dabei als ein so hervorragender Regenfahrer, daß er schließlich mit 47 Sek. Vorsprung vor Pagani zum Sieg kam, während Thorn-Prikker (Guzzi) und hinter ihm mit Rundenrückstand Heck (Adler) sowie Kronmüller (Guzzi) auf die 3. bis 5. Stelle kamen. Sämtliche übrigen Rennen gingen an ausländische Fahrer und die Marke Norton: Frankreichs Staatsmeister Jaques Collot gewann vor seinen australischen Markenkollegen Quincey und

Campbell sowie dem Engländer Storr das Rennen der 350-ccm-Maschinen und nur ein — erfreulicherweise harmloser — Sturz in der Konkurrenz der Halblitermaschinen vereitelte ihm eine Wiederholung seines letztjährigen Doppelerfolgs auf diesem Kurs: Campbell vermochte schließlich seinen Landsmann Quincey mit $\frac{9}{10}$ Sek. Vorsprung auf den 2. Platz zu verweisen, während hinter Storr, England, Goffin, Belgien, und Matthews, Irland, die Deutschen Braun (Horex), Schön (Norton) und Thorn-Prikker (Guzzi) an 6. bis 8. Stelle einkamen. Mit einer Riesenüberraschung endete auch das bei Platzregen und Sturm ausgefallene Seitenwagenrennen: nachdem der führende Vorjahrsieger Haldemann (Schweiz) wegen Benzinleitungsbruch hatte aufgeben müssen, setzte sich der Belgier Déronne an die Spitze, wobei er schließlich den zunächst an seinem Hinterrad gelegenen Weltmeister Oliver um 20 Sekunden distanzieren konnte. Mit Mitchell (Australien), Schmid/Kölle, Sindelfingen, Murit (Frankreich), Strub (Schweiz) sowie Ritter/Weindel, Speyer, endeten Norton-Maschinen auch auf den nächsten Plätzen, da die gemeldeten BMW-Werksfahrer Noll/Cron nicht zum Start erschienen waren und die BMW-Privatfahrer Hillebrand/Grunwald wegen eines schon im Training lädierten Motors nicht zum Zuge kommen konnten. Alebü.

Frankreichs 15. „Großer Autopreis von Pau“

der am Ostermontag auf der kurvenreichen, 2,769 km langen Rundstrecke ausgefahren wurde, endete mit einem von seinen Landsleuten vielbejubelten Überraschungssieg des französischen Gordini-Fahrers Jean Behra, der mit einer Gesamtdistanz von 303,3 km, die er während des dreistündigen Rennens absolvierte, den im Vorjahr von Ascari aufgestellten Streckenrekord von 97,53 auf 100,769 km/h verbesserte! Auf den nächsten Plätzen landeten M. Trintignant (Frankreich) auf Ferrari, der sich mit Behra einen erbitterten Kampf geliefert hatte, der Argentinier Mieres auf Maserati, der mit 1. Runde Rückstand hinter dem Sieger abgewinkt wurde und der Franzose Bayol, der seinen Gordini auf den 4. Platz brachte. Der favorisierte und zunächst klar führende Ferrari-Fahrer Farina fiel durch einen Motorschaden zurück und wurde mit 3 Runden Rückstand Fünfter, während Rosier (Frankreich) auf Ferrari (4. Rd. zur.) und der Belgier Pilette auf Gordini (9. Rd. zur.) auf die 6. und 7. Stelle kamen. Bei den tags zuvor ausgefahrenen internationalen Motorradrennen erzielte der in der Halbliter-Klasse über 110,76 km Distanz siegreiche britische Norton-Fahrer Tommy Wood mit 1:11,03 Std. = 93,53 km/h einen neuen Motorrad-Streckenrekord, wobei seine Markenkollegen, der belgische Vorjahrsieger Auguste Goffin, der Schweizer Taveri, der Franzose Collot und der Australier Campbell auf den nächsten Plätzen landeten. Während der Guzzi-Werksfahrer Ken Kavanagh in der 250er Klasse mit einem Schnitt von 84,65 km/h siegte, also die Vorjahrs-Klassenbestzeit des Deutschen Thorn-Prikker (Guzzi) nicht erreichte, kam der Schweizer Norton-Gespännfahrer Haldemann in der Seitenwagenklasse mit 46,06 Min. = 82,84 km/h über die 55,38 km-Distanz zum Sieg vor seinem französischen Markenkollegen Jaques Drion/Inge Stoll.



**Sprengt die Fesseln der Müdigkeit,
Kola DALLMANN
macht fahrbereit!**

Kola DALLMANN
macht Müde mobil

21 TABLETTEN DM 1.25