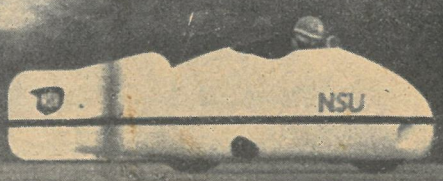
2/85

MED LIV OG SJÆL



Historien om en verdensrekord

Særnummer af

SKANDINAVISK MOTOR Journal


NSU
Model Quick . . . . 98 ccm
Model Fox, 4-takt . . 98 ccm
Model Fox, 2-takt . 125 ccm
Model Lux . . . . . 200 ccm
Model OSL . . . . 250 ccm
Model Konsul I . . 350 ccm
Model Konsul II . . 500 ccm
★
Uanset hvilken model de vælger, har De altid den fordel, at køre en maskine fra verdens største motorcyklefabrik.
FORHANDLERE OVER HELE LANDET
GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: FRED. RASMUSSEN . ODENSE



MED LIV OG SJÆL

Originaltitel:
Mit Herz bei der Sache

Oversættelse:
MOGENS DAMKIER

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL
KØBENHAVN — OSLO

GENTOFTE BOGTRYKKERI

Med liv og sjæl...

Historien om en verdensrekord — og samtidig historien om verdens hurtigste motorcykle og om verdens hurtigste kører

Fortalt af WILLI WIECZOREK

I de dage . . . hedder en tysk efterkrigsfilm. Den handler om et afdanket bilvrag, der er blevet tilbage efter den store katastrofe, og som nu fortæller sin livshistorie. *Vores* historie begynder også »i de dage«, dog er hovedpersonen ikke et bilvrag, men en højt udviklet racer-motorcykle med kompressor, der med megen list, men også med mange sår er reddet fra krigsfuriens totale ødelæggelse, og det var endda kun med nød og næppe, fuldblodsraceren undgik at ende sine dage som gammelt jern. Hvordan en sammenrustet motor blev vækket til nyt liv, og hvordan den til slut blev drivværket i verdens hurtigste motorcykle — det er en spændende historie. Hovedpersonen i denne historie er den berømte racerkører *Wilhelm Herz*, og for produktionen indestår Tysklands største motorcyklefabrik, N.S.U.

Begyndelsen foregår i de dage, da krigen var forbi, og da hele Europa smøgede ærmerne op for at tage fat på det store genopbygningsarbejde. Overalt søgte man at skabe liv, hvor der kun var ruiner, et ofte næsten håbløst arbejde, men et arbejde, man alligevel tog fat på med frisk humør, for nu var det endelig blevet forår i Europa. I de dage vendte Wilhelm Herz tilbage til sin fødeby Lampertheim i Hessen efter at have tilbragt de sidste år i krigsfangenskab. Da den første gensynsglæde var overstået, fik den tidligere racerkører imidlertid uro i blodet, og som den første beskedne begyndelse til et kæmpemæssigt projekt fik han fat i en trædecykle, og med dette adstadige befordringsmiddel satte han kursen mod Neckarsulm. Racerkøreren i Herz var vakt til live, og han havde ingen ro på sig, før han havde aflagt N.S.U.-fabriken et besøg for derved selv at konstatere, hvilke planer man her havde for fremtiden, om N.S.U. havde til hensigt at genopbygge sit fabrikshold, og hvilke chancer der i det hele taget var for motorsporten. I Jagstfeld, 6 km fra motorcyklernes fødested, gjorde han holdt, og videre kom han ikke, da en samtale med hans gamle ven *Otto Mack* indtil videre ændrede hans planer eller måske rettere skuffede hans forhåbninger.

En præsentation —

Men vi må nok hellere først præsentere Dem for Otto Mack. Igennem mange år har han været tilknyttet N.S.U.-fabriken, og hans navn er uløseligt knyttet til denne fabriks racermaskiner og -kørere på en sådan måde, at man ligeså lidt kan tale om N.S.U.'s fabrikshold uden Otto Mack, som man kan tale om godt vejr uden sol. Denne Otto Mack besøgte Wilhelm Herz i familien Mack's værtshus »Zum Schiff«, hvor fru Mack har tilberedt mange portioner oksesteg til *Bernd Rosemeyer*, dengang han endnu kørte motorcykle. Her ville Herz forberede sig på det værste — og det gik strygende lige fra begyndelsen.

Da Herz drejede ind i gården, fik han med det samme øje på mester Mack, der var i færd med at undersøge en motorcykle. Han var i dette øjeblik fuldstændig opslugt af at undersøge et tændrør, som om han kunne læse fremtiden i de kaffegrumsfarvede aflejringer på porcelænet — hvad mester Mack for øvrigt næsten kan — Herz var af cyklen i et spring, og i næste øjeblik strålede de to mænd af gensynsglæde. Efter at de første spontane spørgsmål var besvaret kunne Herz ikke holde sig længere:

— Otto, hvordan går det på fabriken, er der sket noget med racermaskinerne?

Da formørkedes Mack's ansigt, og hans udtryk fik en umiskendelig lighed med en tragisk maske.

— Det vil jeg sige dig, ytrede han, der ser forfærdeligt ud på fabriken, du behøver slet ikke at tage derover, der ser forfærdeligt ud — ubeskriveligt. Der er simpelthen ikke andet tilbage end én eneste stor bunke murbrokker.

Herz havde nok været forberedt på det værste — men alligevel, det havde han dog ikke ventet, med ét slag var alle hans forhåbninger bristet, og han var klar over, at hans drømme om snart at køre løb igen tilhørte en fjern fremtid. Det var, som om fortiden med de spændende løb, konkurrencerne og kampene om de gode resultater nu kun var en fjern og uvirkelig drøm . .

Det lå ham i blodet —

Et par kilometer fra Altrhein ligger den lille arbejderby, hvor Wilhelm Herz blev født den 18. januar 1912 i Stenbukkens tegn. Når man kommer fra autostradaen, kører man over de toppede brosten i Kaiserstrasse, hvor familien Herz har haft sit hjem gennem generationer. Ved siden af det smukke beboelseshus ligger det fædrene snedkerværksted, hvorfra man allerede på afstand hører savenes syngende

toner. Men der hænger også et lille skilt på gaden: »Wilhelm Herz og sønner. Maskinsnedkeri, grundlagt 1836«. Ved siden af teksten er et billede af en høvl som erhvervets symbol, og under denne finder man et ildevarslende tilbud: Ligkistemagasin. I parentes skal det bemærkes, at den tilstødende gade hedder Kirkegaardsgade.

Hvordan kan det nu være, at Herz ikke fortsatte i faderens fodspor, men i stedet kom til at pile som et lyn hen ad racerbanerne, hvordan kom han i det hele taget i berøring med motorcykler? Lidt slægtsforskning viser imidlertid, at det ligger til familien. En onkel var således en af de første tyske cykleryttere, en anden var motorcyklepionér, og endelig var gamle fader Herz en ivrig idrætsmand — den dag idag formand for en idrætsforening. Med en sådan sports-arv er det intet under, at Wilhelm Herz allerede som 15-årig satte hele sin rørlige formue på 30 mark i sin første motorcykle. Selvfølgelig kørte han på den uden kørekort, eftersom den ungdommelige kører ikke var i stand til at opnå et sådant. Først 2 år senere fik han dokumentet, som officielt tillod ham at køre motorcykle. Det var imidlertid ikke så ligetil, for selv om han betalte de 4 mark, kørekortet dengang kostede, nægtede politimesteren at udstede det, simpelthen fordi han ikke ville tro på den opgivne alder — det unge smilende menneske på fotografiet kunne umuligt være gammel nok. Når man idag betragter det gulnede dokument, må man indrømme, at indehaverens kontrafej ser meget ungdommeligt ud. Nå — til alt held fik han alligevel sit førerbevis, så han kunne afslutte sin illegale motorcykle-karrière.

Hans tekniske ambitioner antog derefter et stadig større format. Arbejdet med at adskille motoren og eksperimentere med forskellige konstruktioner tog fart, den unge Herz gik i en bemærkelsesværdig stor bue uden om faderens snedkerværksted, skønt papa selv nærede udtalte ønsker om, at hans søns korporlige anstrengelser ville give sig udslag i et mere produktivt arbejde. I 1930 købte den 18-årige en 500 ccm Opel-maskine, som han allerede det følgende år gav i bytte for en 500 ccm D.K.W.-racer. Han måtte ganske vist betale en difference i rede penge, men det gjorde han også med største glæde, eftersom maskinen tilhørte én af den tids stjerner, *Seppl Klein,* i egen person.

Fra den tid begyndte historien at blive spændende. Den unge Wilhelms lommepenge beløb sig til 30 mark om måneden, medens udgifterne til motorsporten steg aldeles hensynsløst. Den Klein'ske maskine trængte i højeste grad til en hovedreparation, motoren måtte på fabriken, og det var nødvendigt at forsyne maskinen med en ny forgaffel og forskelligt andet. Til alt held havde Herz en række gode venner, der var fyr og flamme for at hjælpe ham med maskinens udrustning,

og denne hjælp kom blandt andet til at bestå af hårdt tiltrængte kontanter.

