

Neues aus der Baum-Schule



NSU

Informationen über die Rekordfahrten 1955



NSUPRESSEDIENST

Sehr geehrter Herr Redakteur:

Das ist nun schon seit vielen Jahren so: Wenn der Frühling ins Land zieht, erscheinen die NSU-Männer auf den Autobahnen und fahren Rekorde. In diesem Jahr tut Gustav Adolf Baumm den nächsten Schritt: er greift mit seinem Fliegenden Liegestuhl alle die Rekorde in den Klassen 50 bis 250 ccm an, die NSU noch nicht besitzt.

In dieser Pressemappe finden Sie Text- und Bildunterlagen, die Sie interessieren.

Kleine Handreichung: Für Ihre Setzerei bringen wir Zweitabzüge der Textmanuskripte im perforierten Anhang.

SPERRFRIST!

Bitte, beachten Sie: Sämtliche Texte und Bilder dieser Mappe dürfen erst **nach Durchführung der Rekordfahrten** veröffentlicht werden.

Mit besten Grüßen

NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT

Presseabteilung

(Westrup)

25. April 1955

An die Presseabteilung der NSU Werke AG. Neckarsulm

Bitte, senden Sie uns folgende Fotos:

folgende Matern:

_____, den _____

Anschrift der Redaktion:

An die Presseabteilung der NSU Werke AG. Neckarsulm

Bitte, senden Sie uns folgende Fotos:

folgende Matern:

_____, den _____

Anschrift der Redaktion:

Absender:

An die

NSU Werke Aktiengesellschaft

Presseabteilung

(14a) Neckarsulm

Absender:

An die

NSU Werke Aktiengesellschaft

Presseabteilung

(14a) Neckarsulm

Rekorde, die NSU angreifen wird

50 ccm-Klasse

1 km flg.	Baumm / Deutschland	NSU	1954	28,3 sec.	=	127 km/h
1 Meile flg.	Baumm / Deutschland	NSU		45,3 sec.	=	128 km/h
5 km flg.	Baumm / Deutschland	NSU		2 Min. 25,3 sec.	=	124 km/h
5 Meilen flg.	wurde noch nicht gefahren					
1 km st.	Tamarozzi / Italien	Ducati	1952	56,9 sec.	=	63 km/h
1 Meile st.	wurde noch nicht gefahren					

75 ccm-Klasse

1 km flg.	Ghiro / Italien	Ceccato	1954	26,8 sec.	=	135 km/h
1 Meile flg.	Ghiro / Italien	Ceccato		43,2 sec.	=	134 km/h
5 km flg.	Baumm / Deutschland	NSU	1954	2 Min. 25,3 sec.	=	124 km/h
5 Meilen flg.	Hall / England	Rocket Jap	1929	8 Min. 34,7 sec.	=	56 km/h

125 ccm-Klasse

1 km flg.	Ferri / Italien	Lambretta	1951	18,0 sec.	=	201 km/h
1 Meile flg.	Ferri / Italien	Lambretta		28,9 sec.	=	200 km/h
5 km flg.	Ferri / Italien	Lambretta		1 Min. 38,1 sec.	=	183 km/h
5 Meilen flg.	Baumm / Deutschland	NSU	1954	2 Min. 47,1 sec.	=	173 km/h
1 km st.	Ferri / Italien	Lambretta	1951	34,3 sec.	=	105 km/h
1 Meile st.	Ferri / Italien	Lambretta		47,1 sec.	=	123 km/h

flg. = fliegender Start st. = stehender Start

Neuer
Rekord

Rekorde, die NSU angreifen wird

175 ccm-Klasse

1 km flg.	Ferri / Italien	Lambretta	1951
1 Meile flg.	Ferri / Italien	Lambretta	
5 km flg.	Ferri / Italien	Lambretta	
5 Meilen flg.	Baum / Deutschland	NSU	1954

250 ccm-Klasse

1 km flg.	Alberti / Italien	Moto Guzzi	1939
1 Meile flg.	Alberti / Italien	Moto Guzzi	
5 km flg.	Sandri / Italien	Moto Guzzi	1939
5 Meilen flg.	Sandri / Italien	Moto Guzzi	

350 ccm-Klasse

5 km flg.	Sandri / Italien	Moto Guzzi	1939
5 Meilen flg.	Sandri / Italien	Moto Guzzi	

flg. = fliegender Start st. = stehender Start

Neuer
Rekord

18,0 sec.	—	201 km/h
28,9 sec.	—	200 km/h
1 Min. 38,1 sec.	—	183 km/h
2 Min. 47,1 sec.	—	173 km/h

16,9 sec.	—	213 km/h
27,4 sec.	—	212 km/h
1 Min. 29,2 sec.	—	202 km/h
2 Min. 23,8 sec.	—	201 km/h

1 Min. 29,2 sec.	—	202 km/h
2 Min. 23,8 sec.	—	201 km/h

JETZT MIT RENNFOX-MOTOR

Rekordfahrten im Fliegenden Liegestuhl

Vor einem Jahr erschien auf der Münchner Autobahn zum ersten Mal jenes drollige Fahrzeug, das die Menschen den Fliegenden Liegestuhl nannten, - ein Fahrzeug, das bei seinem ersten Auftreten genau so sensationell wirkte wie eine Fliegende Untertasse. Gustav Adolf Baumm, der bärtige Graphiker, demonstrierte anhand einiger putziger Weltrekorde, dass sein NSU-Rekordfahrzeug einen niedrigen Stirnwert und treffliche Fahreigenschaften besitzt. Vor einem Jahr stellte Gustav Adolf Baumm 11 neue Weltrekorde in den Klassen 50 und 100 ccm auf; einige der 50 ccm-Rekorde, die auch in der 75 ccm-Klasse gewertet wurden, gingen inzwischen an den Italiener Chiro auf Ceccato verloren. Gustav Adolf Baumm war nicht untröstlich über diesen Verlust, denn er wusste, dass er in seinem Fahrzeug noch entscheidende Reserven hat. Trotz des Handicaps des geringeren Hubraums greift Gustav Adolf Baumm mit seiner 50 ccm-Maschine auch die 75 ccm-Rekorde von Chiro an.

Zwei verschiedene Fahrzeuge, die sich in ihrer Form nur unwesentlich voneinander unterscheiden, stehen zur Verfügung: Das eine ist mit einem frisierten Quickly-Motor von rund 5 PS ausgerüstet (serienmässig 1,4 PS), das andere mit einem 125 ccm-Rennfox-Motor, der 16,5 PS leistet.

Wenn die Berechnungen, die man vor solchen Fahrten anstellt, stimmen, dann müsste es gelingen, mit dem kleinen 125 ccm-Motor auch die 250 ccm-Rekorde erfolgreich anzugreifen. Das ist nämlich das Ziel: NSU hat den Ehrgeiz, sämtliche Solo-Weltrekorde zu besitzen. Die Bestleistungen der 350 ccm-Klasse und der absolute Weltrekord wurden ja schon im Jahre 1951 von Wilhelm Herz auf seiner Kompressor-NSU unter Dach und Fach gebracht. Um die noch fehlenden 125 und 250 ccm-Rekorde geht es bei den Rekordfahrten im Mai 1955. Dabei interessieren sich Gustav Adolf Baumm und NSU nicht für die vielfältigen Rekordlatten, die die Rekordtabelle ermöglicht, sondern ausschliesslich für die Kurzstreckenrekorde über den Fliegenden Kilometer und die Fliegende Meile, die ja jeweils die Höchstleistung darstellen.

Der Fliegende Liegestuhl hat den günstigsten Luftwiderstandswert, den man bei einem Stromlinien-Rekordfahrzeug kennt. Gustav Adolf Baumm fand seinerzeit - ohne ein Ingenieurstudium absolviert zu haben und ohne in die Geheimnisse der Aerodynamik tiefer eingedrungen zu sein - rein gefühlsmässig die Form, die sich bei späteren exakten Messungen im Windkanal als optimal erwies. Die niedrige Bauhöhe der Rekordmaschine von 75 cm verbot die Unterbringung des Fahrers in der konventionellen Motorradhaltung, - sie zwang kategorisch zu der sitzenden Stellung, die dem Fahrzeug seinen Spitznamen „Fliegender Liegestuhl“ gab.



Kaum zu überbieten ist nach Meinung der Fachleute die strömungsgünstige Form des Baumm'schen NSU-Rekordfahrzeuges. Noch kleiner machen kann sich der Fahrer nicht - er liegt sozusagen schon im Fahrzeug. Jede Rundung und jede noch so kleine Öffnung hat übrigens einen sachlichen Grund. Vorn sind die Öffnungen für die Beine, die bei stehendem Fahrzeug das Ganze in der Waage halten müssen; durch das kleine Loch neben der Haube bekommt der 50 ccm-Motor seine Kühlluft, unten ist die Auspufföffnung. Ein alter Spruch bewährt sich wieder einmal: Was technisch vollkommen ist, ist auch schön.

