

Rekorde

purzelbaum(m)ten

Erst riß es uns um, als wir in den NSU-Press-Unterlagen den Namen „Baum“ (mit einem m) lasen. Mensch, das ist doch — das muß doch — das kann ja gar kein anderer sein — das ist doch unsere Nervensäge — das ist doch dieser — dieser — warum hat den der Teufel noch nicht geholt? — diesen Baum (mit mm)!

Also Baum (mit mm), der fing so an: 1951 rekordeten Herz und Böhm, und jemand namens Baum (mit mm) schrieb uns an, nokierte sich über die Stromlinieneier, daß das keine Motorräder seien, undsoweiterundsoweiter, also rundum süßsant und mokant — rundum Nervensäge. Nur zeichnen konnte er wirklich gut. Bloß kam er, wie die meisten Zeichner, immer zu spät, wenn auch die schönste und beste Zeichnung nicht mehr aktuell ist — verfault nennt man das in der Fachsprache. So ging das noch eine Weile, bis wir beide die Lust verloren, er am Zeichnen, wir am Zurückschreiben. Im Herbst vergangenen Jahres gab's dann unter Tarn-Adresse nochmal eine Löcher-Anfrage wegen Rekordmöglichkeiten mit Moped-Motoren und dann hatte Baum offenbar den Kontakt zu NSU gefunden. Hat da sichtlich die Initialzündung für etwas gegeben, was in der Luft lag — radikale Verkleinerung des Hauptspantquerschnittes, indem man den Fahrer aufs Kreuz legt und indem man auf hohe Räder verzichtet. Wenn ich so an Baums erste Herz-Karikatur denke — Saulus, Saulus, was für'n hübscher Paulus bist du doch geworden! Daß ein paar Rekorde fallen würden, wenn die NSU-Leute das anpacken, war ja von vornherein klar, daß aber ein ganz anderer Rekord gefallen ist, das wurde bislang niemandem klar:

Ein Mann, unbeleckt von technischer Erfahrung, unbeleckt von wirklich fundierten Kenntnissen, unbedarft in puncto Fahrkönnen, gespickt mit lauter schrägen Ideen, geht da einfach hin, pickt die eine wirklich echte Idee heraus, findet den nötigen Industriekontakt, findet Unterstützung, fährt und stellt Rekorde auf. Wahrscheinlichkeitsgrad 1:1000 — wenn Ihr noch kein materialisiertes Promille gesehen habt, geht hin und seht Euch den Gustav Adolf Baum (mit mm) an, er ist das personifizierte Promille.

Lieber guter Gustav-Adolf, Du überdimensionaler letzter Nagel zu unseren Särgen: Wir gönnen Dir weiß Gott Deinen Ruhm, aber bist Du Dir darüber klar, daß Du uns damit jede moralische Möglichkeit genommen hast, einige hundert andere Nervensägen mit ihren schrägen Ideen inskünftig noch klammheimlich in den Papierkorb zu fegen? Wir sehen schwarz in die Zukunft! Mir hat's die Rede verschlagen, und Klacks soll jetzt wenigstens den sachlichen Bericht dazu schreiben:

Weder der Motor der 50-ccm-Maschine noch der Motor der 100-ccm-Maschine waren im Übermaß frisiert — es war klar, daß diese Rekorde in erster Linie durch radikale Verkleinerung der Hauptspantfläche zu holen waren. Buchstäblich auf Millimeter angepaßt war das Ganze. Baum (mit mm) hatte zwischen Nase und Plexiglasfenster der Einstieghaube nicht den Platz, eine Zigarette im Munde halten zu können. Seine Arme lagen ihm dicht am Leibe. Der Lenker ging unter seinen Oberschenkeln hindurch, die Lenker-Enden mit Gasdrehgriff, der Hebeleier und dem Kurzschnußknopf waren zum Greifen hochgebogen.

Gelenkt wurde das Vorderrad durch ein Lenkgestänge, das den Konstrukteuren vielleicht wegen des Gewichtes Kopfzerbrechen

gemacht hätte, wenn nicht auch das Gewicht als solches bei diesem kleinen Querschnitt keine allzugroße Rolle mehr gespielt haben würde. Daß natürlich auch hier mit Sorgfalt „ausgewogen“ wurde, zeigen die Zahlen von 74 kg für die 50-ccm-Maschine und von 98,5 kg für die 100-ccm-Maschine. Dazu kam Baum (mit mm) mit 59,5 kg. Die Alu-Karosserie ist selbsttragend.

