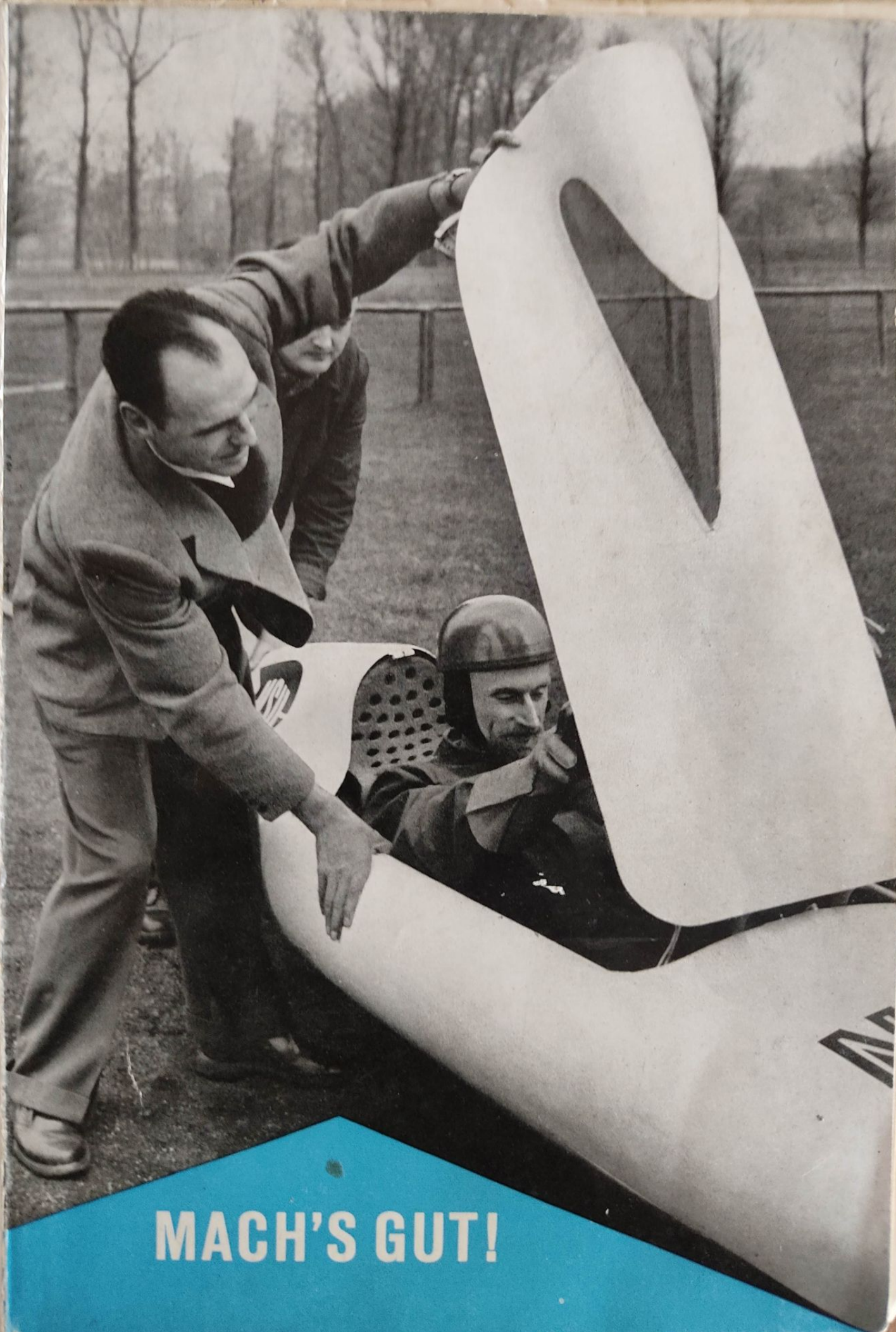


PRESSE-INFORMATIONEN ZU DEN NSU-WELTREKORDVERSUCHEN IN DEN KLASSEN 50 UND 100 ccm



MACH'S GUT!

Morgens zwischen fünf und sieben

Elf neue Weltrekorde für NSU

Ein Name, den man sich merken muß: Gustav Adolf Baumm

Wieder einmal war NSU auf Weltrekordjagd und wieder war die Autobahn München-Ingolstadt Schauplatz des Geschehens. Wieder einmal spricht die Welt von NSU.

Nicht mit wuchtigen 110 PS-Motoren griffen die NSU-Männer die bestehenden Rekorde an, sondern mit kleinen Stromlinien-Maschinen, die die NSU-Forschungsabteilung in Zusammenarbeit mit Gustav Adolf Baumm geschaffen hatte.

Bei einem Geschwindigkeitsversuch kommt es, wie man weiß, auf die aerodynamische Form an. Man muß den Luftwiderstand des Fahrzeuges so niedrig wie möglich halten. Gelingt es, diese Aufgabe zu lösen, dann kommt man begreiflicherweise mit einer viel geringeren PS-Leistung aus. Die erfolgreichen Rekordfahrten haben bewiesen, daß NSU diese Aufgabe überzeugend gelöst hat. Die völlig neuartige Formgestaltung der Rekordfahrzeuge wirkte in der Öffentlichkeit geradezu sensationell, denn diese Fahrzeuge haben einen Luftwiderstandsbeiwert, der um mehr als die Hälfte niedriger liegt als der der NSU-Weltrekordmaschine von Wilhelm Herz.