Bild Nr. B 1/55 (13x18 cm)

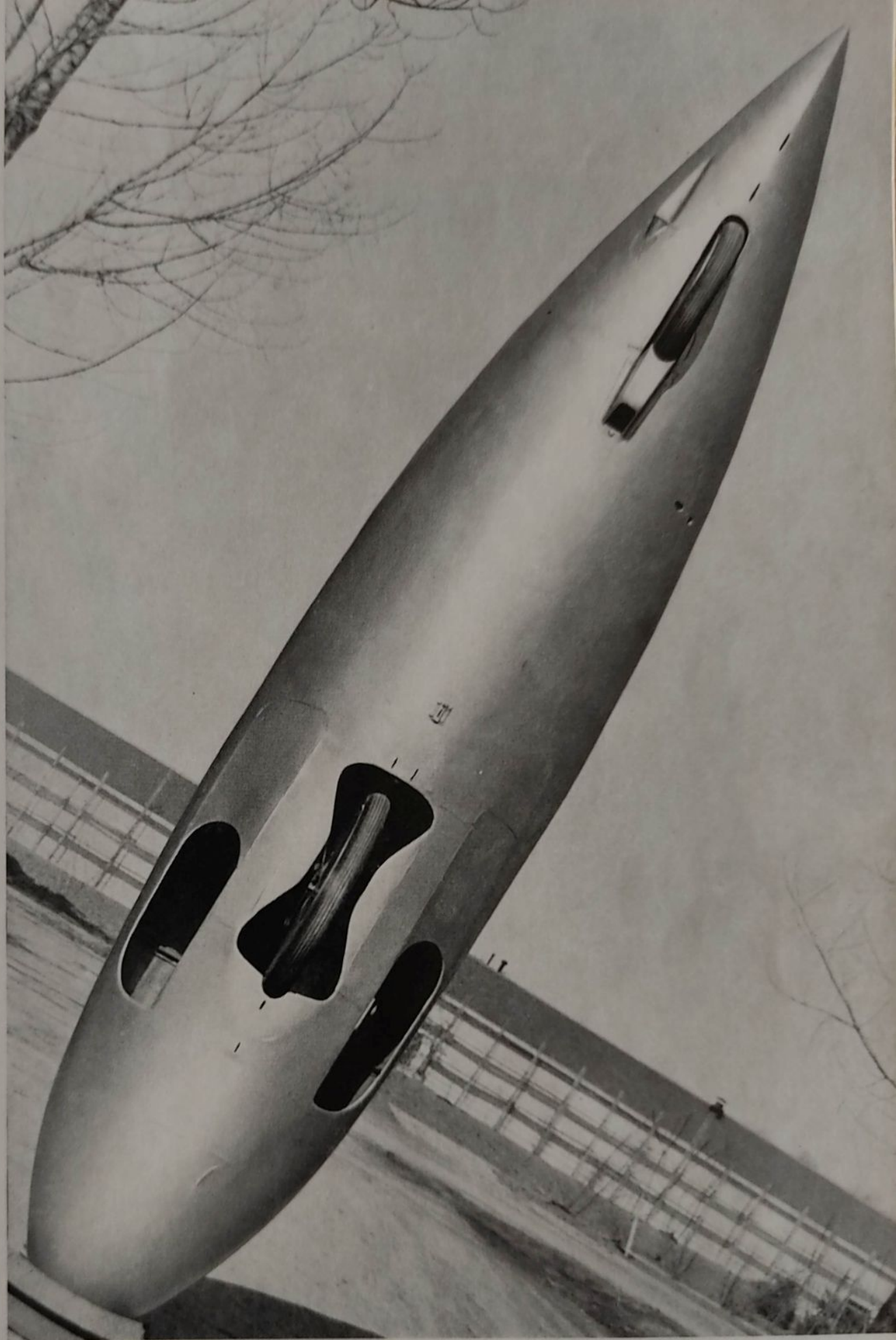
Mater Nr. B 10/55 (Maternbreite 12 cm)



Überzeugt und fasziniert von seiner Idee des „Fliegenden Liegestuhls“ liess sich Gustav Adolf Baumm nicht davon abbringen, ihn auch zu verwirklichen. Aber das ist für ihn nur der Anfang. Er hat noch eine Menge anderer Sachen im Kopf - und auch schon in seiner Schreibtischschublade.

Bild Nr. B 2/55 (13x18 cm)

Mater Nr. B 20/55 (Maternbreite 6 cm)



Keine notgelandete Marsmaschine, auch keine neue V-Waffe, sondern ein etwas schräger »NSU-Baum«. Auf die (in diesem Falle schaumgummigepolsterte) Nase wurde hier das Rekordfahrzeug gesetzt, um den schönen glatten Bauch vorzuführen.

Bild Nr. B 3/55 (13x18 cm)

Mater Nr. B 30/55 (Maternbreite 6 cm)



Bild Nr. B 4/55 (13x18 cm)

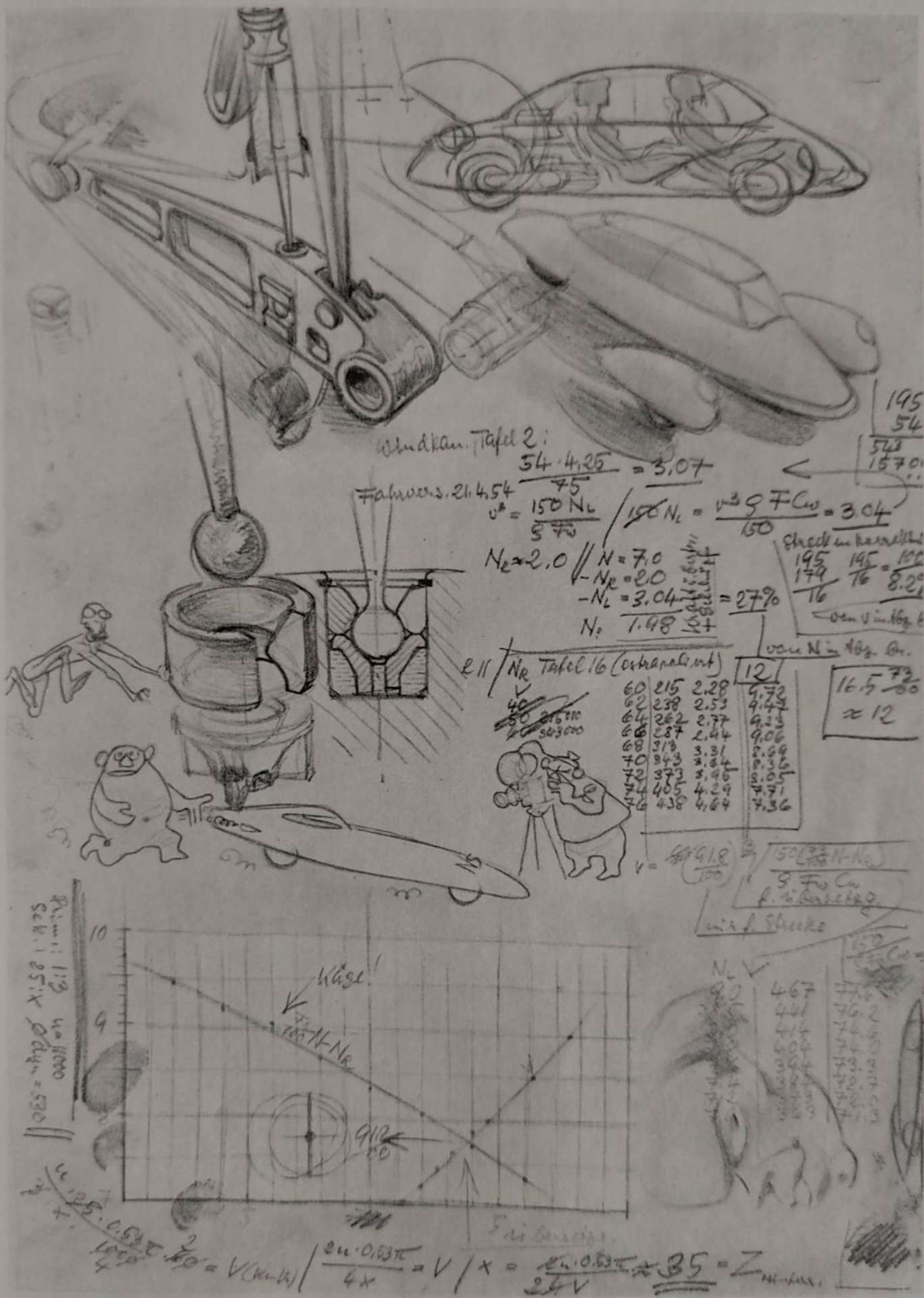
Model Nr. B 40/55 (Modellbreite 9 cm)



Eine leichte Sache ist das mit dem Rekordfahrzeug, meint Gustav Adolf Baum - und er demonstriert es auch auf diesem Bild. Nur 75 kg wiegt das kleinere Fahrzeug. Und der Baum passt gerade hinein, wie man sich vorstellen kann.