Als es zum Klappen kommen sollte, machte sich ein kleiner Seitenwind auf. Später verstärkte er sich immer mehr. Nun ist aber bei Geschwindigkeiten, die die 200-km/h-Grenze noch nicht überschreiten, der unvermeidliche Auftrieb noch nicht übermäßig groß und das Fahrzeug behält hinreichend Bodenkontakt. Daß Baum (mit mm) natürlich trotzdem seinen Kampf mit diesem Wind auszufechten hatte, liegt auf der Hand.

Der Quickly-Motor der 50-ccm-Maschine leistet mit 40 mm Bohrung, 39 mm Hub und bei 7000 U/min 3,4 PS. Verdichtung 1:13! — Mit einem Mischungsverhältnis 1:25 (Alkohol und Shell Super Heavy) lief der Motor nicht einmal sehr kreissägenmäßig.

Der Viertakt-Foxmotor der 100-ccm-Maschine leistete 7,2 PS bei 50 mm Bohrung, 50 mm Hub auch bei 7000 U/min. Verdichtung 1:10,8. Dieser Motor lief natürlich ebenfalls mit Alkohol und Castrol SAE 30. Im übrigen war es im Gegensatz zur „Renn-Fox“ eine echte Fox, also mit Stoßstangen. Der Quickly-Motor hatte vier Gänge und war eine besondere Konstruktion, der Fox-Motor lief mit seinem normalen Viergang-Getriebe.

Zunächst fuhr Baum (mit mm) mit der 50-ccm-Maschine über den fliegenden Kilowatt.

Oben:

Es sieht zwar zunächst kurios aus und es gibt Leute, die fragen, ob das überhaupt ein Motorrad sei. Dazu ist aber zu sagen, daß alle Rekorde (ob Roller, Liegestuhlfahrer oder sonst was auf zwei motorisierten Rädern) in der Motorradklasse gefahren werden. Hier sieht man außerdem das Lenkgestänge sehr gut.



				Alter Rekord	Neuer Rekord
50-ccm-Klasse					
1 fig. km	Meo (Italien)	Alpino	1952	92,0 km/h	128,3 km/h
1 fig. Meile	Meo (Italien)	Alpino	1952	90,0 km/h	127,8 km/h
fig. 5 km					126,1 km/h
75-ccm-Klasse					
1 fig. Meile	Rulli (Italien)	Magliano	1949	116,0 km/h	127,8 km/h
fig. 5 km	Hall (England)	Rocket Jap	1929	56,0 km/h	126,1 km/h
100-ccm-Klasse					
1 fig. km	Bottigelli (Italien)	Alpino	1952	129,0 km/h	178,5 km/h
1 fig. Meile	Rulli (Italien)	Magliano	1949	116,0 km/h	179,0 km/h
fig. 5 km	Rapeau (Frankreich)	Moto-Pedal	1930	94,0 km/h	171,5 km/h
fig. 5 Meilen	Rapeau (Frankreich)	Moto-Pedal	1930	94,0 km/h	165,3 km/h

Sämtliche neuen Zeiten bedürfen noch der Anerkennung der FIM.



Die hintere Schwinge ist sehr breit gelagert. Davor der Motor. Dies ist die 100-ccm-Maschine mit dem Foxmotor. Als Vergaser fungierte ein ganz normaler Bing! — Allerdings wurden die Fahrten nicht mit Speichen-, sondern mit Scheibenrädern unternommen. Bereifung 2.00 x 16. Hinterradfedern Gummi und Luft! Das Getrieberitzel hatte einen größeren Durchmesser als das Kettenritzel am Hinterrad. Es war ein regelrechter Zahnkranz. Geschaltet wurde mit dem Fuß, also ein ziemlich langes Schaltgestänge. Interessant ist die Rohrbauart der Schwinge.

meter und die fliegende Meile. Die alten Rekorde für diese Distanzen wurden 1952 gefahren und zwar in Italien. Für die Distanz über fünf fliegende Kilometer und fünf fliegende Meilen waren überhaupt noch keine Rekorde aufgestellt worden. Hier war Baumm (mit mm) absoluter Erstling. Was dabei herauskam, zeigt unsere Tabelle. Und weil diese Zeiten der 50-ccm-Klasse so gut waren, langten sie auch für neue Rekorde in der Klasse bis 75 ccm.