Das war die Idee Die Idee von Gustav Adolf Baumm, daß der Fahrer in einem solchen Rekordfahrzeug nicht mehr wie der Reiter auf dem Pferd sitzen soll, sondern eine liegende Position einnimmt, wurde anfangs skeptisch beurteilt. Man konnte sich nicht recht vorstellen, daß ein Mann, wie ein Ur-lauber im Liegestuhl liegend, solch ein Fahrzeug in der Gewalt hat, und man bezweifelte, daß die Erhaltung des Gleichgewichtes bei einer derartig tiefen Schwerpunkt-lage dem Fahrer noch möglich sei. Eingehende Fahrversuche ließen alle Bedenken hinfällig werden, und man schritt bei NSU zur Verwirklichung der neuartigen Idee.

Bekanntlich wächst zwar der Luftwiderstand im Quadrat mit der Geschwindigkeit. Man benötigt, um 290 km/h zu erreichen, natürlich mehr PS als bei 180 km/h. Den 7,4 PS des NSU-Fox-



Wenn man diese Zeichnung betrachtet, begreift man, daß die neue NSU-Stromlinien-Maschine den Beinamen „Der fliegende Liegestuhl“ erhielt. Mit einer Bequemlichkeit, wie sie ein Liegestuhl bietet, liegt der Fahrer in der niedrigen Maschine. Das Parallelogramm-Lenkensystem befindet sich unterhalb des Fahrers. Lenkereinschlag: 20°.

Motors — es war ein ganz normaler Viertakter mit Stoßstangen — mit dem der 100 ccm-Rekord gefahren wurde, standen damals 110 PS gegenüber, also weit mehr als die zehnfache Leistung des Fox-Motors. Das 50 ccm-Rekordfahrzeug war mit dem Quickly-Zweitaktmotor ausgerüstet, der bei 3,4 PS Leistung das Fahrzeug mit 128 km/h durch den kühlen Morgenwind riß. Damit ist ein klarer Beweis erbracht, daß ein Rekordfahrzeug mit einer aerodynamisch günstigen Form, wie sie die beiden NSU-Rekordfahrzeuge aufweisen, auch mit nur wenigen PS beträchtliche Geschwindigkeiten erreichen kann.

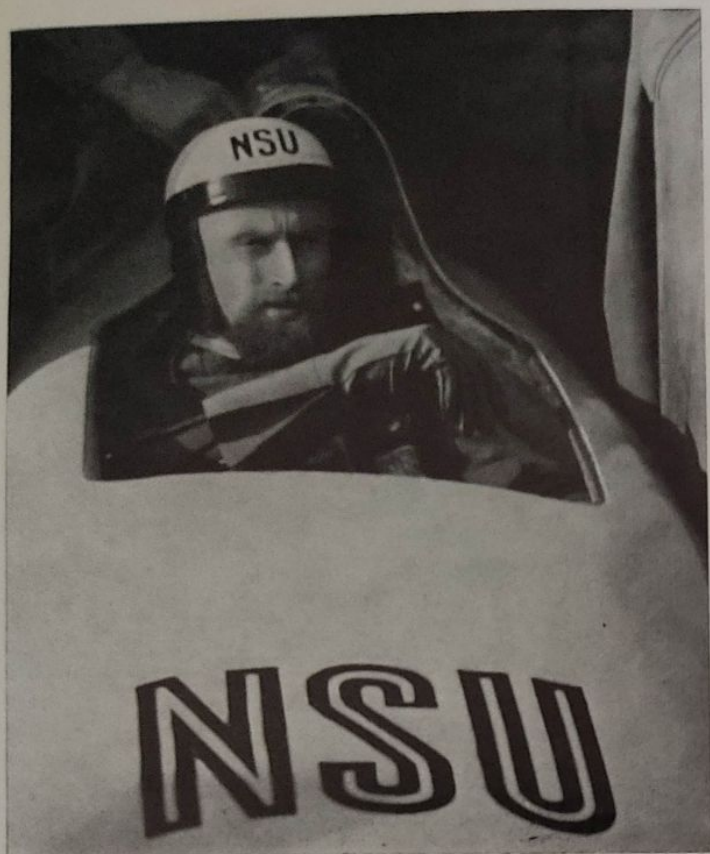
Fühlt keinen Luftdruck Für den Fahrer ergeben sich bei diesen Fahrzeugen einige Schwierigkeiten, denen anfangs nicht minder große Bedenken entgegenstanden. Er ist in den engen Innenraum des Fahrzeuges hineingezwängt und vom Fahrwind völlig abgeschlossen. Wie ein Mann reagiert, der in absoluter Windstille sitzt, der keinen Luftdruck fühlt und damit leicht das Gefühl für die Geschwindigkeit verliert, das wußte vorher kein Mensch.

NSU und Gustav Adolf Baumm haben mit den neuen Rekorden der Welt bewiesen, daß ihre Idee und deren Verwirklichung richtig ist, ja es ist anzunehmen, daß sich bisher die wenigsten Menschen über den gewaltigen Erfolg der Rekordversuche und die dabei erreichten Geschwindigkeiten im klaren sind.

Wie am Schnürchen Strömender Regen, so wie er für das Alpenvorland typisch ist, ging am Montag in München nieder und die Wetterfrösche hatten keine allzu günstige Prognose für das Dienstagwetter gestellt. Die Telefone im Hotel rasselten pausenlos, alle Welt wollte wissen, ob am Dienstag früh die Rekordversuche gefahren würden. Die Stimmung war nicht gerade heiter. Im Laufe des späten Abends klärte es auf und in dem Maße, wie die Sterne am Himmel erschienen, stieg



Am frühen Morgen des 27. April 1954 war es wieder einmal so weit: NSU ging auf Weltrekordjagd. Diesmal sollten die kleinen Klassen 50 und 100 ccm drankommen. In langer Forschungsarbeit waren Stromlinienfahrzeuge entwickelt worden, die einen Luftwiderstandswert besitzen, den man fast für unglaublich halten möchte. Hier sehen wir, wie die kleine, hoch-elegante Stromlinien-NSU aus dem Transportwagen herausgenommen wird. Gewicht des kompletten Fahrzeugs: 74 kg.