En spændende debut

Den 29. maj 1932 var en mærkedag for Wilhelm Herz. Den dag deltog han for første gang i et motorløb, og hans debut foregik på banen ved Hockenheim. Da han trak sin maskine frem til startstedet, manglede han endnu tændrørene. Det var absolut ingen spøg, og i virkeligheden anede han ikke sine levende råd. Racer-tændrør var dyre dengang, og hvis ikke hans venner i sidste minut havde fået skrabet 45 mark sammen til 2 rør, havde den unge Herz ikke kunnet starte. De 2 nye tændrør påvirkede Herz og maskinen i lige høj grad. Han var i strålende humør, da starten gik — og han kørte. Det var som nævnt det første løb i hans liv. Da han tilmed vandt, blev han næsten vanvittig af glæde. Fader Herz, der ikke havde kunnet forlige sig med sin søns racer-mani, blev beroliget, da han så præmien i form af et taffelur, og i stedet for at forfægte sit tidligere standpunkt kunne han nu ikke blive træt af at tale om sin søn, racerkøreren.

Efter denne lovende debut gik det stadig fremad for Herz — han havde allerede fået fast tag i motorcyklens styr. Resultaterne forbedredes. På Nürnburgring i året 1932 besatte han 2. pladsen, i sæsonerne indtil 1936 var han privat kører for D.K.W., og fra 1937 var han fabrikskører for Auto-Union. Med sin D.K.W. vinder han løbene ved Sachsenring og Solitude, og i det høje nord i Finland besatte han ligeledes en førsteplads. Desværre nedlagde Auto-Union sit fabrikshold med 500 ccm maskiner for udelukkende at koncentrere sig om 250 ccm og 350 ccm klasserne. Men Herz fik lov til at beholde sin 500 ccm maskine, og på den kunne han afslutte sæsonen i 1938 som den bedste tyske privatkører. I 1939 sendte N.S.U. bud efter Wilhelm Herz og optog ham på fabrikens hold. Og Herz blev snart fabrikens mesterkører. N.S.U. havde netop lagt sidste hånd på sin nye 2-cylindrede kompressor-maskine, og man ventede, at nykonstruktionen skulle vise sig som »en hurtig sag«. Dog, nu blev alle drømme om motorløb og drønende motorer i årevis afbrudt af krigen . . .

En bunke gammelt jern

I årene mellem 1939 og 1945, og for den sags skyld også senere, havde Herz spekuleret meget på den ny kompressormaskine. Han vidste allerede teoretisk, hvordan man kunne forbedre kompressoren. Nu havde han tid til det praktiske arbejde, men hvad var der i mellem-

tiden blevet af racermaskinerne? Fuld af utålmodighed og nysgerrighed begav Herz sig atter på vej til Neckarsulm — det var i foråret 1947. På det ødelagte fabriksareal var man nu i det mindste igang med at bygge, og alene det, at der blev arbejdet, syntes et kolossalt fremskridt. Herz erfarede ved sin ankomst, at én af racermaskinerne var blevet gravet ud af ruinernes aske, men der var ingen, der var rigtig klar over, hvor den var. Muligvis kunne man finde den i én af affaldsdyngerne.

Herz begynder en undersøgelse af det store areal. Overalt finder han masser af ødelagte og sammenrustede motorer. Han er overbevist om, at han vil kunne trylle nyt liv i den racer, han tænker på, uanset hvilken stand han finder den i, og uanset, i hvilken affaldsdynge den ligger. Til sidst får han tilladelse til at købe alt affaldet, og efter en kyndig

Således så N.S.U. ud i 1945—46. I et virvar af rør, jerndragere og murbrokker lå hele motorcykler og enkeltdele ødelagte og rustne — rester fra krigens mørke dage. Et eller andet sted i den store fabrik, et eller andet sted i en kælder lå delene til kompressor-raceren. Højvandet i floden Sulm, der ofte hjemsøger N.S.U.'s kældre om foråret, fandt en lækkerbidsken i racerens letmetal.



sortering læsser han nogle dele på sin påhængsvogn, medens de stedlige eksperter ser hovedrystende til.

— Det skidt er ikke 2 pfennig værd, mener de.

Det gamle jern kører han hjem til sit værksted i Lampertheim, og den almindelige mening er, at han må være blevet småtosset. Men i det lille værksted genopstår en racermaskine, og over det emne kunne der faktisk skrives en teknisk kompressor-roman.

I løbet af 2—3 dage er det hele skilt ad, og endnu mange dage tager det, før rusten og snavset er fjernet. Den ene stålbørste efter den anden slides op, og om det så er moder Herz's vaskekedel, bliver også den ødelagt. Men Herz arbejder videre med lidenskabelig iver, han føler, at han har fået fast grund under fødderne. Han arbejder både dag og nat i 5 lange måneder. Maskinen tager atter form, og inden længe er den i en sådan stand, at man kan foretage de første prøvekørsler på autostradaen. Det foregår i al hemmelighedsfuldhed i de tidligste morgentimer.

Samtidig eksperimenterer Herz med en ny kompressor — den gamle smed han væk med det samme. Den tekniske højskole i Stuttgart var den eneste institution, der — 2 år efter krigen — var i besiddelse af de nødvendige måleinstrumenter, og her ydede man Herz en meget værdifuld hjælp under hans eksperimenter. Inden længe var en lille kreds af interesserede fuldstændig opslugt af forædlingsarbejdet og vanskelighederne ved at få hestekræfterne til at genopstå. Belønningen lod heller ikke vente længe på sig. Allerede i efteråret 1947 opnåede Herz en hastighed på over 200 km/t med denne genopståede 350 ccm kompressor-maskine — tidtagningen var dog ikke officiel.

På vej mod verdensrekorden!

De første starter gik imidlertid ikke godt, men Herz tabte ikke modet af den grund. Han arbejdede blot stadig videre, koncentrerede sig hovedsagelig om kompressoren, og endelig kunne man på prøvebænkens bremse aflæse et resultat, der viste, at motoren nu afgav tilstrækkelig mange hesterkræfter — til en verdensrekord. Fra det øjeblik var han grebet af idéen. Den blev som en tvangstanke, han ikke kunne blive kvit, før han havde slået rekorden, og da han under træningen på Hockenheim kørte en omgang med en gennemsnitshastighed på 171 km/t, var han fast besluttet på at angribe den bestående verdensrekord.

I sæsonen 1948 gik Wilhelm Herz da også fra sejr til sejr, efter årets sidste løb var han overlegen tysk mester i 350 ccm klassen, og da N.S.U. stillede sit fabrikshold op igen, var den nybagte mester selvskreven på holdet. Plejebarnet, den genopståede racermaskine, gaves

af plejefaderen tilbage til dets egentlige forældre, samtidig med at han selv blev genoptaget i familien N.S.U.

Og hvordan så det nye hjem så ud? Det var ikke mere dette kaos af sammenstyrtede fabrikshaller, det var ikke mere en fabrik i ruiner, men en blomstrende virksomhed, der på baggrund af de gamle traditioner var ved at skabe en storproduktion. Havde man set ruindyngerne i 1945, ville man ikke tro sine egne øjne, når man betragtede den moderne fabrik, der var genopstået knap 3 år senere. I fabrikshallerne arbejdede atter tusinder af flittige hænder, og man nikkede genkendende til den gamle rytme. Året 1948 ophævedes, også hos N.S.U., de sidste produktionsindskrænkninger, og med fuld kraft styrede fabriken mod en fuldstændig sanerings store mål. Under ledelse af generaldirektør *W. E. Niegtsch* oplevede man en sådan udvikling i Neckarsulm, at man allerede i juni 1950 opnåede et produktionstal, der var større end fabrikens hidtidige bedste måned, juni 1933. Rigtige råmaterialer og rigtige penge flød ind i fabriken og gav alle en enorm arbejdslyst, der bevirkede endnu et under, nemlig det, at N.S.U.-fabriken nu for alvor var genopstået.

Wilhelm Herz kom ind i den optimistiske atmosfære. Det var så sandelig en anden N.S.U.-fabrik end den, han havde hørt om i 1945 og 1946, og da aktierne begyndte at stige i kurs, begyndte også hans planer at tage fastere form. Han satte alt ind på det ene kort: »verdensrekorden«. Ligegyldig hvad han talte om, og med hvem han talte, kom han før eller senere ind på sit yndlingsemne: verdensrekorden. Herz kom altid til at tale om verdensrekorden med samme usvigelige sikkerhed, som gamle Cato sluttede sine taler med: »I øvrigt mener jeg, at Karthago bør ødelægges«.