Mit der 100-ccm-Maschine ging es danach an Rekorde, die zum Teil seit 1930. An sich gab es also nichts zu befürchten, denn selbst wenn der Motor unterwegs ins Stottern kommen würde, wären diese Zeiten erledigt worden. Man wollte aber mit den neuen Zeiten so hoch kommen, daß sie eine Weile in der Rekordliste stehenbleiben würden. Die tatsächlich erzielten 179 km/h mit 100 ccm für die fliegende Meile (1 Meile ist etwa 1,6 km) sind schon ein ganz schöner „Standpunkt“.

Leider klappte bei diesen Fahrten die Zeitnahme nicht, so daß der gute Baumm (mit mm) dreimal dies Experiment wiederholen mußte. Dazu wurde der Seitenwind jetzt stärker und als die ganze Fahrerei endlich dem Ende zuging, atmete ich doch auf, als Baumm (mit mm) meinte, es sei jetzt wohl genug. Zunächst — weil es alles so gut geklappt hatte — wollte man nun doch noch an die 5 Meilen der 75er-Klasse heran, aber Baumm (mit mm) blieb mit den Füßen auf der Erde und sagte nein — schließlich geht es ja auch ihm an die Haut, wenn der Seitenwind seine Späße treibt. Es hat aber geklappt. Naja — also. Mal sehen, wer da jetzt noch drangeht! Klacks



Es sah urkomisch aus, wenn Baumm (mit mm) zum Startplatz zurückkam. Aufmachen mußten den Deckel die Monteure. Tatsächlich war es nicht möglich, noch weniger Querschnitt zu bekommen. Breite x Höhe = 75 x 70 cm. So abnormal sei das gar nicht. Wenn man sich daran gewöhnt, könnte man auch sonst damit fahren, behauptet Baumm (mit „mm“).

Auf ein Wort, Herr Kommissar!

Es fing ganz harmlos an, von Ludwigsburg zur Autobahnauffahrt eine lange Gerade, so schön lang und so schön gerade wie nur ein Barockfürst eine Straße anlegen kann — dafür auch ein bißchen schmal. Selber hatte ich so rund hundert stehen, mir entgegen ein Lastzug und daneben die Schnauze eines hellgrauen VW. Muß ja klar gehen, sind noch 300 m Weg — aber was ist da los, der VW scheint über irgend etwas nachzudenken, er kommt und kommt nicht weiter vor. Es ist erstaunlich, wieviel Sekunden man braucht, um einer solchen Lage zuzusehen. Es hat dann gerade noch gereicht, trotz dieser anfänglichen 300 m, da ich mit allen Neunen in die Bremsen stieg und der VW es mit Ach und Krach schafft, zwischen mir und dem Lastzug doch noch durchzukommen. Im Vorbeihuschen sehe ich auf dem Kotflügel des VW eine blaue Polizeilampe, zwar nicht brennend, aber doch die blaue Scheibe. Also umgedreht und lustig hinterdrein, im Dritten hochgejault auf 90; ist ja wohl ein herrlicher Beispielfall, denen im VW soll so bald kein Essen mehr schmecken. Erstens mal war es gar nicht einfach, nun meinerseits den Lastzug zu holen, es war schon ziemlich weit in der Stadt, bis ich den VW wieder hatte — wie üblich, hatte es dieser eilige Überholer jetzt gar nicht mehr eilig. Er schien aber etwas gerochen zu haben, denn im Vorbeifahren begriff er sofort und hielt alsbald. Ich runter, los auf den VW, tief Luft geholt, denn die Brüder da drinnen würden ja jetzt alsbald verflüssigt werden, daß sie in der Gasse wegliefen. Typischer Fall von denkste, wie immer — was da drin saß, das war weder der typische „Bulle“, noch erst recht das, was man sich unter einem Straßenschwein vorstellt. Es war sehr im Gegenteil der typische seriöse Herr mit Goldbrille, war so seriös, daß mir einfach der Kiefer runterfiel und die gesamten Crack- und Hydrierabsichten verflohen. Gegen soviel Unschuld hinter einer Goldbrille ist ja nun einmal kein Mittel gewachsen, man kann nur beten „Herr, vergib ihnen!“ Der Herr stellte sich dann auch etwas verdattert, aber sehr freundlich vor. Auf die Frage, welchen Gang er dringehabt habe, war es natürlich der vierte. Er hatte noch nie davon gehört, daß man im Dritten und mit Vollgas überholen könne, vor allem, wenn so ein Lastzug nachgewiesenermaßen noch nicht mal 60 drauf hat. Er bedankte sich sogar für den Hinweis, daß man das könne und er versprach hoch und heilig, künftig beim Überholen nicht mehr zu schleichen wie seine eigene Großmutter. Nun könnte der Fall ruhig auf sich beruhen, schließlich passiert einem das sogar mehrmals am Tage, aber nun war dieser freundliche Herr mit Goldbrille schließlich der „Herr“ Polizeikommissar, irgendwo vom Lande, er genießt dort ganz bestimmt ein sehr hohes bürgerliches Ansehen und sowohl das Heimatblättchen seines Städtchens wie die Heimatausgaben der „Stuttgarter Zeitung“ und der