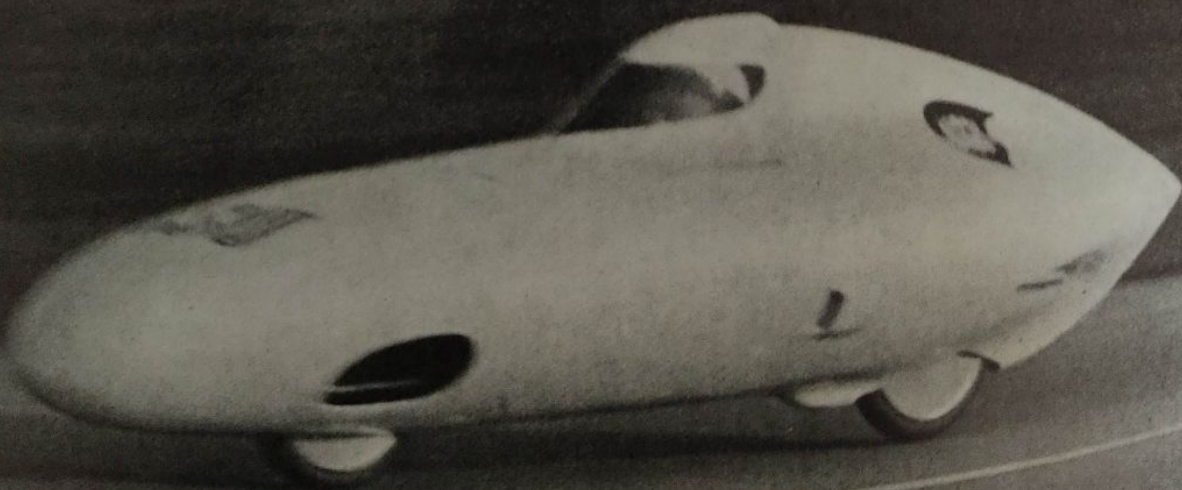
Gustav Adolf Baumm, der in Zusammenarbeit mit NSU die Stromlinienform entwickelt hat, war nicht damit zufrieden, die Weltrekorde am Zeichenbrett vorzubereiten, — er wollte sie auch selbst fahren. So stieg er am Morgen des 27. April in seine eigene Maschine und brauste los. Ohne Aufregung und Nervosität fuhr er im ganzen 11 Weltrekorde, — als sei das

Das muß man sich einmal vorstellen: Die Stromlinien-Fox erreichte auf der Autobahn München-Ingolstadt mit ihrem 100 ccm eine Höchstgeschwindigkeit von fast 180 km/h. So gut ist die Leistung der NSU-Motoren und so gut ist die Stromlinienform der neuen Stromlinien-NSU!

die Stimmung bei NSU. Schon mehr als die so oft zitierte Morgenkühle, dazu leichter Nordostwind, empfing uns am Dienstag früh um halb fünf auf der Autobahn München-Ingolstadt und die Sonne machte Anstalten, über den Horizont zu steigen. Die NSU-Monteur hatten bereits alle Vorbereitungen gewissenhaft getroffen. Um 5 Uhr erschien Gust. Adolf Baumm, bestieg das 50 ccm-Fahrzeug und fuhr sofort einmal die Strecke probeweise ab, um zugleich den Motor warm zu fahren.

Dann wurde es ernst, die Haube wurde auf das Fahrzeug gesetzt, und Gustav Adolf Baumm war von der Umwelt abgeschlossen. Der kleine Quickly-Motor heulte auf, schnell verschwand der „fliegende Liegestuhl“ unseren Blicken. Programmgemäß meldeten die Posten die Durchfahrt, und das glückliche Ankommen am Ende der Meßstrecke. Ebenso schnell begann die Rückfahrt, wieder meldeten die Posten die Durchfahrten, doch da erfolgt ein Zwischenruf der Zeitnahme, daß eine Lichtzelle an der Meßstrecke versagt hat und die Fahrt infolgedessen wiederholt werden muß. Verdammt Pech, aber Gustav Adolf Baumm macht gute Miene zum bösen Spiel. Mit Ruhe und Gelassenheit geht er erneut auf die Fahrt und diesmal klappt es auch bei allen Meßstellen. Mit großer Freude wird das Ergebnis zur Kenntnis genommen. Es lautet 127,3 km/h für den Fliegenden Kilometer und entsprechend für die Fliegende Meile und die Fliegenden 5 Kilometer. Damit ist zugleich in der Klasse bis 75 ccm über die Fliegende Meile und die Fliegenden 5 Kilometer mit 124,8 km/h und 124,1 km/h ein neuer Weltrekord aufgestellt.