N.S.U. griber ind i begivenhederne

Tanken om at blive den hurtigste motorcyklist i verden ville ikke mere slippe Herz, og også N.S.U.-fabriken blev smittet af tanken, således at hver eneste tekniker efterhånden gik rundt med verdensrekordfeber, men først da generaldirektør Walter E. Niegtsch gik ind på tanken, kom der fart i sagerne. Han blev primus motor i hele »operation verdensrekord«. Det var takket været hans initiativ, at man øjeblikkelig med fuld energi gik igang med de mange tekniske opgaver, der skulle løses, inden det forjættende mål kunne nås. Generaldirektør Niegtsch kom imidlertid aldrig til at opleve planens endelige gennemførelse. En altfor tidlig død rev ham bort fra hans livsværk.

I modsætning til så mange andre, der har forsøgt at slå verdensrekorden, begyndte N.S.U.'s tekniske stab, der bestod af *Frankenber-*

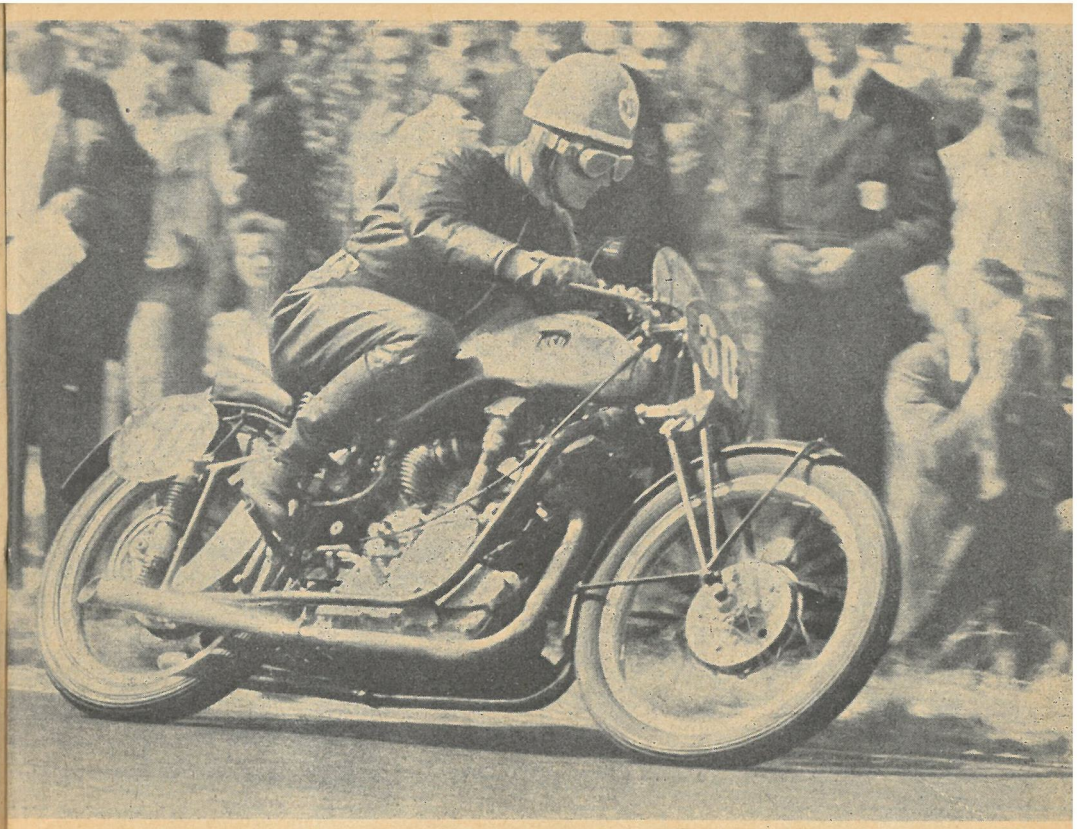
ger, Sussner, Froede, Roder og *Praxl,* ikke febrilsk at stable en verdensrekord-maskine på benene, men med rolig koncentration, med en gennemorganiseret arbejdsfordeling tog projektet form. Ganske planmæssigt begyndte man at bygge en rekordmaskine. Ved siden af de opgaver, serieproduktionen stillede, fik man nu et helt andet problem at tumle med på tegnestuerne, i laboratorierne, værkstederne og prøvehallerne, nemlig at fremstille en overdådig stærk motorcykle med et lynhurtigt karosseri og — hvad der er vanskeligst — at gøre det muligt at overføre de mere end 100 hk til vejbanen. Det var et fordringsfuldt arbejde, og det tog tid, men begyndelsen var gjort.

Igen et par præsentationer

Inden vi nu går videre, vil vi hurtigt præsentere den tekniske stab, hvis medlemmer vi kortelig nævnede ovenfor. Der er først chefkonstruktøren *Albert Roder* — en jovial, gemytlig franker, faderen til FOX-modellen, og en mand, der véd, hvad han har med at gøre. Så afgjort et forbillede for stræbsomme unge ingeniører, der af hans tilfælde kan lære, hvordan man fra ganske almindelig læredreng kan drive det til at blive chefkonstruktør for verdens største motorcyklefabrik. Roder stod i sin ungdom, som tusinder af andre læredrenge, ved skrustikken og svejsede, så der gik ild i hårtoppen på ham, og han fik lussinger — lussinger i både »to-takt og fire-takt«, som han ynder at udtrykke sig, men han var den fødte motorkonstruktør, og idag er hans kæphest og hans drøm en 4-cylindret stjernemotor med 200 hk.

Forsøgslederen, dr. *Froede,* hvis evner man ikke erfarer noget om gennem hans egen mund, eftersom han kun siger noget, når det er ganske ubetinget nødvendigt, er en »kanon« på sit område og derfor meget frygtet overalt af konstruktørerne, som han af og til læser teksten. Hans arbejde i kontrolrummet betegner den »konstruktive opposition« — eller med andre ord: Sønderlemmende kritik. Hans erfaringers kæde er tyk og lang — den når fra skibsbygning hos Blohm & Voss til de kædehjul, N.S.U. fremstillede under krigen. Den særlige opgave med rekordmaskinen løste han i et forrygende tempo, og hele fabriken åndede lettet op, da han endelig var tilfreds med resultatet.

Den tekniske leder hedder *Frankenberger.* Han er ikke franker, som navnet kunne formode, men stammer fra Bayern. Den kraftige, firskårne mand med de markante ansigtstræk har studeret maskinbygning og for den sags skyld også livet i al almindelighed. Efter længere tids ophold i udlandet blev han i 1937 tilknyttet N.S.U. Her gennemgik han samtlige afdelinger på fabriken og studerede samtidig grundigt hver detaille i konstruktionerne, ligesom han satte sig ind i værktøjs-



I året 1949 var man kommet et godt skridt frem. Wilhelm Herz stillede til start med sin 350 ccm kompressormaskine i alle vigtige løb og sejrede gang på gang. Han var så overlegen, at han ofte gik i mål et minut før sine nærmeste konkurrenter

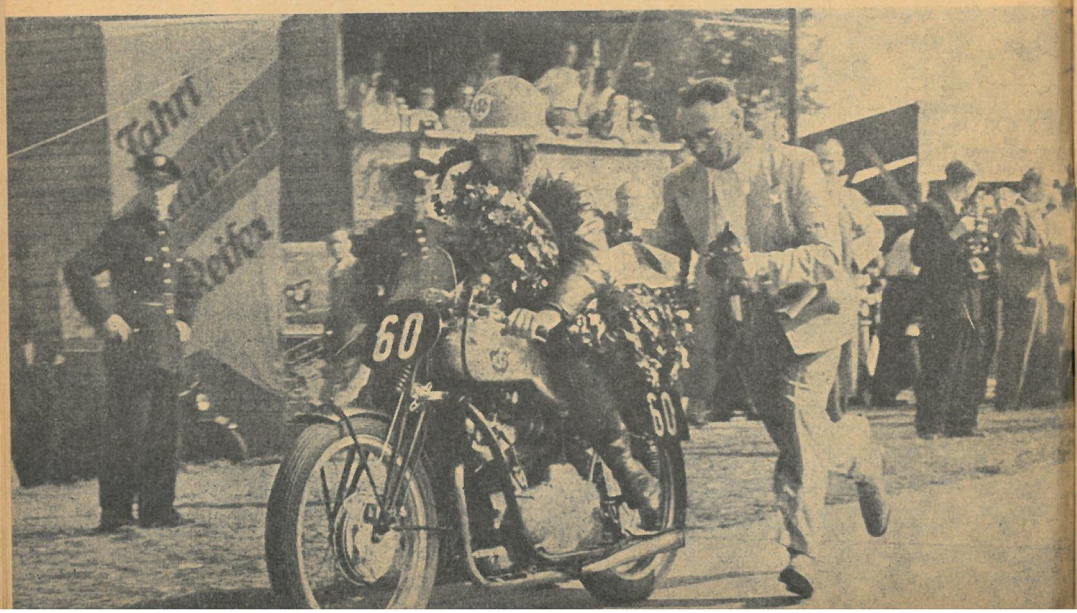
maskinerne fra A til Z. Det er imidlertid ikke alene N.S.U.-modellerne, han kender hver skrue i — han er samtidig, hvad man kan kalde italien-specialist. De italienske konkurrenter *Guzzi, Gilera, Mondial,* og hvad de nu hedder allesammen, kender han så at sige som sin egen bukselomme. I 1946 blev han teknisk leder på N.S.U., i 1947 blev han optaget i bestyrelsen, og idag har han flere tråde i hånden end hår på hovedet. Da N.S.U.'s verdensrekord blev bygget op, var det Frankenberger, der fik lagt de enkelte sten på plads. Det var Roder, Sussner og Praxl, der konstruerede og byggede motoren under dr. Froedes kritiske årvågenhed, ligesom den sidstnævnte konstruerede stellet. Det tekniske måle- og kontrolarbejde blev overladt til Den tekniske højskole i Braunsschweig, medens det uhyre vigtige spørgsmål om at fremstille de rigtige dæk blev overladt til Continental i Hannover.

