

DIE DEUTSCHE MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

Das Fachblatt für Motorrad-Fahrer,
Händler und Werkstatt

SIEBTER JAHRGANG

HEFT

10

1955

INHALT

Die neue Steuer	S. 358
Das aktuelle MOTORRAD . . .	S. 360
Weltrekorde?	S. 363
Die neuen NSU-Rekorde . . .	S. 364
Zwiegesichtiges Hockenheim	S. 365
Nicken Sie mal (Max-Zylinderkopf)	S. 368
Deiner traut sich (Bahnübergänge)	S. 372
Langstreckenrekorde in Monthéry	S. 376
Mit Verstand am Griff gedreht	S. 378
N: (Neumann-Neander)	S. 380
Neue Vollsichtbrille	S. 386
Rund um Braunschweig	S. 388
Neuartiger Reißverschluß . . .	S. 390
Ganz unter uns	S. 400

Herausgeber:

Paul Pietsch und Ernst Dietrich-Troeltsch
Schriftleitung:

Carl Hertweck (verantwortlich f. d. Inhalt)
Sachbearbeiter Sport: **Eugen K. Schwarz**

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

(14a) Stuttgart, Postfach 1042

Kupfertiefdruck Wilhelm Herget, Stuttgart
das **MOTORRAD**

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.—



Weltrekorde?

Ganz gleich, zu welcher Jahreszeit man den Sportteil einer Tageszeitung aufschlägt: fast immer liest man von einem Weltrekord, den irgendwo auf der Welt irgendein Sportler in irgendeiner Sportdisziplin aufgestellt hat. Wir leben nun einmal im Jahrhundert der Rekorde! Doch ist es schade, daß die echten Rekorde durch eine geradezu unheimliche Rekordsucht so stark an Wert verloren haben. Schuld daran ist nicht etwa allein der Umstand, daß in den letzten Jahren bienenfliegende und geldhungrige Manager Weltrekorde aufstellen lassen und hinausposaunen, die mit Sport gar nichts zu tun haben, sondern schuld sind vor allem die diversen Sportverbände, die die rekordfähigen Disziplinen immer mehr erweitert und ausgebaut haben. So schufen sie die bedauerliche Tatsache, daß es heute eine Unzahl von sogenannten Weltrekorden und Weltrekordleuten gibt und somit der Wert eines echten Weltrekordes nur herabgemindert wird.

Es fing einmal mit den klassischen und echten Weltrekorden, wie in der Leichtathletik über die 100-m-Distanz und im Motorsport über die Kilometerdistanz an. Hier handelte es sich um absolute Geschwindigkeitsrekorde, weil eben hierbei der Mensch allein oder mit dem Fahrzeug die absolute Höchstgeschwindigkeit erreichte. Schon bald begann die Ära, in der diese Weltrekorde durch Hinzufügen neuer Rekorde über Distanz oder Zeit verwässert wurden. So gibt es zum Beispiel heute im Schwimmsport eine Unzahl von Rekorden über die verschiedensten Distanzen in den verschiedensten Stilarten. Vom normalen Brustschwimmen ging man zur Seiten- und Rückenlage, später zum Kraulen, Schmetterlingsstil usw. über. Im Automobilsport beginnt es heute beim Kilometer mit fliegendem oder stehendem Start und geht über die verschiedensten Distanz- und Zeitrekorde bis weit über hunderttausend Kilometer und viele Monate Fahrtdauer mit Fahrerablösung. Diese Rekordlisten werden genau wie im Motorsport heute schon in ganzen Büchern geführt.

Der Unterschied zwischen Automobil- und Motorradsport ist allerdings gewaltig. Im Automobilsport werden als Weltrekorde nur solche anerkannt, die tatsächlich absolute Bestleistung sind, ganz gleich mit was für einem Fahrzeug sie gefahren wurden. Alle übrigen Rekorde finden nur als nationale oder internationale Klassenrekorde ihre Anerkennung.

Grundsätzlich anders ist es im Motorradsport. Wer hier auf die grandiose Idee kam, nicht nur die absoluten Weltrekorde, sondern auch jeden Klassenrekord als Weltrekord anzuerkennen, ist nicht bekannt. Tatsache ist jedoch, daß ein Fahrer, selbst wenn er nur mit einer 50-ccm-Maschine einen Rekord fährt, sich mitunter sogar zu seinem eigenen Erstaunen Weltrekordmann nennen darf. Dabei steht dieser Titel zu Recht eigentlich nur dem Deutschen Wilhelm Herz zu, der vor einigen Jahren den bis dahin von Ernst Henne gehaltenen absoluten Geschwindigkeitsrekord für Zweiradfahrzeuge gebrochen hat.