Freude ringsum Schnell richten die NSU-Monteur das 100 ccm-Fahrzeug her. Wie vorher fährt Gustav Adolf Baumm die Strecke ab und in gleicher Ruhe und Gelassenheit beginnt er die Rekordfahrt dieser Klasse. Wieder tönen aus dem Telefonhörer die Meldungen von der Strecke, wieder verläuft die Fahrt glatt und reibungslos, aber, der Teufel soll die Lichtzellen holen, eine hat den Lichtstrahl wieder nicht unterbrochen und so muß auch diese Fahrt nochmals wiederholt





Von weitem schoß „der fliegende Liegestuhl“, von den ersten Strahlen der Morgensonne beschienen, heran. Am Ende der Autobahn standen die NSU-Männer mit Fahnen, um Gustav Adolf Baum abzuwinken. Soeben ist er ausgestiegen. Die Rekorde sind gefahren und Gustav Adolf Baum ist guter Dinge.

wurden. Der Nord-Ost-Wind war inzwischen zwar nicht stärker, aber erheblich blüher geworden, so daß die Absicht, den 50 ccm-Rekordversuch noch einmal zu wiederholen, unterblieb, denn die absolute Sicherheit für den Fahrer stand auch hier als oberstes Gesetz im Vordergrund. Freude bei NSU über das Erreichte und den glücklichen störungsfreien Verlauf der Rekordfahrten, Freude bei Gustav Adolf Baum, seiner Frau und seinem kleinen Sohn, hatte doch seine Idee über alle Bedenken hinweg gesiegt.

Was lernen wir aus diesen Rekordfahrten? Die Erkenntnis, daß die Höchstgeschwindigkeit im hohen Maße durch den Luftwiderstand beeinflusst wird, ist nicht neu. In Zusammenarbeit mit Gustav Adolf Baum hat NSU eine Strömlinienkarosserie geschaffen, die einen Luftwiderstandswert besitzt, den man bisher bei einem Fahrzeug dieser Art für unmöglich hielt.

Sie wollten es nicht glauben Der 50 ccm-Quickly-Motor und der 100 ccm-Fox-Motor, beide serienmäßig und nur auf Alkoholbetrieb umgestellt, haben wieder einmal bewiesen, was in ihnen steckt. Die zahlreichen Fachleute, die den Rekordfahrten beiwohnten, wollten es einfach nicht glauben, daß ein Fahrzeug mit einem normalen Fox-Motor in der Lage ist, eine Höchstgeschwindigkeit von fast 180 km/h zu erreichen.

Besonders erfreulich aber ist die Tatsache, daß die neuen NSU-Rekorde nicht nur in der 50 und 100 ccm-Klasse gelten, sondern daß es der 100 ccm-Strömlinien-Fox sogar gelang, den 5 Meilen-Rekord der 125 ccm-Klasse (bisher Remondini auf Jonghi 125,0 km/h) und der 175 ccm-Klasse (bisher Walfrid Winkler auf DKW 161,0 km/h) zu brechen.

Die Männer von NSU, die Ingenieure und Monteure waren verständlicherweise glücklich über die neuen Erfolge. Es blieb ihnen aber nicht viel Zeit zum Feiern, denn die Rennsaison steht unmittelbar vor der Tür.



Eine ganze Armee von Fotografen hatte sich am Startplatz aufgebaut, um Gustav Adolf Baum nach seiner Rekordjagd in Empfang zu nehmen. Jetzt strahlt er über das ganze Gesicht, — Kunststück, wenn man am frühen Morgen noch vor dem ersten Frühstück 11 Weltrekorde gefahren hat. Gleichgroße Freude lassen Frau Baum, der kleine Sohn und — in der Mitte — NSU-Generaldirektor Dr. v. Heydekampf erkennen.



Im Heck der Strömlinien-NSU führt der Fox-Motor ein bescheidenes Dasein. Es ist nicht etwa der Rennfox-Motor, wie mancher meinen wird, sondern der normale Stoßstangen-Foxmotor, dessen Verdichtung im Hinblick auf den Alkohol-Betrieb erhöht wurde. Dieser Motor also schaffte die Geschwindigkeit von knapp 180 km/h, eine Geschwindigkeit, mit der es gelang, den 5-Meilen-Rekord von Walfrid Winkler in der fast doppelt so großen Klasse 175 ccm auszulöschen.

Dies sind die Rekorde die NSU aufgestellt hat:

50 ccm-Klasse		
	Alter Rekord	Neuer NSU- Rekord km/h
1 flg. km		127,34
Meo/Italien-Alpino	92	
1 flg. Meile		127,82
Meo/Italien-Alpino	90	
flg. 5 km		124,00
wurde bisher nicht gefahren		
75 ccm-Klasse		
1 flg. Meile		127,82
Rulli/Italien-Magliano	116	
flg. 5 km		124,00
Hall/England-Rocket Jap	56	
100 ccm-Klasse		
1 flg. km		178,48
Bottigelli/Italien-Alpino	129	
1 flg. Meile		178,62
Rulli/Ital.-Magliano	116	
flg. 5 km		171,45
Rapeau/Frankr.-Moto-Pedal	94	
flg. 5 Meilen		173,38
Rapeau/Frankr.-Moto-Pedal	94	
125 ccm-Klasse		
5 flg. Meilen		173,38
Remondini/Italien-Jonghi	125	
175 ccm-Klasse		
5 flg. Meilen		173,38
Winkler/Deutshl.-DKW	161	
Ergebnisse vorbehaltlich der Genehmigung der FIM		



NSUPRESSEDIENST

Sehr geehrter Herr Redakteur:

Vor wenigen Tagen überraschte uns die NSU-Forschungsabteilung mit der Nachricht, es sei nun soweit, dass man an die Rekorde der 50 - und 100 ccm-Klasse herangehen könne. In Tag- und Nachtarbeit waren die beiden Fahrzeuge entstanden, und vor wenigen Tagen erst konnten die Pressevorbereitungen beginnen. Mit dieser kleinen Mappe überreichen wir Ihnen das Material für die NSU-Weltrekordfahrten April 1954. Sie sind nicht so ausführlich wie sonst, doch hoffen wir, dass sie ausreichen, um Ihnen Ihre Arbeit zu erleichtern.