Sussner er næstkommanderende i den tekniske ledelse. Han er en hurtig og livlig mand, der stammer fra luftfarten og først for nogle

år siden blev ansat hos N.S.U. Da han landede dèr, var fabriken — efter hans egne udtalelser — i en tilstand, der nærmest må betegnes som det første spæde foster til en genfødelse. Den efterfølgende hurtige fremgang har han en væsentlig del af æren for. Han bragte med sig ganske specielle kundskaber, der fik stor betydning for fabriken i al almindelighed og senere for verdensrekord-maskinen i særdeleshed. Sussner var med alle vegne under planlægningen og også under arbejdet, og overalt under det forberedende arbejde hørte man på hans advarsler og indvendinger med respekt, for hans erfaringer var ret enestående. Han har interesseret sig for hver eneste detaille i rekordmaskinen — om det så var det specielle sæde, der blev fremstillet til Herz, gennemgik han dette meget nøje. Han advarede mod alle de uforudselige ting, der kunne indtræffe i forbindelse med rekordkørslen, indtil der ikke var mere at advare imod. Sussners mål var at gøre hele foretagendet 100 % sikkert — fremfor alt måtte motoren ikke give mindste anledning til vanskeligheder. Uafbrudt blev motorens ydeevne aflæst på prøvebænkens bremse, og hele motoren blev atter og atter gennemgået i detailler.

Lederen for chefkonstruktør Roder's kontor, *Praxl*, er udrustet med et detektivblik, der er i stand til at afsløre en fejl, næsten før den er opstået. Han er en fornøjelig mand og har altid meget travlt, fordi han ikke alene er Roder's højre hånd, men meget ofte også den venstre.

Allerede i foråret 1949 var kompressormaskinen næsten moden til verdensrekorden. På Grenzlandring kørte Wilhelm Herz med en gennemsnitshastighed på siger og skriver 184,4 km/t.

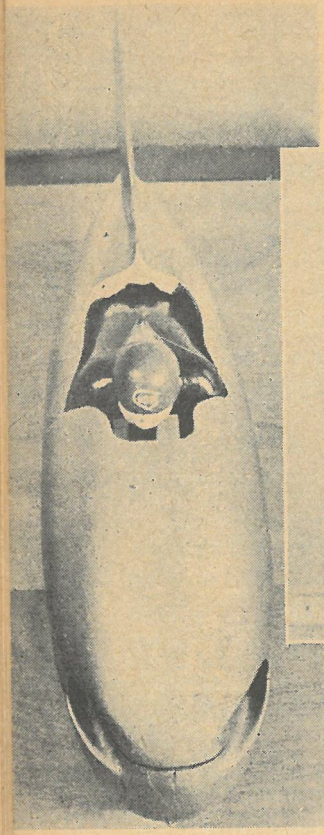


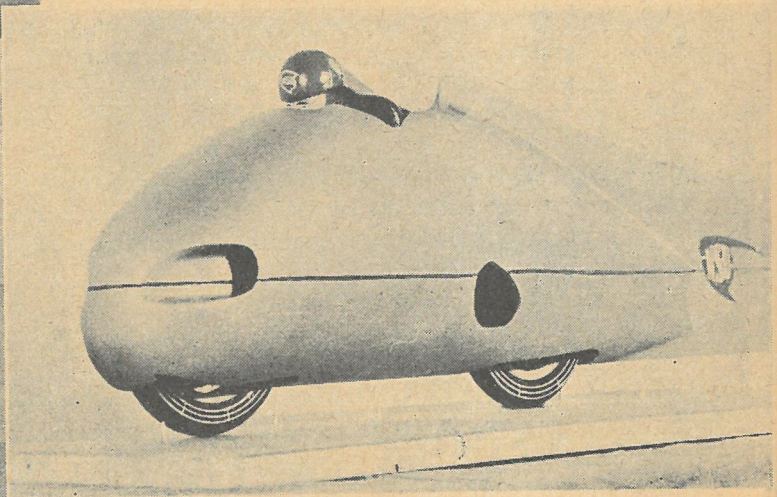
Et styrt i Køln

Men lad os vende tilbage til Wilhelm Herz. Medens en lille indviet kreds på fabriken gik igang med forarbejdet, planlagde og undersøgte forskellige muligheder for at åbne vejen for verdensrekordprojektet, gik Wilhelm Herz fra sejr til sejr i sæsonen 1949. Han blev atter vinder i Hockenheim, og i det berømte løb »Rund um Schotten« behøvede han så langt fra at køre sin maskine ud for at blive overlegen vinder, i Solitude-løbet var han suveræn, på Grenzland-Ring-banen må han lade sin maskine trække ud og vise, hvad han duer til, og tilsidst vinder han mesterskabet i Nürnberg.

Men så kom den sorte dag i Køln. Årets sidste løb skulle køres på landevejsbanen ved denne by. Inden det endelige løb skulle begynde, kørte Herz de sidste træningsomgange, men på den sidste omgang styrtede ha så uheldigt, at han fik et kompliceret brud på den venstre underarm, så han omgående måtte indlægges på sygehuset. Det var uden tvivl et hårdt slag for Herz, som det ville være for en hvilken som helst anden sportsmand, men i sportslige konkurrencer gælder de samme regler som i livet: »Den, der opgiver sig selv, er fortabt«. Så længe der består blot det mindste håb om, at man atter kan komme til at røre sine lemmer, vil man slet ikke beskæftige sig med den tanke, at det måske er forbi med at drive sport. Hvor mange tilskadekomne sportsfolk har ikke udført store bedrifter med en næsten overmenneskelig energi? Man behøver kun at tænke på den tyske sportsmand Manfred Loss, der har fået amputeret et ben. Før ulykken indtraf, var han en glimrende sportsmand og en meget fin højdespringer. Og hvad blev der så af ham, efter at hans ben var amputeret? Manfred Loss er stadig én af de bedste højdespringere, springer når som helst 1,70 meter, og han har med held deltaget i mange internationale konkurrencer. Dette og mange andre eksempler kan gives på, hvordan viljen kan triumfere selv over en hård skæbne. Wilhelm Herz befandt sig i nøjagtig den samme situation. Og han havde det uheld at styrte og komme så slemt til skade, at han næsten måtte opgive sin lidenskab og kærlighed, motorsporten. Dertil kom, at sporten tillige var hans erhverv. Hans glæde ved at deltage i motorsporten var ikke alene hans hobby, men han var 100 % professionel. Herz tabte imidlertid ikke modet, men optog kampen med stædig energi.

Nu begynder den næsten heroiske historie om en mand, der ikke alene kæmper for sin arm, men for sin stilling som racerkører, og til syvende og sidst om en mand, der kæmper for at slå verdensrekorden. Det er forståeligt, at han vægrede sig ved at tro, at verdensrekorden måtte opgives for hans vedkommende, netop som han stod ved sine ønskers



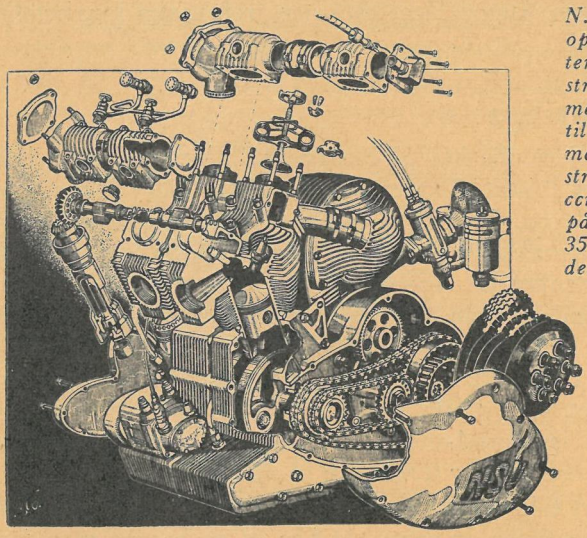


Efter mange forudgående forsøg fandt man i midten af 1950 frem til den rigtige karosseriform. Der blev fremstillet 20 forskellige modeller i målestokken 1:5, og samtlige modeller blev undersøgt i vindtunnelen, således at man kunne fastslå luftmodstandens nøjagtige værdi. Selv en af N.S.U.'s lærlinge var med i dette arbejde. Han snittede en træmodel af Herz i fuldstændig nøjagtig størrelsesforhold.