Ohne die Leistung der BMW-Fahrer Noll, Hillebrandt und Scheider in irgendeinem Punkt schmälern zu wollen, ist es doch absurd, daß sozusagen in einem einzigen Arbeitsgang gleich die Rekorde dreier Seitenwagenklassen gebrochen und als 57 Weltrekorde anerkannt wurden. Für den sportlich Denkenden sind die 19 echten Weltrekorde, die bei dieser Gelegenheit gefahren wurden, mindestens ebenso bedeutungsvoll. Daß dies auf alle Fälle darüber hinaus 38 internationale Klassenrekorde sind, sei unumwunden zugegeben. Die Regelung im Automobilsport ist sehr viel vernünftiger und auch logischer. Wie wäre es, wenn sich die deutschen in der FIM vertretenen Verbände einmal mit dieser Frage beschäftigen würden? Abgesehen davon wäre es auch sehr heilsam und nur erwünscht, wenn man die Rekordliste gewaltig stutzen würde. Schließlich kann jeder Laie eine Sprinterstrecke von einer Langlaufstrecke unterscheiden, und jeder Kraftfahrer weiß, daß man bei einem Kilometer lancé ein Fahrzeug anders herrichtet als für einen Dauerrekord über zum Beispiel 24 Stunden. Die Rekordliste ist viel zu umfangreich und entwertet nur wirkliche Leistungen.

Es gibt hier einen Vergleich mit der Meisterschaftsinflation im deutschen Motorsport. Seit einigen Jahren ist eine steigende Tendenz zu beobachten, daß man neben der alten, ehrlichen deutschen Straßenmeisterschaft auch noch Bahnmeisterschaften aller Schattierungen, neuerdings Gelände- und Moto Cross-Meisterschaften, ja sogar regionale Gau- und Clubmeisterschaften und — damit es ja kein Ende nimmt — nun glücklich auch noch Junioren- und ähnliche Meisterschaften eingeführt hat. Wenn es so weitergeht, wird am Ende des Jahres jeder Lizenz- und nach Möglichkeit auch Ausweissfahrer mit irgend einer Meisterschaft aufwarten. Hier wird der Sportgedanke wirklich grübelnd verletzt. Und das anscheinend nur, um sich populär und beliebt zu machen. So kommen junge Fahrer zu Meisterehren, die sie wirklich noch nicht verdienen. Man erzieht sie zu Überheblichkeit statt zu der Bescheidenheit, die den wahren Sportler ziert.

Das gleiche gilt für die wesentlich erleichterten Bedingungen zur Erringung eines Sportabzeichens, wobei man mehr nach der damit verbundenen guten Propaganda für einen Club als nach sportlichen Belangen schießt. Was müssen sich wohl unsere Altmeister denken, die sich in schweren Kämpfen einen Meistertitel oder ein Goldenes Sportabzeichen erwarben, zu einer Zeit, als diese Auszeichnungen noch Seltenheitswert besaßen und sportlich bedeutungsvoll waren! Die Sorge um die Zukunft unseres sportlichen Nachwuchses, dem die Erfolge heute viel zu leicht gemacht werden und der den Maßstab für den sportlichen Wert irgend eines Erfolges viel zu schnell verlieren kann, läßt uns dies einmal ganz offen aussprechen.

Paul Schweder

UNSER TITELBILD: Zwar ist das ein Bild aus einer schon wieder guten alten Zeit, Geschwindigkeitsprüfung der Deutschlandfahrt 1950 — aber auf dieser Strecke werden bis heute die deutschen Kurzstreckenrekorde gefahren.



Zwar bedarf die internationale Liste der Motorrad-Rekorde einer ziemlichen Revision; Paul Schweder hat das hinreichend begründet. Die jetzt aufgestellten NSU-Rekorde gehören aber einwandfrei zu der Sorte, die durch diese unbedingt nötige Revision gerade nicht betroffen werden, denen sogar damit erst wieder zu dem gebührenden Gewicht verholfen würde.

Baum hat also mit der 50-cm-Zigarre 151,0 km/h erzielt, damit sind alle bisherigen Rekorde einschließlich der 75-cm-Rekorde gefallen. Zweitakt-Motor, 4,7 PS bei 7800 U/min, Alkohol-Kraftstoff, Radstand 1,80 m, Gewicht 75 kg, Länge 3,80 m, größte Breite und größte Höhe 75 cm, Schwerpunkthöhe 36 cm.