Bild Nr. B 4a/55 (13x18 cm)

Walter Nr. B 40a/55 (Walterbreite 6 cm)



In einer Konstruktionsabteilung ist alles streng geheim - vom Reissbrettstift bis zum Papierkorbinhalt. Verbotene Früchte aber schmecken erfahrungsgemäss am besten - besonders der Presse. Für sie mausten wir aus dem Baumm'schen Geheimpapierkorb ein Skizzenblatt, das den Fliegenden Blättern Leonardo da Vinci's heftig Konkurrenz macht. Bild Nr. B 5/55 (13x18 cm)

Für die, die es genau wissen wollen

DIE TECHNISCHEN DATEN DER 50 ccm-WELTREKORDMASCHINE

Abmessungen :

Länge über alles	3,80 m
Breite über alles	0,73 m
Höhe über alles	0,75 m
Reifengrösse vorn und hinten	2,00-16 (Continental)
Bodenfreiheit	ca. 12 cm
Schwerpunkthöhe	36 cm
Radstand	1,80 m
Lenkeinschlag	20°

Gewicht :

Leergewicht	75 kg
-------------	-------

Motor :

Typ	Quickly Zweitakt
Bohrung	40 mm
Hub	39 mm
Hubvolumen	48 ccm
Leistung	4,7 PS
n bei Nennleistung	7800 U/min
n max.	9000 U/min
Verdichtung	1 : 13
Vergaser	Bing
Zündung	Batterie (Bosch)
Kraftübertragung	Kette
Kraftstoff	Alkohol
Schmierung	Shell Super Heavy
Mischungsverhältnis	1 : 30
Kraftstoffbehälter-Inhalt	2,5 l
Kühlung	Luft

Getriebe :

Bauart	NSU
Anzahl der Gänge	4



Kupplung :

Bauart	NSU
Anzahl der Belaglamellen	2 (trocken)
Kraftübertragung	Stirnräder

Bremsen :

Bremstrommel-Ø	150 mm
Betätigung	durch Hand und Seilzug

Vorderrad

Bremstrommel-Ø	150 mm
Betätigung	durch Fuss und Seilzug

Hinterrad

Bremstrommel-Ø	150 mm
Betätigung	durch Fuss und Seilzug

Federung :

Vorderrad

Teleskop mit Gummiband

Hinterrad

Schwinge mit Gummiband

Verkleidung :

selbsttragende Leichtmetall-Haut

Für die, die es genau wissen wollen

DIE TECHNISCHEN DATEN DER 125 ccm-WELTREKORDMASCHINE

Abmessungen :

Länge über alles	3,80 m
Breite über alles	0,77 m
Höhe über alles	0,82 m
Reifengrösse vorn und hinten	2,50-16 (Continental)
Bodenfreiheit	ca. 12 cm
Schwerpunkthöhe	38 cm
Radstand	1,8 m
Lenkeinschlag	20°

Gewicht :

Leergewicht	110 kg
-------------	--------

Motor :

Typ	Rennfox
Hubvolumen	125 ccm
Leistung	16,5 PS
n max.	11500 U/Min
Zündung	Batterie (Bosch)
Kraftübertragung	Stirnräder
Kraftstoff	Benzin 80 OZ
Schmierung	Castrol
Kraftstoffbehälter-Inhalt	2,5 l
Kühlung	Luft

Getriebe :

Bauart	Rennfox
Anzahl der Gänge	6

Kupplung :

Bauart	NSU
--------	-----



Bremsen :

Bremstrommel-Ø
Betätigung

Bremstrommel-Ø
Betätigung

Vorderrad

150 mm
durch Hand und Seilzug

Hinterrad

150 mm
durch Fuss und Seilzug

Federung :

Vorderrad

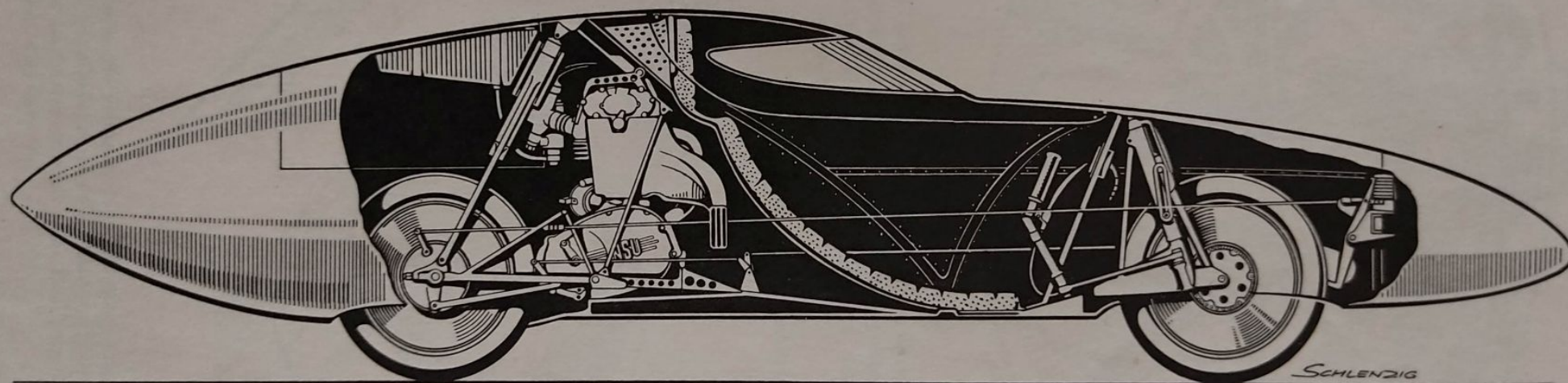
Schwinge mit Gummiband
und Luft

Hinterrad

Schwinge mit Gummiband
und Luft

Verkleidung :