Først ville man lukke karosseriet helt eller i det mindste kun fremstille en lille udskæring til hovedet, men så besluttede man at give Wilhelm Herz lidt mere luft. Udskæringen blev gjort større, og forsøgene i vindtunnelen viste, at man kunne tillade sig denne forringelse af luftmodstandskoefficienten.

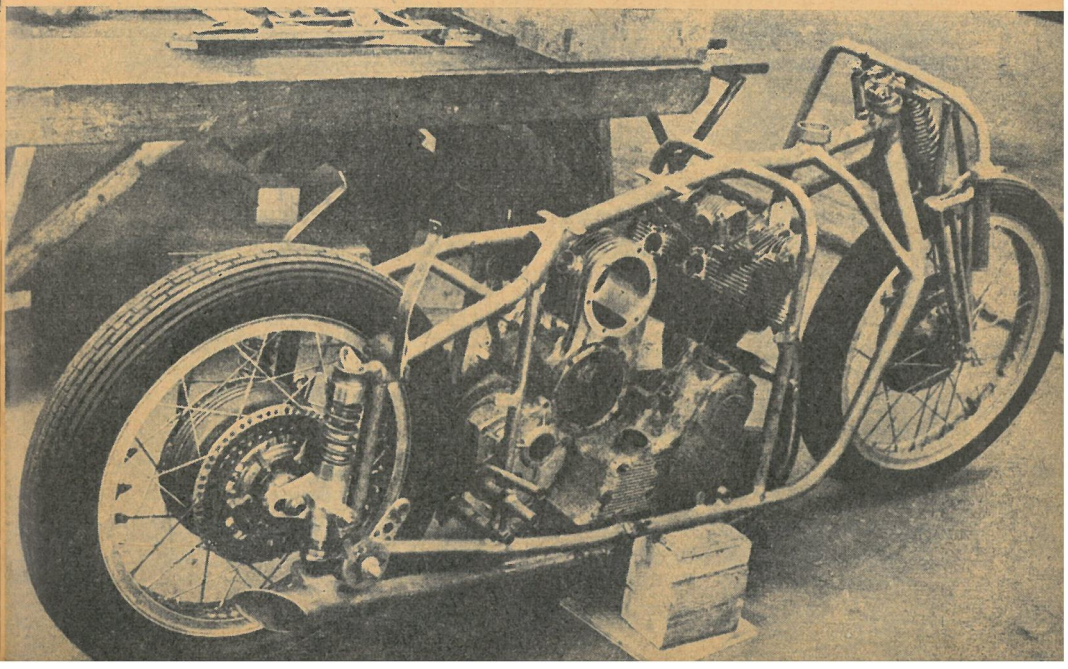
mål, og arbejdet med maskinen var i fuld gang. En dag kom det spændende øjeblik, da gipsen skulle fjernes. For Herz blev det et meget dramatisk øjeblik, og hans hjerte står næsten stille i det øjeblik, han konstaterer, at hans arm er alt andet end i orden. Det kunne muligvis være den første stivhed, fordi armen ikke var blevet brugt i så lang tid, men selv efter dagelange tålmodige forsøg lykkedes det ham ikke at bevæge armen. Det kan ikke længere bortforklares: Armen er blevet forkert behandlet, og nu er den stiv.

Herz blev imidlertid indlagt på den ortopædiske klinik i Heidelberg, og her tilbragte han de følgende 2 måneder. Erfarne sportslæger blev taget med på råd, og Herz måtte underkaste sig den ene operation efter den anden. Det krævede tålmodighed, megen tålmodighed og nerver. Det forfærdelige ord amputation blev tilmed nævnt. At dette forslag



N. S. U. kompressormotoren opstod i 1937—38, da Walter William Morre var konstruktionschef for N. S. U., men Albert Roder kom snart til at gøre sin indflydelse mærkbart gældende på konstruktionen. I 1950 kom 500 ccm kompressormotoren op på sin maksimale ydeevne. 350 ccm maskinen havde på dette tidspunkt 75 heste i sig, og 500 ccm maskinen klatrede fra oprindelig 60 op til 90, så op til 98 og til slut — i begyndelsen af 1951 — op til 110 hk. Med 110 hk kunne man rolig indlade sig med rekordforsøget.

På N.S.U.-fabriken var man imidlertid også blevet klar over, at stellet på den normale landevejsracer måtte forlænges for at opnå den tilstrækkelige styringsstabilitet. Bortset fra denne forlængelse og nogle yderligere forstærkninger og afstivninger var rekordmaskinens stel i princippet det samme som på racermaskinerne. Også den parallelførte gittergaffel blev bibeholdt.



blev trukket tilbage igen, kunne Herz takke en trofast ven for, nemlig løbsleder *Germer*.

Manden med jernviljen

Herz satte hele sin jernvilje ind på det ene at blive rask, og derfor nåede han også målet tilsidst. Det endelige resultat blev: Hans arm kunne igen holde om styret. Men dette resultat havde også kostet utrolige anstrengelser. Den svækkede arm måtte bringes i form igen gennem systematisk og hård træning. Situationen var uhyre spændende. På den ene side Herz kæmpende for sin arms helbredelse, på den anden side den fremadskridende opbygning af verdensrekord-maskinen på fabriken. I lang tid havde Herz ikke nogen som helst form for sikkerhed for, at han kunne klare det, men da dr. Froede i sommeren 1950 meddelte ham, at angrebet på verdensrekorden var definitivt vedtaget, kastede Herz sig med dobbelt energi over træningen af sin arm.

Da han var kommet tilbage til Lampertheim, stod han hver morgen op i de tidligste morgentimer og begav sig hen til en bagermester, hos hvem han ældede dejg, eller han gik igang med at bearbejde en ordentlig kitkugle på sin faders værksted, begge dele glimrende måder at styrke armmuskulaturen på. Han trænede med en ekspander, tog kolde bade og slambade og måtte udholde en smertende massage. Han slæbte rundt med alle slags vægte og genstande i huset. Han høvlede og savede. Svømning og boksning hørte også med til dagens program ligesom tovtrækning og cykling. Herz gik med liv og lyst op i hele programmet, og hans opofrende hustru, fru *Johanna*, sørgede for den moralske oprustning.

Over 100 hk.

Og tilsidst kunne så de første forsøg med motorcykle gøres. Langsomt blev hastigheden sat i vejret, og det varede ikke længe, før Wilhelm Herz racede over træningsbanen med den gamle rutine. At hans nerver blev skånet det mest mulige i denne tid, sørgede hans hustru for. Hun overvågede omhyggeligt, at han sov mindst 10 timer hver dag, og også efter middagen måtte Herz tage sig en lille lur. Fra januar 1951 kom træningsprogrammet op på fulde omdrejninger. Målet var rykket nærmere, og det betød, at han skulle være i topform til foråret.

Hidtil var resultatet af alle anstrengelserne, at hans arm var næsten lige så frisk som i gamle dage.

På fabriken stod imidlertid resultatet af det enestående samarbejde på prøvebænken. Rekordmaskinen kom overhovedet ikke på »bremsen«

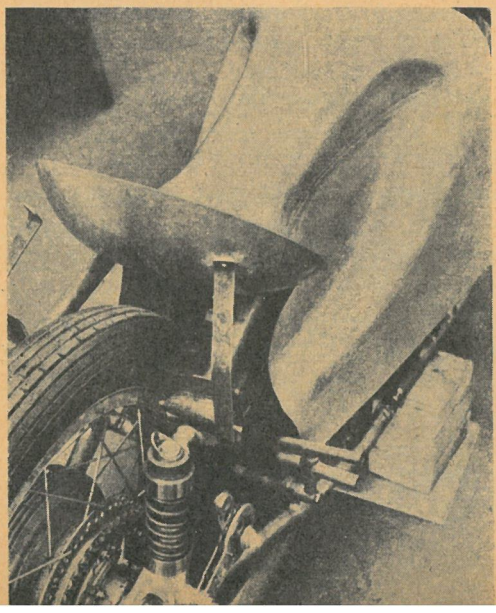
mere. Den havde de nødvendige hestekræfter i sig, men dermed var det ikke gjort. Til en rekord hører ikke alene en stærk motor og en rask kører, der har mod til at dreje håndtaget i bund. Sådan var det én gang, vistnok lige indtil motorcyklernes tophastighed kom op på 250 km/t. Da hastigheden kom op over dette tal, blev det en sag om liv eller død. Ved denne grænse dukkede nye problemer op, og de voksede stadig med de stigende hastigheder. De 105 hk, N.S.U. kompressor-motoren præsterede på bremsen, kunne man ikke klare en ny verdensrekord med. Den største og farligste modstander ved høje hastigheder er luftmodstanden. Prøv engang at køre på en cykle i stærk modvind, man kan næppe stampe sig frem, men hvis man krummer sig sammen, så vinden farer henover ryggen, går det bedre. Det samme gør sig gældende med motorcykler, og mest mærkbart kommer det til udtryk ved den racermaskine, som er den hurtigste i verden. Kan man formindske luftmodstanden, har man kun brug for den halve motoreffekt. Aerodynamikerne regnede, tegnede og spillede terninger om den rigtige strømlinie på karosseriet. De tilpassede det ene karosseri efter det andet til maskinen. De trak modellerne gennem vand for at fastslå, hvilken form der bød på den mindst mulige modstand. 23 strømliniekarosserier blev bygget, men først den 24. udgave var helt rigtig.