Mit der 125-cm-Zigarre wurden 218 km/h gefahren, damit ist alles weg, was es bisher in der 125er- und der 250er-Klasse gab, in der 350er-Klasse dürfte auch einiges gefallen sein. Viertaktmotor, 16,5 PS bei 11500 U/min, Benzin, Radstand 1,8 m, Schwerpunkt-

Aus der Schublade ganz unten links

Als NSU 1951 seine ersten Rekorde fuhr und damit den Absoluten wieder holte, der bis heute noch steht, war uns allen recht feierlich, es war ja wieder mal etwas, was man unter einer anderen Jahreszahl glatt noch oder meinetwegen wieder als „nationale Tat“ bezeichnet hätte. Damals ging uns eine hübsche Zeichnung mit nettem Text zu — es hat uns in allen Fingerspitzen gejackt, aber wir haben heldenhaft der Versuchung widerstanden und das Ding nicht gedruckt — wir konnten ja nicht wissen, wie weit der sogenannte Humor bei den in Frage kommenden Leuten geht und ob die genau so geschmunzelt hätten wie wir und andere. Jetzt lacht man ja mit etwas größerer Sicherheit über das Blättchen, wir setzen es deshalb im Original mitsamt Erläuterung her. Der Knüller kommt aber noch:

Zeichner und Autor ist ein sehr, aber schon ein sehr bekannter Mann. Sie dürfen jetzt raten, wer das wohl gewesen sein mag. Auflösung des Rätsels im nächsten Heft. Vier Jahre sind eben eine lange Zeit...

Wie sich der kleine Moritz den Absoluten 1952 vorstellt



- (A) Camulia-Schwingsattel mit halbkreisförmiger Dupserhebungs-kurve.
- (B) Untengesteuertes Vorderrad mit neuartiger Starrgabel.
- (C) Oberflächenausgesuchter Reifen 28" x 0,85".
- (D) Nach neuesten Windkanalenerkenntnissen ausgebildete Heckflosse.
- (E) Ohrenstaudruckmesser.
- (F) Rammdüse.
- (G) Venti-vidi-vicky-Zwölfzylinderdoppelreihenpflugmotor.
- (H) Stromformschuh Marke Götz von Perlach.
- (I) Im Windkanal trainierter Sportkörper mit westeuropäischer Stahlschweinitztrachtenhose.
- (K) TESA-Haftfilm (rot).
- (L) Autobahnstrichfotostellenkurssteuerung (Unsichtbar).

Technische Daten: Verkleidung: vollschräg, Hirnfläche (bei demon-
tiertem Brett): 0,002 m². Ein geringer C_H-Wert kann bei größtmög-
lichem Wind angesetzt werden. Nachlauf: Ein Mann (zwei nebenher).
Gesamte Maschine leicht auswechselbar.

Die neuen

NSU-

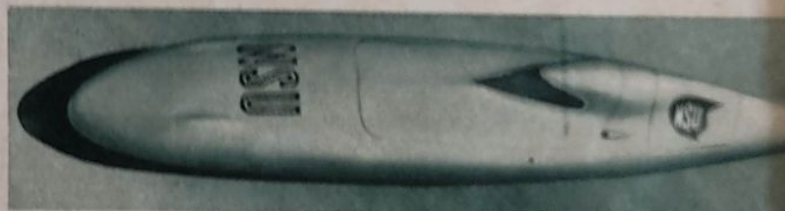
Rekorde



höhe 38 cm, Länge 3,80 m, größte Breite 0,77 m, größte Höhe 0,82 m. Die Anerkennung der gefahrenen Zeiten durch die FIM bedarf noch einiger Zeit, danach gibt's dann auch eine offizielle Aufstel-
lung all der Rekorde, die in den berührten Klassen gefallen sind. Vorläufig können wir uns das schenken, denn technisch inter-
essant sind ja nur die beiden Zahlen 151,0 und 218,0 km/h.

Unsere Bilder zeigen die benutzte Verkleidung, keine Flosse —
Rekorde werden bei Windstille gefahren, also keine seitwärts
abtreibende Kraft. Keine Abtriebsflächen, Nase auf fast einen
Meter Länge ansteigend, das muß hinreichend viel Abtrieb geben,
um die an sich vorhandene, ganz vorn an der Nasenspitze befind-
liche kleine Auftriebszone zu neutralisieren.

Zu gleicher Zeit erreicht uns ein Bild einer argentinischen Rekord-
maschine, Alpino-Perales, die am 27. April Rekorde fuhr. Leider



nur mit stehendem Start, also nicht direkt vergleichbar. Immerhin
erreichten die Leute über den stehenden Kilometer 76,43 km/h,
über die Meile 77,24 km/h. Wie man sieht, keine Zigarre, sondern
ein eingewickeltes Moped, Schade eigentlich, die Perales-Leute
müßten damit mal über den fliegenden Kilometer gehen oder
wenigstens sagen, wie schnell sie damit inoffiziell sind — wir
sind bereit, es auch ohne offizielle Anerkennung zu glauben, nur
weil das eben interessant zu wissen wäre. Abmessungen der Al-
pino-Perales: Maschinengewicht 41 kg, Fahrergewicht 60 kg, größte
Höhe 1,00 m, größte Breite 48 cm, größte Länge 2,10 m, Räder 26 Zoll.