SPERRFRIST:

Bitte, beachten Sie, dass sämtliche Texte und Bilder dieser Mappe erst **nach Durchführung der Rekordfahrten** veröffentlicht werden.

Mit besten Grüßen

NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT

Presseabteilung

(Westrup)

25. April 1954

Dies sind die Rekorde, die NSU angreifen wird

50 ccm-Klasse

1 flg. km	Meo / Italien	Alpino	} 1952	39,3 Sek.	=	92,0 km/h
1 flg. Meile	Meo / Italien	Alpino		1 Min. 4,1 Sek.	=	90,0 km/h
flg. 5 km	= wurden bisher nicht gefahren					
flg. 5 Meilen						

75 ccm-Klasse

1 flg. km	Bottigelli / Italien	Alpino	1952	28,0 Sek.	=	129,0 km/h
1 flg. Meile	Rulli / Italien	Magliano	1949	50,2 Sek.	=	116,0 km/h
flg. 5 km	Hall / England	Rocket Jap	} 1929	5 Min. 20,2 Sek.	=	56,0 km/h
flg. 5 Meilen	Hall / England	Rocket Jap		8 Min. 34,7 Sek.	=	56,0 km/h

100 ccm-Klasse

1 flg. km	Bottigelli / Italien	Alpino	1952	28,0 Sek.	=	129,0 km/h
1 flg. Meile	Rulli / Italien	Magliano	1949	50,2 Sek.	=	116,0 km/h
flg. 5 km	Rapeau / Frankreich	Moto-Pedal	} 1930	3 Min. 11,1 Sek.	=	94,0 km/h
flg. 5 Meilen	Rapeau / Frankreich	Moto-Pedal		5 Min. 9,1 Sek.	=	94,0 km/h

Neuer
Rekord

NEUE NSU-WELTREKORDMASCHINEN

Der schnelle Liegestuhl

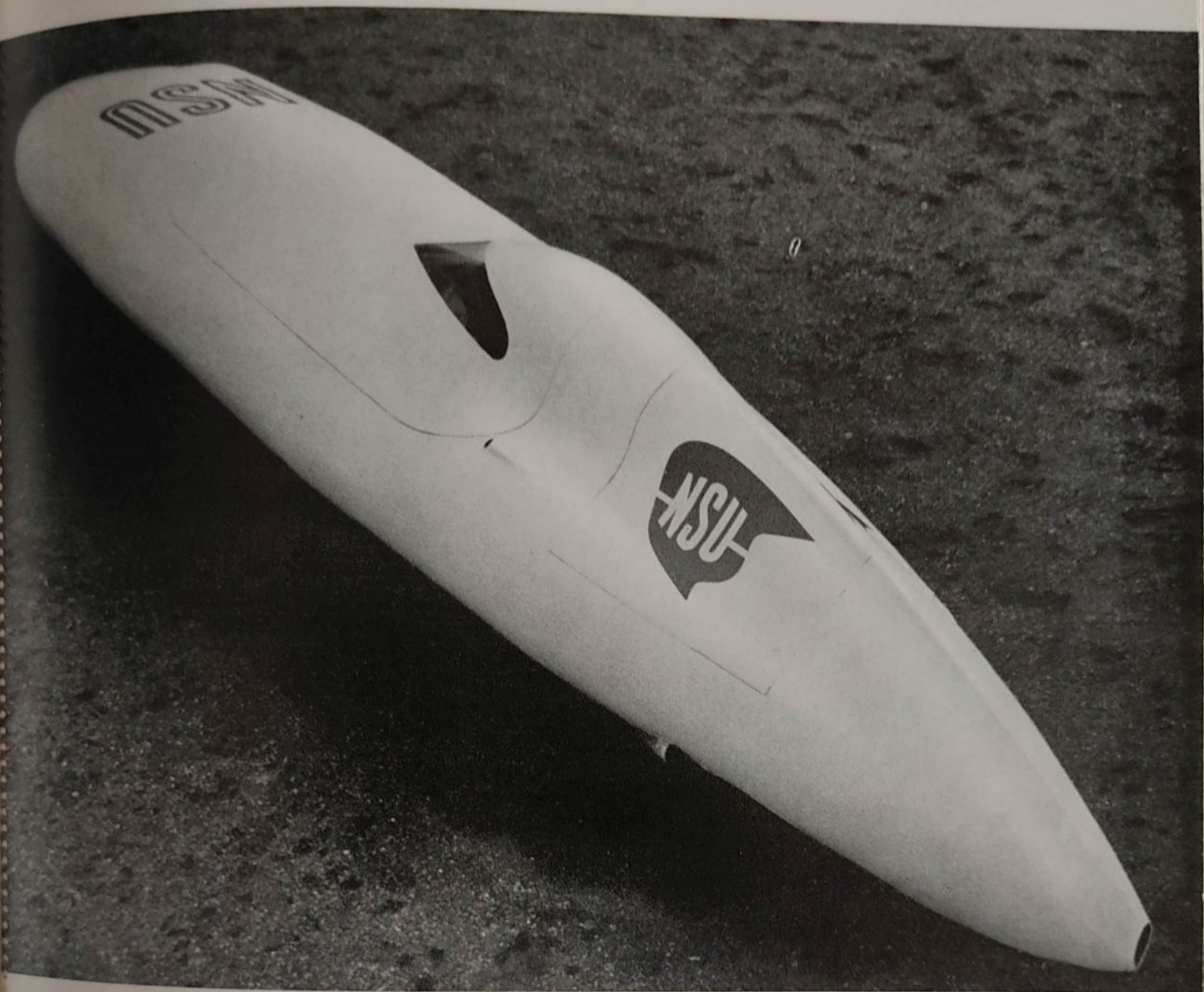
Seitdem die fliegenden Untertassen auf dem Markt sind, ist der moderne Mensch an Fahrzeuge merkwürdigen Aussehens gewöhnt. Und trotzdem sind die Passanten überrascht, wenn sie auf der Autobahn das neue kleine Weltrekordfahrzeug von NSU sehen, das nicht zu Unrecht den Beinamen »der schnelle Liegestuhl« trägt. Diesen Kosenamen verdankt das weißstrahlende Rekordfahrzeug der Position seines Fahrers, der in der Tat mit dem Sitzkomfort, den ein Liegestuhl zu bieten vermag, auf Rekordjagd geht.