Et skræddersyet karosseri

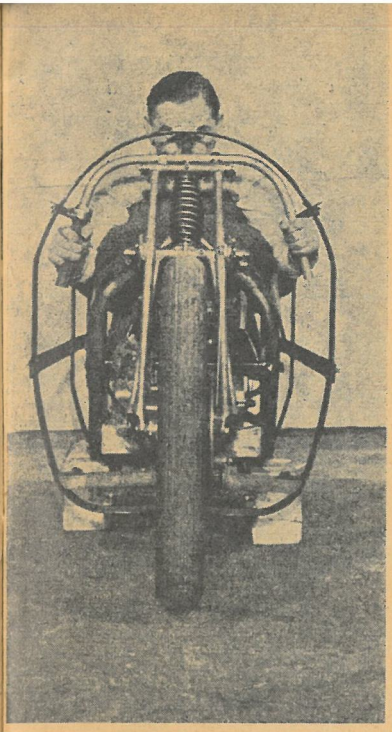
Wilhelm Herz kørte hver anden dag til fabriken, hvor han måtte prøve maskinens nye »overstykke«. Efter mottoet: Alt for kørerens sikkerhed var det næsten et endeløst arbejde at prøve og tilpasse karosseriet, der på millimeteren skulle passe både maskinen og køreren. Det krævende arbejde omfattede så forskellige ting som det rigtige sæde i lufttorpedoen og praktiske forsøg i vindtunnelen. Dr. Froede tog engang den modige kører til vindtunnelen for at træne ham rent psykologisk ved at lade ham få lejlighed til at indstille sig på, hvad der ventede ham, når han som et projektil skulle skyde gennem luften. Wilhelm Herz kunne ikke danne sig nogen forestilling om luftstrømmens voldsomhed, eftersom han aldrig havde kørt med hastigheder, der oversteg 250 km/t. Kraften i den forbistrømmende luft ved sådanne hastigheder overstiger de værste amerikanske hvirvelstorme, de frygtede hurricanes, der knækker hele skove som tændstikker og vælter belæssede jernbanevogne af skinnerne, som om de var lavet af pap. Hvordan gik det ikke englænderen *Bob Berry,* da han forrige år forgæves angreb verdensrekorden? Da han kørte med kun lidt over 200 km/t, hævede han hovedet lidt over vindskærmen, og den forbistrømmende luft rev den fastsurrede hjelm og brillerne af ham.

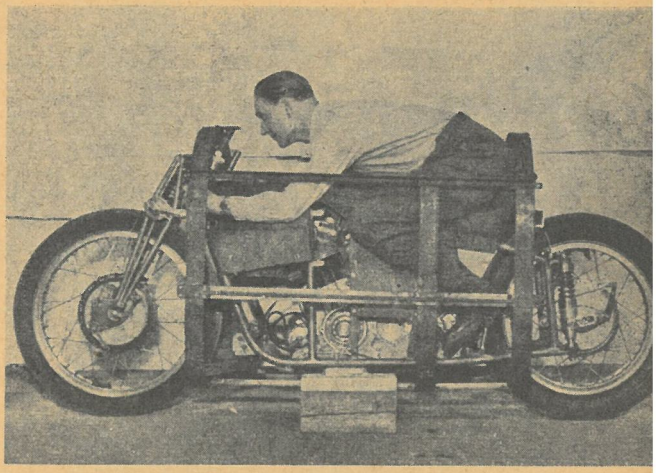
Herz vidste, hvad der ventede ham, da han klemte sig ned i rekordmaskinen. Det mindste vindpust fra siden, den ringeste ujævnhed i vejen ville let kunne tvinge det énsporede køretøj, der måtte anses for at være meget følsomt ved så store hastigheder, ud af banen og dermed berede ham den samme skæbne, der var overgået så mange af de andre, der havde haft den ærgerrighed at være den hurtigste. Men N.S.U.-fabrikens rekordkører havde den rette forståelse af sagen, og han havde nerver til at lade sig indkapsle næsten fuldstændigt i maskinen — i alt fald i højere grad end nogen tidligere rekordaspirant havde haft mod til. Han var faktisk Neckarsulms hemmelige våben, når han sad indelukket i metaltorpedoen.

Fra februar 1951 gik det med kæmpeskridt fremad til x-dag. Rekordforsøget var rykket frem til den umiddelbare fremtid. Herz trænede først på Hockenheim-Ring, og den kontrol med sin arm, han her foretog, blev en 100 % succes. Med andre ord: Han var klar, og det var motoren også. Begge struttede af kraft og energi. Herz havde en hestekur bag sig, og det samme havde motoren efter antallet af hestekræfter at dømme. Karosseriet fra modehuset »Strømlinie« sad, som det skulle, i al sin vindsmygende elegance, og således var egentlig alle gunstige faktorer til stede, for at man kunne melde: klar bane. A propos: bane. Løbsleder Germer fra N.S.U.-fabriken måtte ud på en hel odyssé for at finde en passende strækning. Faktisk beredte vanskelighe-



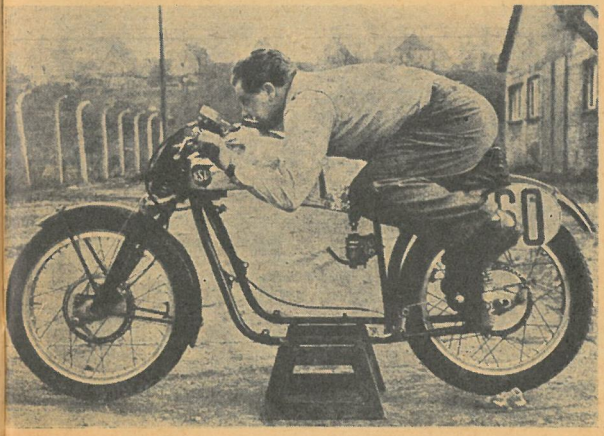
Wilhelm Herz fik et specialsæde efter mål. Forsænkningerne i pladen er formet nøjagtigt som hans sammenbøjede ben.





Så fik den langsomt fremvoksende rekordmaskine monteret det skelet, der skulle bære aluminiumskarosseriet. Wilhelm Herz måtte ustandselig være »forsøgskanin« i racerafdelingen.

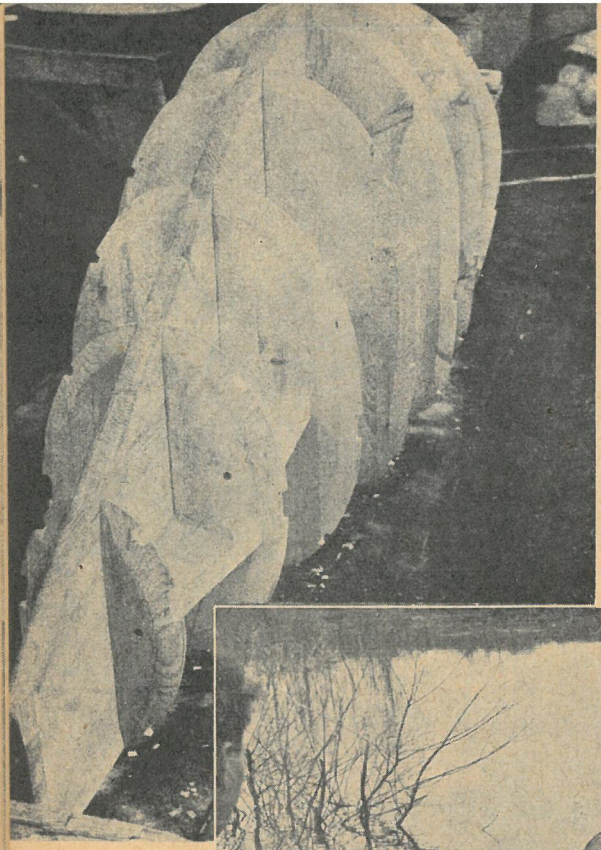
Der blev regnet meget nøje med hver mm, da rekordmaskinens frontareal måtte være så lille som muligt.