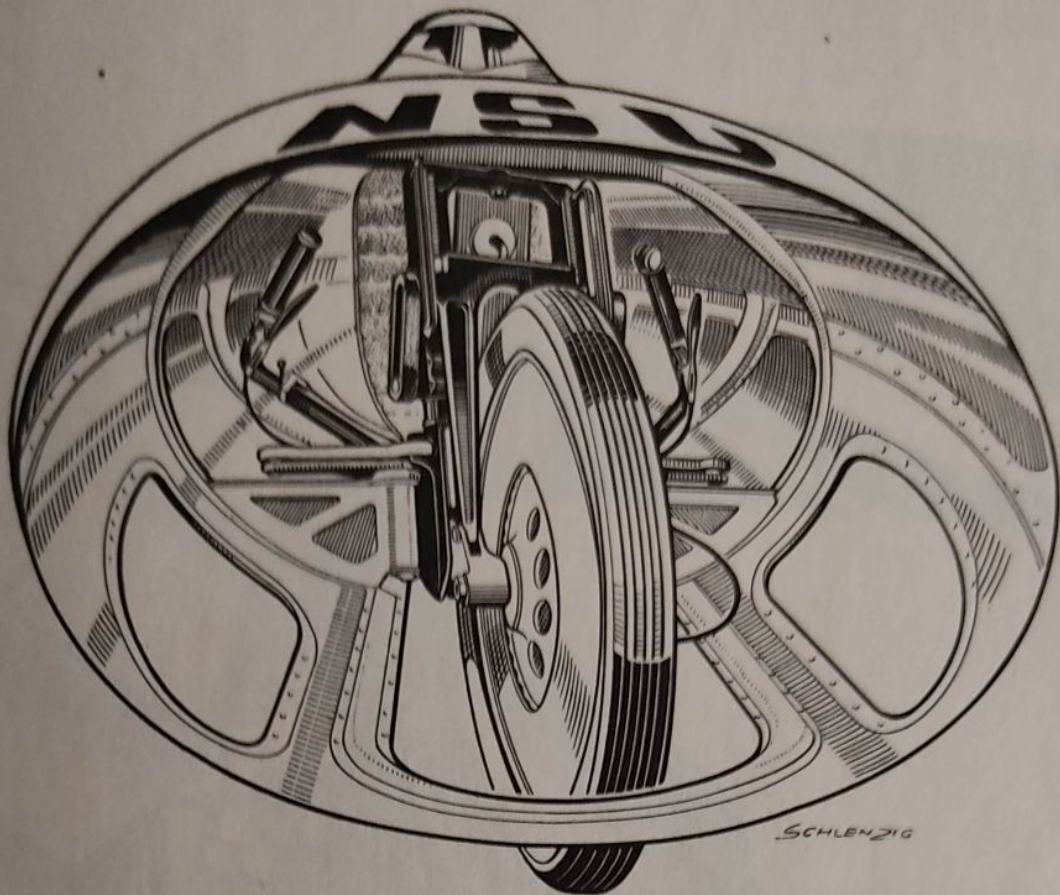
selbsttragende Leichtmetall-Haut



Das ist ein Längsschnitt des Baumm'schen NSU-»Liegestuhls«. Genau genommen ist das hier gezeigte grosse Fahrzeug (125 ccm-Motor) schon kein Liegestuhl mehr, sondern eher ein moderner Polstersessel, denn der lange Baumm liegt hier nicht so tief wie beim 50 ccm-Fahrzeug. Geschaltet wird mit dem linken Fuss, rechts ist die Bremse für's Hinterrad, am Lenker die Vorderradbremse. Drehgasgriff und Kupplungshebel wie beim Motorrad — nur stehen die Lenkergriffe etwas anders. Sieht eigentlich recht gemütlich aus — ist es auch, wie Baumm behauptet.

Bild Nr. B 6/55 (13x18 cm)

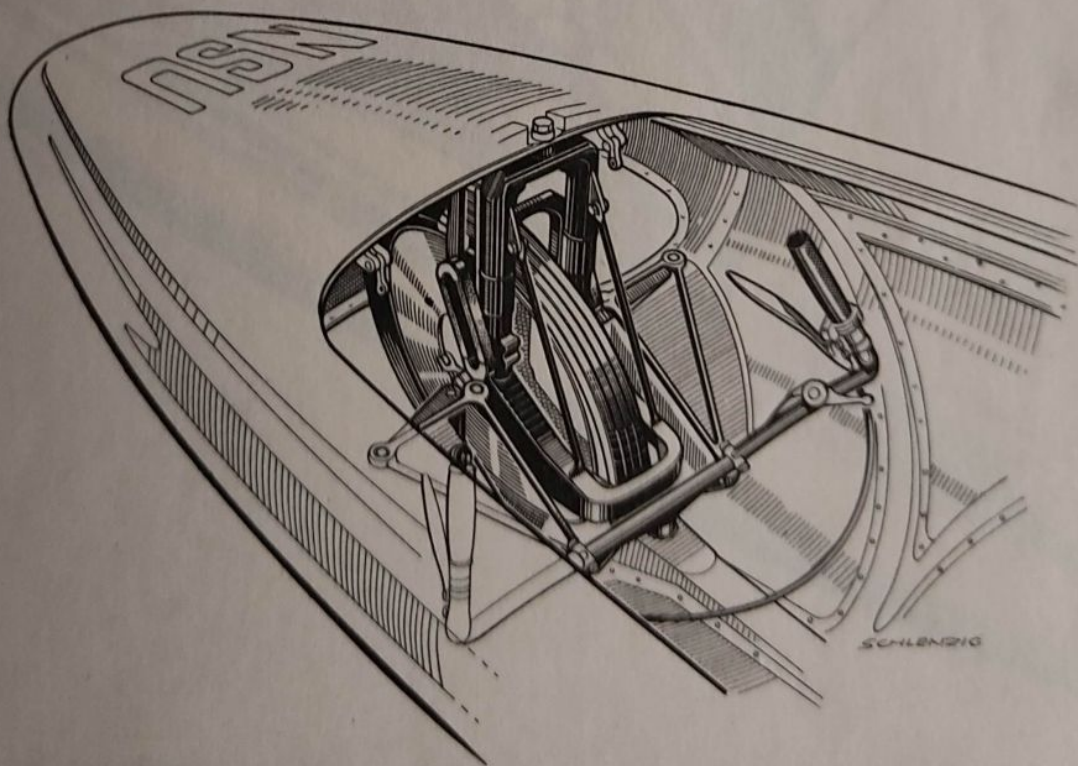
Mater Nr. B 60/55 (Maternbreite 12 cm)



Hier hat der Zeichner — in Gedanken — die Bugspitze des Baumm'schen Rekord-Fahrzeuges abgeschnitten, um dem Betrachter einen besseren Einblick zu geben. Man findet keinen Rahmen herkömmlicher Art, sondern die Spanten und Versteifungen des zigarrenähnlichen Körpers sind tragendes Element. An ihnen hängt alles.

Bild Nr. B 7/55 (13x18 cm)

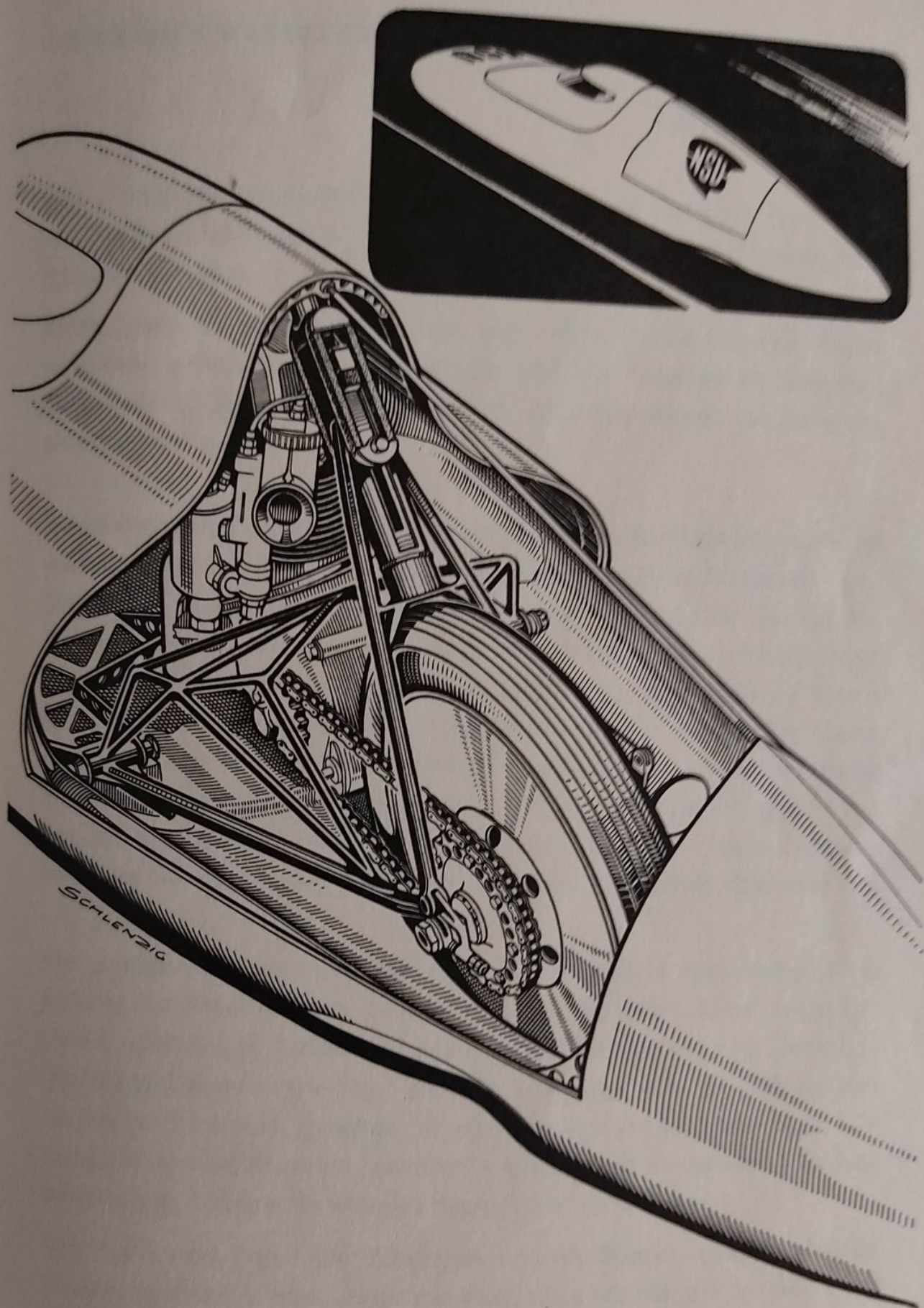
Mater Nr. B 70/55 (Maternbreite 9 cm)



So hat Gustav Adolf Baumm die Vorderrad-Aufhängung konstruiert. Für das 16 Zoll-Rad (Leichtmetall-Scheibenrad mit Füllmasse) ist in dem niedrigen Fahrzeug nicht viel Platz. Ausserdem sollte die Radführung so exakt wie möglich sein. Das Ganze sieht etwas verwirrend aus, ist aber halb so wild — sagen die Techniker.