Es waren aber nicht ausschliesslich Bequemlichkeitsgründe, die den Konstrukteur Gustav Adolf Baum veranlassten, diese Sitzmethode anzuwenden; die Notwendigkeit, ein möglichst niedriges Fahrzeug zu bauen, zwang ihn, den Fahrer, auf den man nicht verzichten kann, sehr flach zu betten. Der Lenker befindet sich unterhalb des Fahrers und lediglich die beiden Lenkerenden liegen seitlich neben dem Fahrer. Das Fahrzeug lässt sich leichter lenken als ein normales Motorrad.

Gustav Adolf Baum, ein Graphiker von Haus aus, baute zusammen mit NSU diese sensationelle Weltrekordmaschine, die mit Abstand den niedrigsten Luftwiderstandswert besitzt, der jemals bei vergleichbaren Fahrzeugen gemessen wurde. Ohne ein Ingenieurstudium absolviert zu haben und ohne in die wirbelnden Geheimnisse der Aerodynamik eingedrungen zu sein, fand Gustav Adolf Baum ganz gefühlsmässig eine Form, die sich bei der Nachprüfung durch die exakten, studierten Forscher als optimal erwies.

*

Den Motor dieser Weltrekordmaschine muss man mit der Lupe suchen. Irgendwo im Heck sitzt im Schatten einer Batterie der kleine 50 ccm-Quickly-Motor, dessen Leistung von serienmässig 1,4 PS nur geringfügig auf 3,4 PS erhöht wurde. Der 100 ccm-Foxmotor, der in dem grösseren Fahrzeug Verwendung findet, hat mit seinen 7 PS ebenfalls nur eine Kleinigkeit mehr als der handelsübliche serienmässige Foxmotor mit 5,2 PS. Beide Motoren werden mit Alkohol betrieben.



Das ist die NSU-Weltrekordmaschine, die man in Fachkreisen den schnellen Liegestuhl nennt. Mit ihren 60 cm ist sie erheblich niedriger als ein normales Motorrad. Die hervorragende Stromlinienform gestattet es, mit einem kleinen 50 ccm-Quickly-Motor Geschwindigkeiten zu erreichen, die ein zehnmals so starkes 500 ccm-Serienmotorrad mit Mühe und Not erreicht.

Bild Nr. W 1/54 (13x18 cm)

Mater Nr. WM 1/54 (Maternbreite 12 cm)



Etwas mühsam ist das Platznehmen in der NSU-Weltrekordmaschine - wenn man aber die diversen Gliedmassen untergebracht hat, ist's urgemütlich. Vor dem Start wird wie bei einem Jagdflugzeug die Klappe geschlossen. Die Reise kann beginnen. Auf unserem Bild sieht man Rekordfahrer Gustav Adolf Baum, hinter ihm hält gerade NSU-Forschungschef Dr. Walter Froede die Klappe.

Bild Nr. W 5/54 (13x18 cm)

Mater Nr. WM 5/54 (Maternbreite 6 cm)



Nicht ohne Grund nennt man die kleine NSU-Weltrekordmaschine den schnellen Liegestuhl. Rekordfahrer Gustav Adolf Baum liegt, wenn er auf Rekordfahrt geht, bequem auf seinen Schaumgummipolstern, - ein Liegestuhl bietet keinen grösseren Komfort.

Bild Nr. W 3/54 (13x18 cm)

Mater Nr. WM 3/54 (Maternbreite 12 cm)



Im Inneren der NSU-Weltrekordmaschine ist es in der Tat gemütlich. Rekordfahrer Gustav Adolf Baum, ein wirklich grosser Mann (182 cm), hat keine Mühe, seine langen Beine unterzubringen. Der Lenker der Rekordmaschine befindet sich unterhalb des Fahrers; die beiden Lenkgriffe liegen seitlich vom Fahrer. Die Rekordmaschine steuert sich leichter als ein normales Motorrad.

Bild Nr. W 4/54 (13x18 cm)

Mater Nr. WM 4/54 (Maternbreite 6 cm)

In allen Einzelheiten

TECHNISCHE DATEN DER WELTREKORDMASCHINE 50 ccm

Abmessungen :

50 ccm

Länge über Alles	3,80 m
Breite über Alles	0,73 m
Höhe über Alles	0,75 m
Radgrösse vorn und hinten	2,0x16
Lenkereinschlag	20°

Gewicht :

Gesamtgewicht, ohne Fahrer	74 kg
mit Fahrer	133,5 kg

Motor :

Type	Quickly 2-takt
Bohrung	40 mm
Hub	39 mm
Hubvolumen	49 cm ³
Leistung	3,4 PS
n max	7000/min
Verdichtung	1 : 13
Vergaser	Bing 1/16
Zündung	Bosch-Batterie
Kraftübertragung	Kette 1/2 x 8/16
Betriebsstoff	Alkohol
Schmierung	Shell Super Heavy
Mischungsverhältnis	1 : 25
Kraftstoffbehälter-Inhalt	2,5 l
Kühlung	Luft