Sådan så det ud fra siden, når Hermann Böhm sad på sin maskine. Det er bemærkelsesværdigt, hvor lille den ikke ligefrem spinkle Hermann Böhm kan gøre sig.

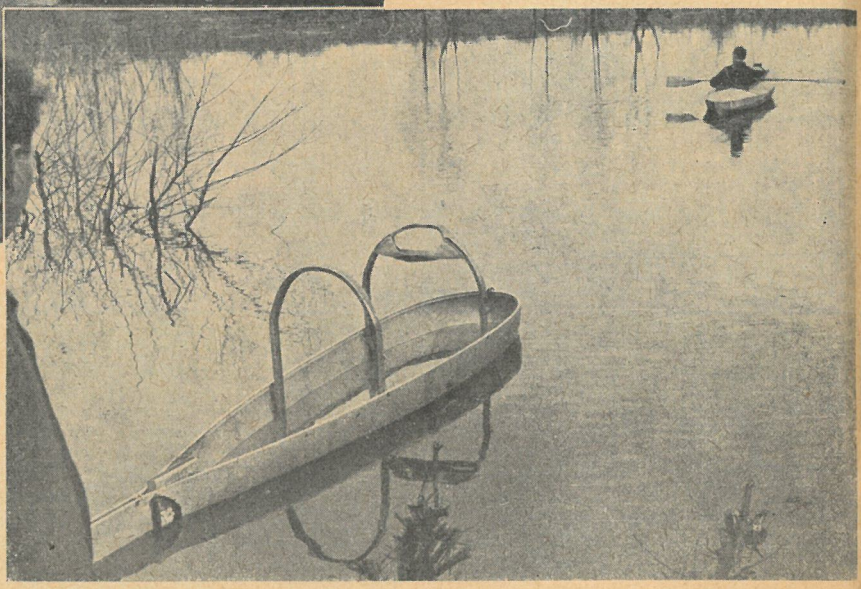


Sidevognsmaskinen, som Hermann Böhm skulle benytte til rekordkørslen, blev kun delvis indkapslet. For at få de rigtige mål til bagpartiet, måtte Böhm gentagne gange indtage denne lidet flatterende stilling.

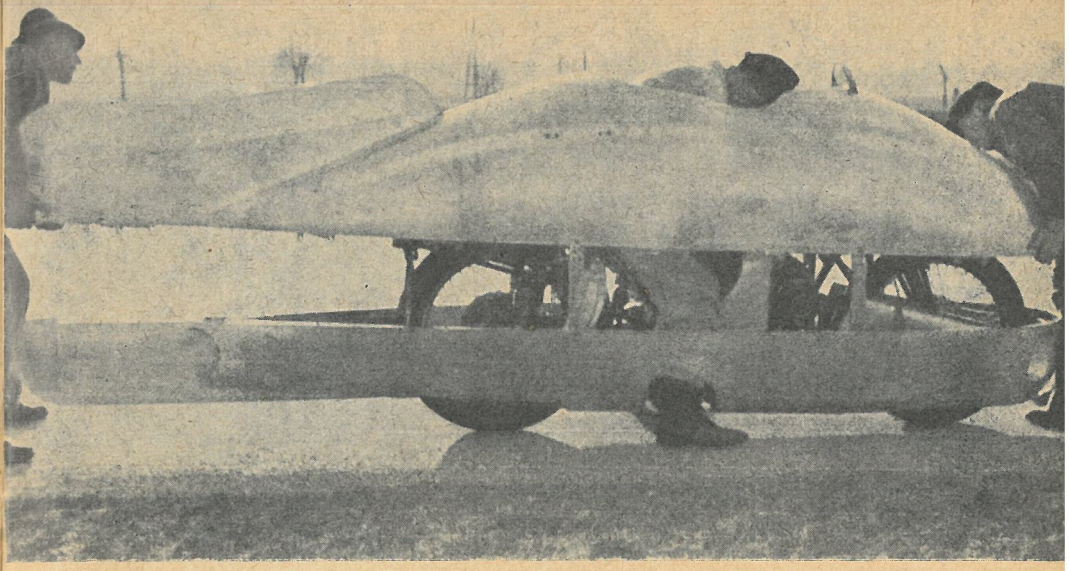


Efterhånden kunne folkene på N.S.U. tænke på den håndværksmæssige udførelse af karosseriet, men der var ingen store presser, der i løbet af få sekunder kunne give karosseripladen den rigtige facon — rekordmaskinens karosseri var håndarbejde fra A til Z. Her ses den læst, som pladen blev bukket over.

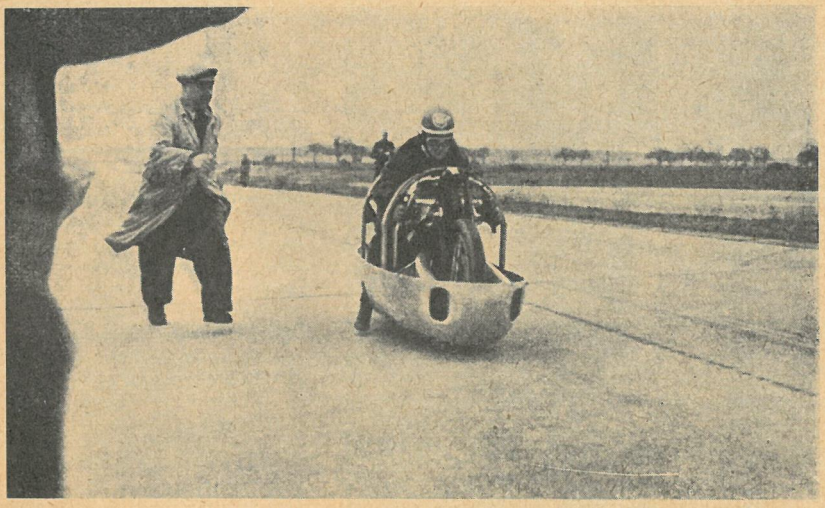
Fiskene i vandet er et godt forbillede for en strømlinie konstruktion, idet deres facon er yderst hensigtsmæssig. N.S.U. konstruktørerne tog fiskenes forbillede meget bogstaveligt og sendte strømliniekarosseriet ud på en sejltur, under hvilken de studerede strømningsforløbet.



derne med at finde en velegnet bane større hovedbrud, end nogen kunne drømme om. Først tænkte man på *Bernd Rosemeyers* gamle rekordstrækning, men den var forlængst blevet i en sådan forfatning, at den måtte anses for at være ubrugelig. Den eneste fordring, den endnu kunne opfylde, var den internationale bestemmelse, at faldet eller stig-



Det var endnu koldt og råt ude i naturen — i februar og marts 1951 — da man for første gang monterede det færdige karosseri på maskinen. Karosseriet var endnu umalet og uden fabriksmærker, og maskinen var endnu kun »den anonyme aluminiumsfisk«.



Endelig kunne man begynde på de første køreprøver. Uventet som et lyn fra en klar himmel dukkede N.S.U.'s racermandskab op på autostradaen Heilbrenn-Stuttgart. Vejstrækningen blev afspærret i en halv time, og så kørte Wilhelm Herz i begyndelsen kun med det halve karosseri og ikke særlig hurtigt et par gange frem og tilbage. Da han kom tilbage fra sin første forsøgskørsel, sagde han: »Maskinen ligger pragtfuldt!«

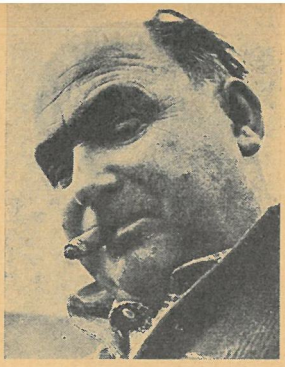
I mellemtiden havde løbsleder Germer og Wilhelm Herz valgt autostradaen München-Ingolstadt til rekordforsøget. Der blev oprettet en konstant kontakt mellem meteorologerne i München og fabriken i Neckarsulm. Når vejrprofeterne kunne love godt og frem for alt stille vejr den følgende dag, dampede de lyseblå lastvogne afsted med rekordmaskinen, komplet værkstedsudstyr og mekanikere. Denne tur på 300 km blev foretaget adskillige gange.