„Stuttgarter Nachrichten“ nehmen ganz bestimmt auf ihren Lokalseiten erdenkliche Rücksicht auf die Meinung des Herrn Polizeikommissars in Verkehrsangelegenheiten. Deswegen, verehrter Herr Polizeikommissar, möchte ich Ihnen noch ein paar Worte auf ihren ferneren Weg mitgeben:

Ist es Ihnen klar, wie die Zeitungsüberschriften ausgesehen hätten, wenn ich genauso — na, sagen wir — töricht gefahren wäre wie Sie? Das hätte doch heißen: „Motorradraser rammt Polizeikommissar!“ Selbst wenn von mir noch etwas Vernehmungsfähiges übriggeblieben wäre, dann hätte doch kein Mensch meinen Aussagen Glauben geschenkt. Ganz besonders nicht die Leute Ihrer Branche. Alle Welt hätte Ihnen geglaubt, der Sie doch so seriös durch Ihre Goldbrille schauen und von dem alle Welt weiß, daß Sie gar niemals nicht schneller fahren als 35 in der Stadt und 62,72 auf der freien Strecke. Ist Ihnen jetzt eigentlich aufgegangen, daß die überwältigende Vielzahl unserer Unfälle gar nicht von Straßenschweinen verursacht wird? Von denen gibt es nämlich keineswegs mehr als den üblichen Prozentsatz wie von Asozialen in der gesamten Gesellschaft. Die weitaus meisten Unfälle werden von Leuten Ihres Schlages verursacht, verehrter Herr Polizeikommissar, von Leuten, die keiner Fliege etwas zu Leide tun, die sich in keiner Tür vordrängen, jeden zuerst grüßen und ganz furchtbar genau und korrekt sind. Kurz und gut, sie werden verursacht von Menschen, die man fast durch die Bank als Stützen der Gesellschaft bezeichnen könnte, die aber genau wie Sie, verehrter Herr Polizeikommissar — verzeihen Sie den harten Ausdruck — vom Tuten und Blasen keine Ahnung haben...

Vielleicht werden Sie diese meine Vorwürfe gar nicht einmal begreifen; nicht, weil Sie nicht wollen, sondern weil Ihnen genau wie vielen gleich „überkultivierten“ Gemütern einfach die Fähigkeit fehlt, sich instinktiv so verständlich und so folgerichtig zu benehmen, wie dies farbige Chauffeure so ausgezeichnet fertigbringen...

Gerade weil Sie das hier vermutlich nicht einsehen, möchte ich Ihnen noch etwas anderes empfehlen: Wenn man Sie künftig um Ihre Meinung zu Verkehrsproblemen fragt, dann denken Sie bitte an unsere Begegnung. Denken Sie doch bitte daran, daß die meisten verunglückten Motorradfahrer an ihrem Unglück nicht selbst schuld sind, sondern daß sie von höchst „harmlosen“ Autofahrern wie Sie auf die Hörner genommen worden sind. Bloß können das die armen Teufel hinterher nicht beweisen! Und denken Sie bitte daran, daß die Unfallkategorie „Falsches Überholen“ einen der beiden größten Posten in der Unfallstatistik ausmacht.

Sie haben ja jetzt eine Kostprobe davon erhalten, wie heiß es da zugehen kann. Wenden Sie also bitte dieser Art von Unfällen künftig Ihre Sorgfalt zu und denken Sie an die Fahrregel, die ich Ihnen — sozusagen als Notwehr — gegeben habe.

C. H.