Bild Nr. B 8/55 (13x18 cm)

Mater Nr. B 80/55 (Maternbreite 9 cm)



Hinten hat der »**Fliegende Liegestuhl**«, wie kann es anders sein, eine Schwinge. Leichtbau und exakte Führung dominieren auch hier. Der 125 ccm-Rennfox-Motor mit 16,5 PS Leistung füllt den Raum hinter Baumms Rücken schon etwas mehr aus als der kleine Quickly-Motor. Von einer handvoll Motor kann nicht mehr die Rede sein, eher von einem armvoll.

Bild Nr. B 9/55 (13x18 cm)

Mater Nr. B 90/55 (Maternbreite 9 cm)

SO WERDEN WELTREKORDE GEFAHREN

Termin: Tag X

Der „Fliegende Liegestuhl“ von NSU steht fix und fertig da. Der Weltrekordfahrer fühlt sich in bester körperlicher Verfassung. Morgen früh kann es losgehen.

Nein, ganz so einfach ist es nun doch nicht. Welch enorme Arbeit nebenher geleistet werden muss und wieviele Faktoren zu beachten sind, soll das Unternehmen erfolgreich sein, das wissen nur jene, die selbst dabei waren.

*

Ausserordentlich wichtig für das Gelingen eines Weltrekordversuchs ist die Wahl der richtigen Strecke. Für Fahrten über kurze Distanzen - gefahren mit fliegendem oder stehendem Start - gibt es für Europa die Autobahnstrecke München-Ingolstadt mit einem kurzen, schnurgeraden Teilstück. Ausser dem ausgetrockneten Salzsee von Bonneville im Staate Utah/USA, der für Rekordfahrten so ideal wie weit entfernt ist, bieten sich noch die von früher bekannten Rekordstrecken, so die Autobahn Frankfurt-Darmstadt, die Ingolstädter Landstrasse, die Autobahn von Jabbeke in Belgien und die Strasse von Gyon in Ungarn. Für die heutigen Geschwindigkeiten reichen diese Strecken jedoch nicht mehr aus.

*

Ein zweiter Faktor von massgeblicher Wichtigkeit ist das Wetter. Man braucht für Rekordfahrten grösstmögliche Windstille. Schon schwacher Wind, dann Regen, Nebel und allzu grosse Wärme sind vom Übel. Das günstigste Rekordwetter liegt, wie die Erfahrung lehrt, im Frühjahr und im Herbst. Technisch gesehen ist eine niedrige Boden- und auch Lufttemperatur wünschenswert, denn erstere garantiert für geringere Reifen-erwärmung, letztere für bessere motorische Verhältnisse.

Wenn dann am Tag X der Windmesser an der Strecke kaum eine Windbewegung anzeigt oder sogar still steht, dann können die Monteure mit den mitgeführten Warmlufterzeugern den Motor der NSU-Rekordmaschine anwärmen, - dann kann der Kerzenspezialist die für das herrschende Klima und den Betriebszustand notwendige Kerze in die Zylinder einschrauben, - der Reifenmann kann nach Bodentemperatur und Rauigkeit

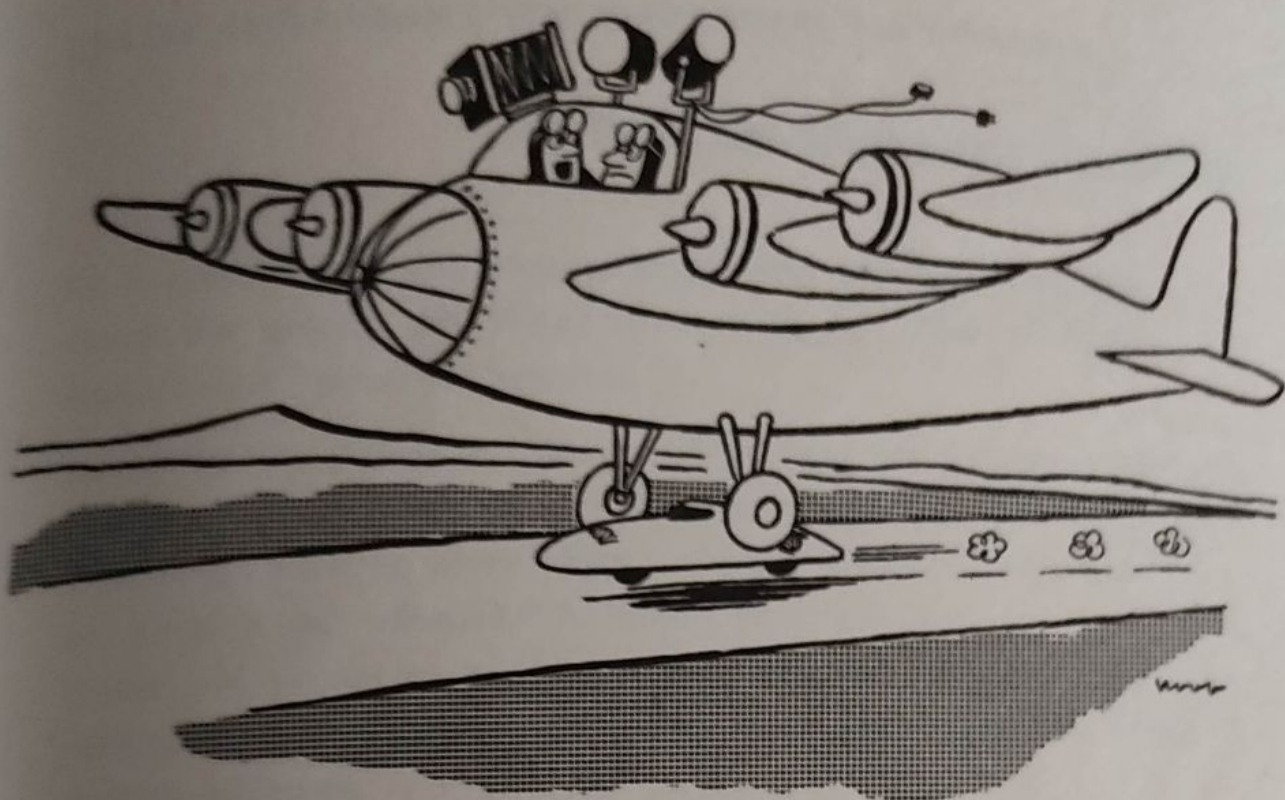
der Strecke die Reifen und -profile bestimmen und die Montage durchführen, und die Zeitnahme kann ihre Plätze besetzen und die Messapparaturen in Gang bringen.

*

Die Zeitnahme bei Rekordfahrten ist übrigens eine Wissenschaft für sich. Zur Messung bedient man sich heute der elektrisch-optischen Lichtschranke und des schreibenden Chronographen. Durchfährt das Rekordfahrzeug den Lichtstrahl, der von einer Lichtquelle zu einer Fotozelle quer über die Fahrbahn geworfen wird, so entsteht durch Unterbrechung des Lichtstrahls in der Selenzelle des strahlaufnehmenden Teils ein elektrischer Stromstoß, der - über einen Verstärker geleitet - den Chronograph betätigt und die genaue Zeit der Durchfahrt festhält. Die Durchfahrtszeiten werden auf die tausendstel Sekunde genau entweder - nach System Longines/Schweiz - auf ein Filmband aufgenommen oder - nach System Wetzler/Deutschland - auf einen Papierstreifen aufgedruckt. Die Ausrechnung der Differenzzeiten zwischen Start und Ziel - Kurzstreckenrekorde müssen in beiden Richtungen gefahren werden - erfolgt durch Mathematiker und versierte Spezialisten. Das Ergebnis wird mehrfach überprüft. Erst wenn die FIM, das ist der Motorradweltverband, die Zeiten und Durchschnittsgeschwindigkeiten anerkannt hat, gilt der gefahrene Weltrekord offiziell als aufgestellt.