Getriebe :

Bauart	NSU-Eigenbau
Anzahl der Gänge	4

Kupplung :

Bauart
Anzahl der Belaglamellen
Kraftübertragung

50 ccm

NSU-Eigenbau
1 trocken
Kette

Übersetzungen :

Motor-Getriebe

1 : 2,27

Gesamt-Übersetzung :

1:16 1:9 1:6,15 1:4,8

Bremsen :

Bremstrommel- $\emptyset$
Betätigung

Vorderrad

150 mm
durch Hand und Seilzug

Bremstrommel- $\emptyset$
Betätigung

Hinterrad

150 mm
durch Fuss und Seilzug

Federung :

Vorderrad

Teleskop mit Gummiband

Hinterrad

Schwinge mit Gummiband

Verkleidung :

selbsttragende Alu-Haut

In allen Einzelheiten

TECHNISCHE DATEN DER WELTREKORDMASCHINE 100 ccm

Abmessungen: 100 ccm

Länge über Alles	3,80 m
Breite über Alles	0,75 m
Höhe über Alles	0,70 m
Radgrösse vorn und hinten	2,0 x 16

Gewicht, vollgetankt:

Gesamtgewicht, ohne Fahrer	98,5 kg
----------------------------	---------

Motor:

Type	FOX-Viertakt
Bohrung	50 mm
Hub	50 mm
Hubvolumen	98 cm ³
Leistung	7,2 PS
n max	7000/min
Verdichtung	1 : 10,8
Vergaser	Bing 1/16
Zündung	Noris-Lichtmagnetzündler
Kraftübertragung	Zahnräder
Betriebsstoff	Alkohol
Schmierung	Castrol SAE 30
Kraftstoffbehälterinhalt	3,5 l
Kühlung	Luft

Getriebe:

Bauart	NSU-FOX
Anzahl der Gänge	4

Kupplung:

Bauart	NSU-FOX
Anzahl der Belaglamellen	5 nass
Kraftübertragung	Kette 1/2 x 8 16



Übersetzung :

Motor-Getriebe

Gesamt-Übersetzung

100 ccm

1 : 4

1 : 10,7 1 : 6,9 1 : 4,8

1 : 3,41

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 Alu-Haut

GUSTAV ADOLF BAUM:

Rekordfahrer aus Leidenschaft

Man möchte meinen, Gustav Adolf Baum sei einer der Hauptakteure bei den Passionsspielen in Oberammergau. Sein Bart ist es, der diesen Eindruck erweckt, und wohl niemand kommt auf die Idee, in Gustav Adolf Baum einen Weltrekordfahrer zu vermuten. Denn die Fachleute, die oft Gelegenheit haben, in die Gesichter von Rennfahrern zu schauen, wissen, dass ein Rennfahrergesicht im allgemeinen glatt ist. Das überrascht auch niemanden, denn ein üppiger Bart, wie ihn Gustav Adolf Baum besitzt, verursacht, so schön er auch sein mag, störende Luftwirbel, die der Geschwindigkeitsentfaltung nur im Wege stehen.

Auf die Luftwirbel indessen braucht Gustav Adolf Baum keine Rücksicht zu nehmen, denn seine NSU-Rekordmaschine ist kein Motorrad üblicher Bauart, sondern ein winziges, langgestrecktes und vor allen Dingen niedriges Stromlinienfahrzeug, das unter dem Spitznamen »der schnelle Liegestuhl« in die Renngeschichte eingehen wird.

Um es gleich zu sagen: Gustav Adolf Baum ist weder Ingenieur noch Techniker, nicht einmal Rennfahrer, – er ist vielmehr Grafiker aus Passion. Allerdings besitzt er einen ausgeprägten Sinn für technische Dinge, der gepaart ist mit einer guten Phantasie und einer schnellen Auffassungsgabe. Stundenlang sitzt er sinnend und überlegend vor seinem Reißbrett, das seit zwei Jahren zu seinem Handwerkszeug gehört.

*

Als Wilhelm Herz auf seiner Kompressor-NSU am 12. April 1951 in München den absoluten Weltrekord gefahren hatte, erschien besagter Gustav Adolf Baum im NSU-Hauptquartier und meinte, er habe eine Idee, wie man noch bessere, noch strömungsgünstigere Fahrzeuge bauen kann. Die NSU-Leute hörten sich die Rede an, und vielleicht lächelten sie im Innern. Denn studierte Ingenieure und Techniker schätzen nicht allzu sehr die technischen Autodidakten, die gefühlsmässig das wissen, was sie selbst mit langen Zahlenkolonnen errechnen. Wie dem auch sei: Es entstand recht bald eine lose und dann eine fester werdende Verbindung zwischen Gustav Adolf Baum und NSU. Und das Ergebnis ist die Weltrekordmaschine, die bestimmt ist, die Rekorde der Klasse 50 und 100 ccm anzugreifen.

*

Schon in jungen Jahren beschäftigte sich Gustav Adolf Baum nebenbei mit kraftfahrtechnischen Dingen. Zunächst war es ein Hobby, das dann aber mehr und mehr Hauptinhalt seines Lebens wurde. Unmittelbar nach dem Kriege richtete er, der aus Breslau stammt und in München arm und mittellos lebte, sein Augenmerk auf das Motorrad. Ihm leuchtete nicht ein, dass ein Motorradfahrer wie ein Reiter auf dem Ross sitzen muss. Schöner sei es zweifellos, so meinte er, in einem stromlinienverkleideten Liegestuhl durch die Landschaft zu rollen.