*

Weltrekordfahrten erfolgreich durchzuführen ist, wie gesagt, nicht so ganz einfach. Alle beteiligten Instrumente müssen, wie bei einem grossen Orchester, genau aufeinander eingespielt sein, wenn es klappen soll. Und erst dann kann die Polizei die allzu Neugierigen von der Strecke weisen, die Fotografen können ihre Linsen putzen und der Rekordfahrer kann seinen Sturzhelm aufsetzen, einsteigen und losfahren.



So machen es die Reporter mit der neuen Weltrekordmaschine von Gustav Adolf Baumm:
»Gib Gas, Ottokar, sonst verlieren wir ihn.«

Bild Nr. B 10/55 (13x18 cm)

Mater Nr. B 100/55 (Maternbreite 6 cm)



Das ist alles, was Gustav Adolf Baumm nach den NSU-Weltrekordfahrten übrigbleibt:
»Diese verfluchten Andenkenjäger!«

Bild Nr. B 11/55 (13x18 cm)

Mater Nr. B 110/55 (Maternbreite 6 cm)

GUSTAV ADOLF BAUMM SCHILDERT SEINE EINDRÜCKE

Ich fahre im Fliegenden Liegestuhl

24. August 1952. In der Morgendämmerung können vereinzelt Autofahrer, die gerade des Wegs kommen, in der Nähe Münchens eine merkwürdige Szene beobachten.

Kulisse ist die Autobahn München-Freimann, die Requisiten sind ein Lastwagen, eine NSU-Fox, ein Schleppseil und ein Fahrzeug, dessen eigenartige Form an einen Flugzeugkörper erinnert. Drei Mann heben mit Sorgfalt das offensichtlich leichte Fahrzeug von der Lastwagenrampe und setzen es einige Meter hinter die Fox. Heck- und Bugverkleidung sind abgenommen, man kann die Spante im Mitteltell deutlich erkennen.

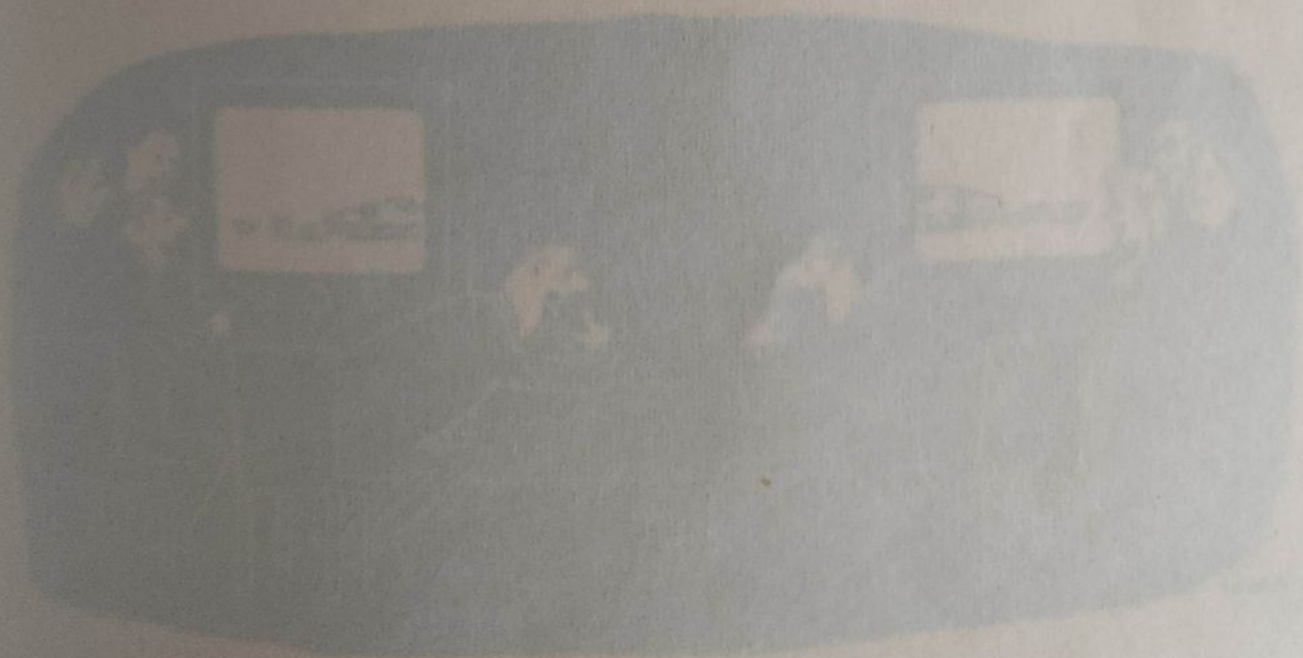
Ein paar Handgriffe noch - das Schleppseil wird festgemacht, hier und dort ist eine Schraube festzuziehen, der Reifendruck wird nachgeprüft - und jeder der drei Akteure übernimmt seine eigentliche Funktion: Der erste setzt die Fox in Gang, der zweite steigt in den Rumpf des Versuchsfahrzeugs, der dritte Mann gibt Hilfestellung, schaut prüfend über die Strecke und gibt Zeichen zum Start. Zwei Stützrollen, die seitlich am Fahrzeug angebracht sind, berühren tastend den Boden. Langsam fährt die Fox an. Der Starthelfer versucht, im Laufschrift nebenhertrabend mit den Händen das Pendeln der angehängten Maschine auszugleichen. Doch jetzt steigert sich die Geschwindigkeit, der Mann jagt hinterher, die Maschine entgleitet seinen Händen. Er versucht, sie nochmals zu erreichen, - aber er ist ausser Atem und muss aufgeben. Als er sich wieder fassen kann, sieht er, wie die Bewegungen der Maschine ruhig werden, sie stabilisiert sich, sie fährt und verschwindet im Grau der Dämmerung. Gedankenverloren schaut der Mann den beiden entschwindenden Fahrzeugen nach.

*

An jenem Augustmorgen hatte ich das erste reale Fahrerlebnis mit dem „Fliegenden Liegestuhl“, der damals einfach „Schnauferl“ hiess. Von dem Augenblick an, da keine helfende Hand mehr am Fahrzeugkörper zu spüren war, als die Maschine sich freimachte und ihrer Eigengesetzlichkeit folgend sich stabilisierte und ich bequem gegen die

Rücklehne geneigt über die Autobahn rollte, war der stärkste Eindruck das Gefühl der Sicherheit und Schwerelosigkeit. Es hatte sich meine Verkrampfung gelöst, und ich fuhr ganz mühelos und gleitend wie in einem Boot über eine ruhige Wasserfläche. Und doch war dieser Eindruck für mich nicht überwältigend und neu, vielmehr war es, als wollte mir ein guter Freund beweisen, dass er die Erwartungen, die ich in ihn gesetzt habe, erfüllt. Die neue Art des Fahrens war mir so vertraut, als wäre ich nie anders gefahren.

Eineinhalb Jahre Versuchsbau waren der ersten Probefahrt vorausgegangen. In dieser Zeit war das schwerwiegendste Argument gegen ein Fahrzeug dieser Bauweise, dass es nicht zu fahren wäre. Um mich vor eigenen Zweifeln zu schützen und auch weil es mir Spaß machte, bin ich in ungezählten „daydreams“, die Hände am imaginären Lenker, dieses Fahrzeug gefahren, lang bevor die ersten Bleche für die Form getrieben waren. Jede Phase des Fahrens, jede Reaktion des Fahrzeugs habe ich mir vorzustellen versucht, und als es dann seine ersten Schritte machte, reichlich kümmerlich im Schlepp, weil das Geld für einen Motor fehlte, wusste ich, dass der Traum von Geschwindigkeit, der Traum vom schwerelosen und bequemen Fahren Wirklichkeit werden kann.

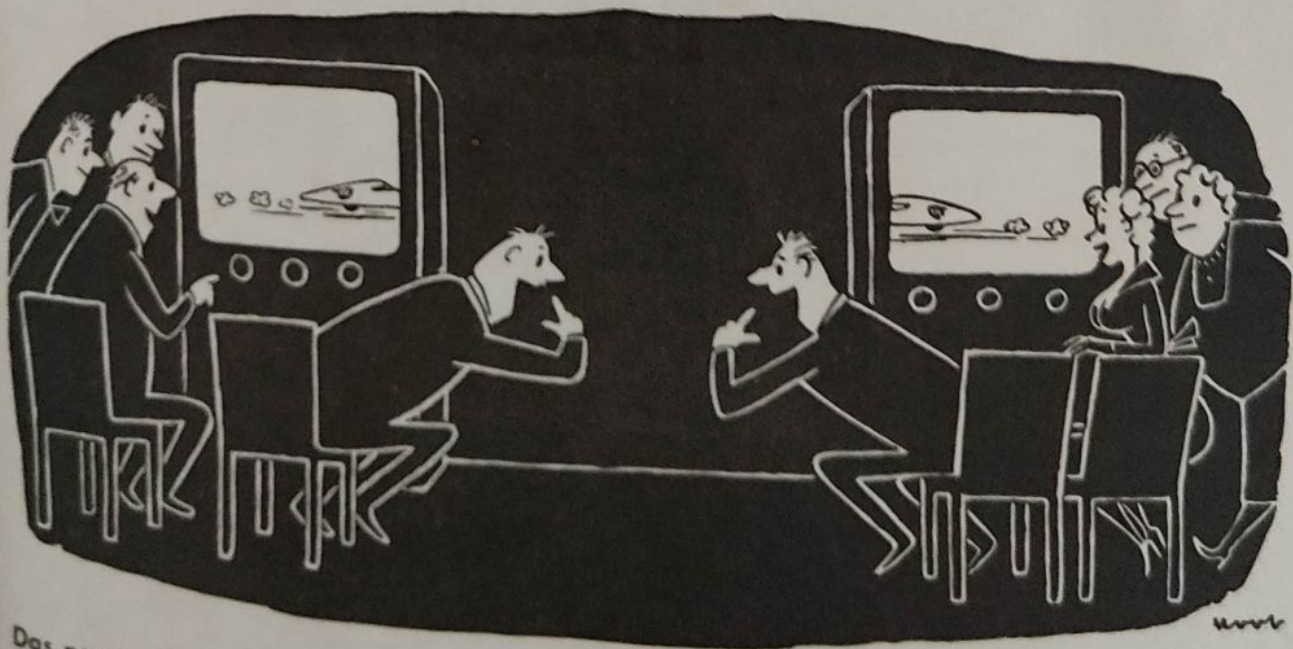




So bequem hat es Gustav Adolf Baumm im Fliegenden Liegestuhl:
 »Jetzt guck einer an! Der ist doch tatsächlich in seinem Fliegenden Liegestuhl eingedöst!«

Bild Nr. B 12/55 (13x18 cm)

Mater Nr. B 120/55 (Maternbreite 6 cm)



Das passiert bei der Fernsehübertragung der NSU-Weltrekorde:
 »Jetzt startet er!« »Und bei mir wendet er schon!«

Bild Nr. B 13/55 (13x18 cm)

Mater Nr. B 130/55 (Maternbreite 9 cm)



FÜR DIE SETZEREI

JETZT MIT RENNFOX-MOTOR

Rekordfahrten im Fliegenden Liegestuhl

Vor einem Jahr erschien auf der Münchner Autobahn zum ersten Mal jenes drollige Fahrzeug, das die Menschen den Fliegenden Liegestuhl nannten, - ein Fahrzeug, das bei seinem ersten Auftreten genau so sensationell wirkte wie eine Fliegende Untertasse. Gustav Adolf Baumm, der bärtige Graphiker, demonstrierte anhand einiger putziger Weltrekorde, dass sein NSU-Rekordfahrzeug einen niedrigen Stirnwert und treffliche Fahreigenschaften besitzt. Vor einem Jahr stellte Gustav Adolf Baumm 11 neue Weltrekorde in den Klassen 50 und 100 ccm auf; einige der 50 ccm-Rekorde, die auch in der 75 ccm-Klasse gewertet wurden, gingen inzwischen an den Italiener Chiro auf Ceccato verloren. Gustav Adolf Baumm war nicht untröstlich über diesen Verlust, denn er wusste, dass er in seinem Fahrzeug noch entscheidende Reserven hat. Trotz des Handicaps des geringeren Hubraums greift Gustav Adolf Baumm mit seiner 50 ccm-Maschine auch die 75 ccm-Rekorde von Chiro an.

Zwei verschiedene Fahrzeuge, die sich in ihrer Form nur unwesentlich voneinander unterscheiden, stehen zur Verfügung: Das eine ist mit einem frisierten Quickly-Motor von rund 5 PS ausgerüstet (serienmässig 1,4 PS), das andere mit einem 125 ccm-Rennfox-Motor, der 16,5 PS leistet.

Wenn die Berechnungen, die man vor solchen Fahrten anstellt, stimmen, dann müsste es gelingen, mit dem kleinen 125 ccm-Motor auch die 250 ccm-Rekorde erfolgreich anzugreifen. Das ist nämlich das Ziel: NSU hat den Ehrgeiz, sämtliche Solo-Weltrekorde zu besitzen. Die Bestleistungen der 350 ccm-Klasse und der absolute Weltrekord wurden ja schon im Jahre 1951 von Wilhelm Herz auf seiner Kompressor-NSU unter Dach und Fach gebracht. Um die noch fehlenden 125 und 250 ccm-Rekorde geht es bei den Rekordfahrten im Mai 1955. Dabei interessieren sich Gustav Adolf Baumm und NSU nicht für die vielfältigen Rekordlatten, die die Rekordtabelle ermöglicht, sondern ausschliesslich für die Kurzstreckenrekorde über den Fliegenden Kilometer und die Fliegende Meile, die ja jeweils die Höchstleistung darstellen.

Der Fliegende Liegestuhl hat den günstigsten Luftwiderstandswert, den man bei einem Stromlinien-Rekordfahrzeug kennt. Gustav Adolf Baumm fand seinerzeit - ohne ein Ingenieurstudium absolviert zu haben und ohne in die Geheimnisse der Aerodynamik tiefer eingedrungen zu sein - rein gefühlsmässig die Form, die sich bei späteren exakten Messungen im Windkanal als optimal erwies. Die niedrige Bauhöhe der Rekordmaschine von 75 cm verbot die Unterbringung des Fahrers in der konventionellen Motorradhaltung, - sie zwang kategorisch zu der sitzenden Stellung, die dem Fahrzeug seinen Spitznamen „Fliegender Liegestuhl“ gab.

Für die, die es genau wissen wollen

DIE TECHNISCHEN DATEN DER 50 ccm-WELTREKORDMASCHINE

Abmessungen:

Länge über alles	3,80 m
Breite über alles	0,73 m
Höhe über alles	0,75 m
Reifengrösse vorn und hinten	2,00-16 (Continental)
Bodenfreiheit	ca. 12 cm
Schwerpunkthöhe	36 cm
Radstand	1,80 m
Lenkeinschlag	20°

Gewicht:

Leergewicht	75 kg
-------------	-------

Motor:

Typ	Quickly Zweitakt
Bohrung	40 mm
Hub	39 mm
Hubvolumen	48 ccm
Leistung	4,7 PS
n bei Nennleistung	7800 U/min
n max.	9000 U/min
Verdichtung	1 : 13
Vergaser	Bing
Zündung	Batterie (Bosch)
Kraftübertragung	Kette
Kraftstoff	Alkohol
Schmierung	Shell Super Heavy
Mischungsverhältnis	1 : 30
Kraftstoffbehälter-Inhalt	2,5 l
Kühlung	Luft

Getriebe:

Bauart	NSU
Anzahl der Gänge	4

Kupplung :

Bauart
Anzahl der Belaglamellen
Kraftübertragung

NSU
2 (trocken)
Stirnräder

Bremsen :

Bremstrommel-Ø
Betätigung

Vorderrad
150 mm
durch Hand und Seilzug

Bremstrommel-Ø
Betätigung

Hinterrad
150 mm
durch Fuss und Seilzug

Federung :

Vorderrad
Teleskop mit Gummiband
Hinterrad
Schwinge mit Gummiband

Verkleidung :

selbsttragende Leichtmetall-Haut

Für die, die es genau wissen wollen

DIE TECHNISCHEN DATEN DER 125 ccm-WELTREKORDMASCHINE

Abmessungen :

Länge über alles	3,80 m
Breite über alles	0,77 m
Höhe über alles	0,82 m
Reifengrösse vorn und hinten	2,50-16 (Continental)
Bodenfreiheit	ca. 12 cm
Schwerpunkthöhe	38 cm
Radstand	1,8 m
Lenkeinschlag	20°

Gewicht :

Leergewicht	110 kg
-------------	--------

Motor :

Typ	Rennfox
Hubvolumen	125 ccm
Leistung	16,5 PS
n max.	11500 U/Min
Zündung	Batterie (Bosch)
Kraftübertragung	Stirnräder
Kraftstoff	Benzin 80 OZ
Schmierung	Castrol
Kraftstoffbehälter-Inhalt	2,5 l
Kühlung	Luft

Getriebe :

Bauart	Rennfox
Anzahl der Gänge	6

Kupplung :

Bauart	NSU
--------	-----

Bremsen:

Bremstrommel-Ø
Betätigung

Bremstrommel-Ø
Betätigung

Federung:

Verkleidung:

selbsttragende Leichtmetall-Haut

Vorderrad

150 mm

durch Hand und Seilzug

Hinterrad

150 mm

durch Fuss und Seilzug

Vorderrad

Schwinge mit Gummiband
und Luft

Hinterrad

Schwinge mit Gummiband
und Luft

SO WERDEN WELTREKORDE GEFAHREN

Termin: Tag X

Der „Fliegende Liegestuhl“ von NSU steht fix und fertig da. Der Weltrekordfahrer fühlt sich in bester körperlicher Verfassung. Morgen früh kann es losgehen.