Ein Bügelbrett musste herhalten, um die ersten Untersuchungen durchzuführen. An einen primitiven Rahmen baute er vorn ein lenkbares Rad und hinten ein zweites Rad, und mit dem dieserart gestalteten Fahrzeug führte er einem kleinen Kreis von interessierten Technikern vor, dass man fahren könne. Gustav Adolf Baum entwickelte sein »Bügelbrett« weiter. Das Fahrzeug machte einen so guten Eindruck, dass NSU sich entschloss, einzusteigen. Namhafte Aerodynamiker schüttelten die Köpfe, als sie die Zeichnungen betrachteten. Sie staunten noch mehr, als sie später im Windkanal den geradezu unglaublich niedrigen Luftwiderstandswert des Fahrzeugs ermittelten. Amateurkonstrukteur Baum hatte aus dem Gefühl heraus eine Stromlinienform gefunden, die sich bei der Berechnung als optimal erwies.

*

Bevor Gustav Adolf Baum, der jetzt 34 Jahre alt ist, zu seinen endgültigen Rekordfahrten startete, waren einige Versuchsfahrten vorausgegangen. Bei einer Versuchsfahrt in Hockenheim war es, dass er das Fahrzeug, das an sich für Geradeausfahrt gedacht ist, in der Ostkurve übersteuerte. Das Fahrzeug überschlug sich mehrfach, doch blieben Fahrer und Maschine praktisch unbeschädigt. Seit diesem Tage nennen die Männer in Neckarsulm den Weltrekordfahrer Gustav Adolf Baum nur noch Purzel-Baum.



Man möchte meinen, Gustav Adolf Baum sei einer der Hauptakteure bei den Passions-
spielen in Oberammergau. Ohne jemals in die tiefen Geheimnisse des Ingenieurwissens
eingedrungen zu sein, fand Gustav Adolf Baum aus dem Gefühl eine Fahrzeugform, die
sich bei nachträglicher Betrachtung als hervorragend gelungen erwies.

Bild Nr. W 2/54 (13x18 cm)

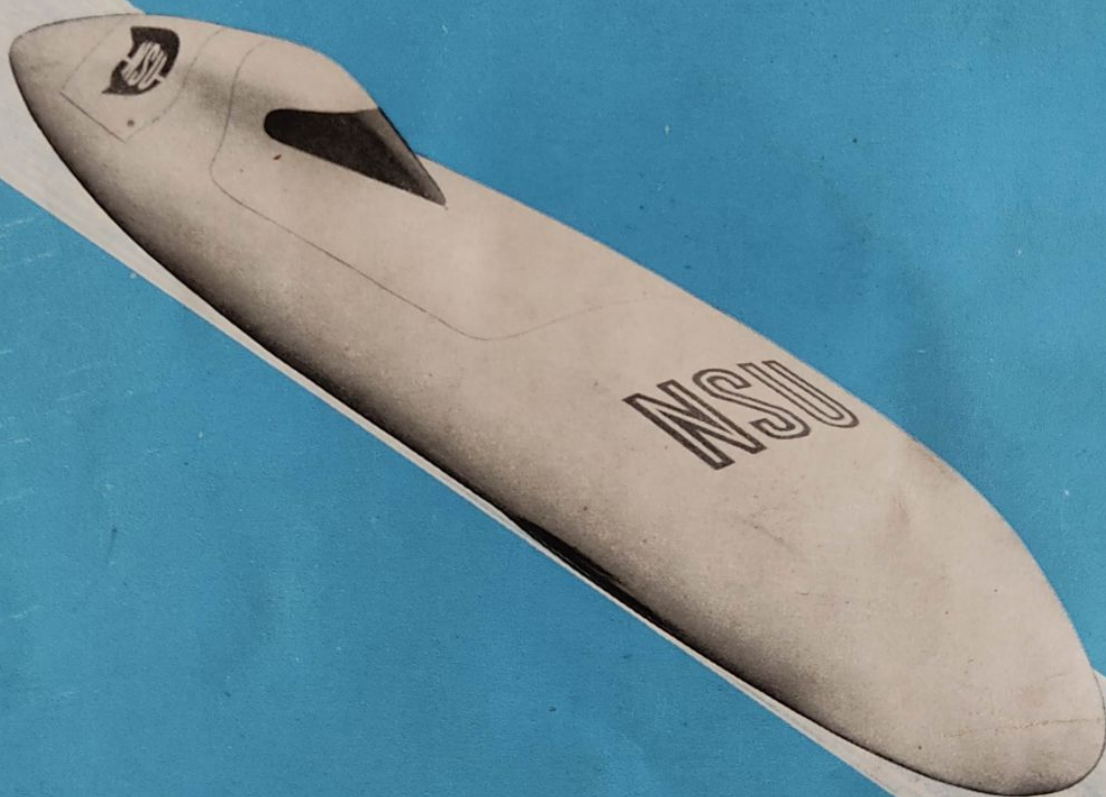
Mater Nr. WM 2/54 (Maternbreite 6 cm)



Von den Oberammergauern hat Weltrekordfahrer Baum seinen Bart, von den Schweden seinen Vornamen Gustav Adolf. Ohne jemals eine Ingenieurschule besucht zu haben, schuf er in Zusammenarbeit mit NSU ein Stromlinienfahrzeug, dessen Luftwiderstandswert das Erstaunen der Fachleute auslöste. Rechts neben ihm Dr. Walter Froede, der Forschungschef von NSU.

Bild Nr. W 6/54 (13x18 cm)

Mater Nr. WM 6/54 (Maternbreite 12 cm)



MACH'S GUT!