Nein, ganz so einfach ist es nun doch nicht. Welch enorme Arbeit nebenher geleistet werden muss und wieviele Faktoren zu beachten sind, soll das Unternehmen erfolgreich sein, das wissen nur jene, die selbst dabei waren.

*

Ausserordentlich wichtig für das Gelingen eines Weltrekordversuchs ist die Wahl der richtigen Strecke. Für Fahrten über kurze Distanzen - gefahren mit fliegendem oder stehendem Start - gibt es für Europa die Autobahnstrecke München-Ingolstadt mit einem kurzen, schnurgeraden Teilstück. Ausser dem ausgetrockneten Salzsee von Bonneville im Staate Utah/USA, der für Rekordfahrten so ideal wie weit entfernt ist, bieten sich noch die von früher bekannten Rekordstrecken, so die Autobahn Frankfurt-Darmstadt, die Ingolstädter Landstrasse, die Autobahn von Jabbeke in Belgien und die Strasse von Gyon in Ungarn. Für die heutigen Geschwindigkeiten reichen diese Strecken jedoch nicht mehr aus.

*

Ein zweiter Faktor von massgeblicher Wichtigkeit ist das Wetter. Man braucht für Rekordfahrten grösstmögliche Windstille. Schon schwacher Wind, dann Regen, Nebel und allzu grosse Wärme sind vom Übel. Das günstigste Rekordwetter liegt, wie die Erfahrung lehrt, im Frühjahr und im Herbst. Technisch gesehen ist eine niedrige Boden- und auch Lufttemperatur wünschenswert, denn erstere garantiert für geringere Reifen erwärmung, letztere für bessere motorische Verhältnisse.

Wenn dann am Tag X der Windmesser an der Strecke kaum eine Windbewegung anzeigt oder sogar still steht, dann können die Monteure mit den mitgeführten Warmlufterzeugern den Motor der NSU-Rekordmaschine anwärmen, - dann kann der Kerzenspezialist die für das herrschende Klima und den Betriebszustand notwendige Kerze in die Zylinder einschrauben, - der Reifenmann kann nach Bodentemperatur und Rauigkeit

der Strecke die Reifen und -profile bestimmen und die Montage durchführen, und die Zeitnahme kann ihre Plätze besetzen und die Messapparaturen in Gang bringen.

*

Die Zeitnahme bei Rekordfahrten ist übrigens eine Wissenschaft für sich. Zur Messung bedient man sich heute der elektrisch-optischen Lichtschranke und des schreibenden Chronographen. Durchfährt das Rekordfahrzeug den Lichtstrahl, der von einer Lichtquelle zu einer Fotozelle quer über die Fahrbahn geworfen wird, so entsteht durch Unterbrechung des Lichtstrahls in der Selenzelle des strahlaufnehmenden Teils ein elektrischer Stromstoss, der - über einen Verstärker geleitet - den Chronograph betätigt und die genaue Zeit der Durchfahrt festhält. Die Durchfahrtszeiten werden auf die tausendstel Sekunde genau entweder - nach System Longines/Schweiz - auf ein Filmband aufgenommen oder - nach System Wetzler/Deutschland - auf einen Papierstreifen aufgedruckt. Die Ausrechnung der Differenzzeiten zwischen Start und Ziel - Kurzstreckenrekorde müssen in beiden Richtungen gefahren werden - erfolgt durch Mathematiker und versierte Spezialisten. Das Ergebnis wird mehrfach überprüft. Erst wenn die FIM, das ist der Motorradweltverband, die Zeiten und Durchschnittsgeschwindigkeiten anerkannt hat, gilt der gefahrene Weltrekord offiziell als aufgestellt.

*

Weltrekordfahrten erfolgreich durchzuführen ist, wie gesagt, nicht so ganz einfach. Alle beteiligten Instrumente müssen, wie bei einem grossen Orchester, genau aufeinander eingespielt sein, wenn es klappen soll. Und erst dann kann die Polizei die allzu Neugierigen von der Strecke weisen, die Fotografen können ihre Linsen putzen und der Rekordfahrer kann seinen Sturzhelm aufsetzen, einsteigen und losfahren.

Ich fahre im Fliegenden Liegestuhl

24. August 1952. In der Morgendämmerung können vereinzelte Autofahrer, die gerade des Wegs kommen, in der Nähe Münchens eine merkwürdige Szene beobachten.

Kulisse ist die Autobahn München-Freimann, die Requisiten sind ein Lastwagen, eine NSU-Fox, ein Schleppseil und ein Fahrzeug, dessen eigenartige Form an einen Flugzeugkörper erinnert. Drei Mann heben mit Sorgfalt das offensichtlich leichte Fahrzeug von der Lastwagenrampe und setzen es einige Meter hinter die Fox. Heck- und Bugverkleidung sind abgenommen, man kann die Spante im Mittelteil deutlich erkennen.

Ein paar Handgriffe noch - das Schleppseil wird festgemacht, hier und dort ist eine Schraube festzuziehen, der Reifendruck wird nachgeprüft - und jeder der drei Akteure übernimmt seine eigentliche Funktion: Der erste setzt die Fox in Gang, der zweite steigt in den Rumpf des Versuchsfahrzeugs, der dritte Mann gibt Hilfestellung, schaut prüfend über die Strecke und gibt Zeichen zum Start. Zwei Stützrollen, die seitlich am Fahrzeug angebracht sind, berühren tastend den Boden. Langsam fährt die Fox an. Der Starthelfer versucht, im Laufschrift nebenhertrabend mit den Händen das Pendeln der angehängten Maschine auszugleichen. Doch jetzt steigert sich die Geschwindigkeit, der Mann jagt hinterher, die Maschine entgleitet seinen Händen. Er versucht, sie nochmals zu erreichen, - aber er ist ausser Atem und muss aufgeben. Als er sich wieder fassen kann, sieht er, wie die Bewegungen der Maschine ruhig werden, sie stabilisiert sich, sie fährt und verschwindet im Grau der Dämmerung. Gedankenverloren schaut der Mann den beiden entschwindenden Fahrzeugen nach.

*

An jenem Augustmorgen hatte ich das erste reale Fahrterlebnis mit dem „Fliegenden Liegestuhl“, der damals einfach „Schnauferl“ hiess. Von dem Augenblick an, da keine helfende Hand mehr am Fahrzeugkörper zu spüren war, als die Maschine sich freimachte und ihrer Eigengesetzlichkeit folgend sich stabilisierte und ich bequem gegen die

Rücklehne geneigt über die Autobahn rollte, war der stärkste Eindruck das Gefühl der Sicherheit und Schwerelosigkeit. Es hatte sich meine Verkrampfung gelöst, und ich fuhr ganz mühelos und gleitend wie in einem Boot über eine ruhige Wasserfläche. Und doch war dieser Eindruck für mich nicht überwältigend und neu, vielmehr war es, als wollte mir ein guter Freund beweisen, dass er die Erwartungen, die ich in ihn gesetzt habe, erfüllt. Die neue Art des Fahrens war mir so vertraut, als wäre ich nie anders gefahren.

Eineinhalb Jahre Versuchsbau waren der ersten Probefahrt vorausgegangen. In dieser Zeit war das schwerwiegendste Argument gegen ein Fahrzeug dieser Bauweise, dass es nicht zu fahren wäre. Um mich vor eigenen Zweifeln zu schützen und auch weil es mir Spaß machte, bin ich in ungezählten „daydreams“, die Hände am imaginären Lenker, dieses Fahrzeug gefahren, lang bevor die ersten Bleche für die Form getrieben waren. Jede Phase des Fahrens, jede Reaktion des Fahrzeugs habe ich mir vorzustellen versucht, und als es dann seine ersten Schritte machte, reichlich kümmerlich im Schlepp, weil das Geld für einen Motor fehlte, wusste ich, dass der Traum von Geschwindigkeit, der Traum vom schwerelosen und bequemen Fahren Wirklichkeit werden kann.