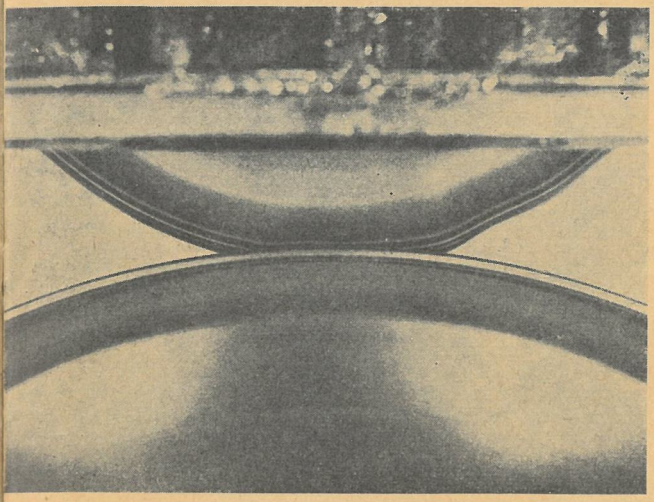


I de tidlige morgentimer viste Herz sig pludselig med strømliniemaskinen på vejbanen, der plejede at være tom på dette tidspunkt, men kompressormotorens brølen fik altid samlet en håndfuld interesserede tilskuere. Herz drønede banen igennem et par gange, og hele mandskabet forsvandt derefter lige så pludseligt, som de var kommet. Man kunne tro, at det hele var noget spøgeri.

Det var bitterligt koldt i disse første forårsdage i 1951. Wilhelm Herz og Hermann Böhm kørte deres første forsøg ved München med tildækkede ansigter — så skærende var kulden.



Medens dette forberedelsesarbejde stod på, var der een, der ikke sagde mange ord, nemlig mester Mack. Han arbejdede med sine mænd i N.S.U.'s racerafdeling i dage og nætter både hverdage og søndage, men trods det krævende arbejde så mester Mack veltilfreds ud.



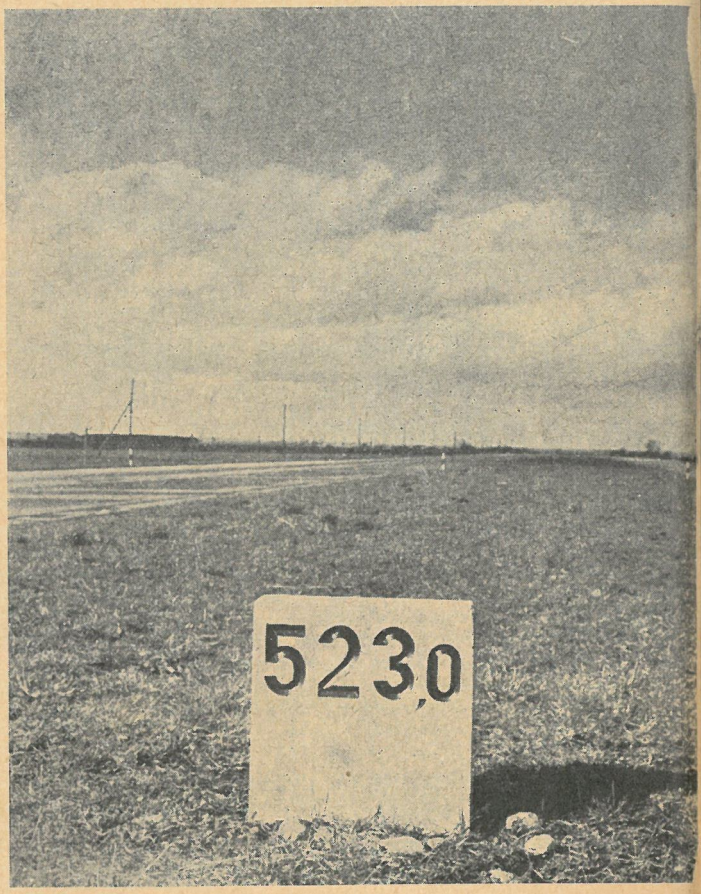
Parallelt med forberedelsesarbejdet i Neckarsulm udførtes en række forsøg på Continental Gummifabrik. På denne virksomhed udførte man et stort arbejde for at fremstille de rigtige specialdæk til rekordmaskinen. Det var et vanskeligt arbejde, for det er absolut ikke nogen bagatel at skulle overføre de 110 hk til vejbanen. Men tilsidst løb på den stålpladepanserede prøvestand et dæk, der opfyldte alle krav. Det var i stand til at overføre en kraft til vejbanen, som normalt kræver et dæk med den femdobbelte volumen. Slidbanen var meget tynd, da gummiet ellers ville være blevet opvarmet til selvantændelse. Her ser vi et forsøgsdæk, der ved en hastighed af 300 km/t viser en udpræget deformation. Det dæk, man tilsidst fremstillede til formålet, havde ikke denne negative egenskab: Det kunne uden at tage skade udholde en hastighed på 300 km/t i en halv time og endda med en hjulbelastning på 600 kg.

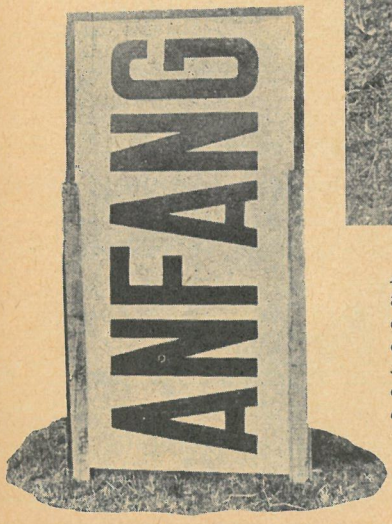
ningen en kilometer før og efter målestrækningen ikke måtte overskride 1 procent.

Autostrada-eksperterne anbefalede både den ene og den anden strækning. Germer og Herz kørte på kryds og tværs ad cementvejene gennem Tyskland, men de fandt ingen passende strækning. Et snedigt hoved foreslog endda saltsø-banen i U.S.A., men forudsætningen for en tur til saltsøen, der ligger i den amerikanske stat Utah, manglede. Strækningen derovre måtte være ideel, eftersom det er her, automobilrekorderne er blevet slået gang på gang, sidst af englænderen *John Cobb*, der i 1947 satte den endnu gældende verdensrekord for automobiler ved at køre med en gennemsnitshastighed på 634 km/t. Til dette rekordforsøg blev saltsøens overflade særlig skrabet og poleret. Hvad nyttede alle disse overvejelser? N.S.U. kunne ikke tage til U.S.A. med hele sit mand-

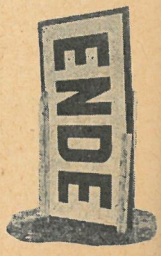
skab. Den tidligere rekordstrækning ved Dessau var blevet så temmelig ødelagt for slet ikke at tale om de politiske forhold, der umuliggør en kørsel i Østtyskland, og denne strækning kunne således ikke komme i

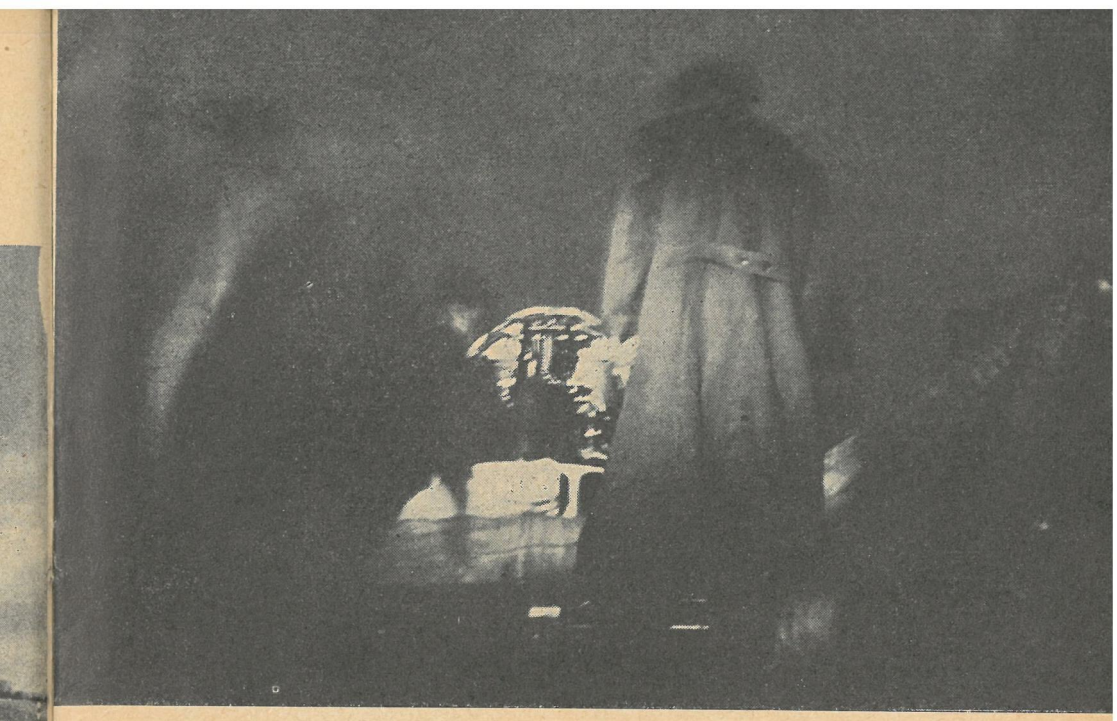
Autostradaen München-Ingolstadt er fuldstændig jævn og lige på de første kilometer uden for München. På denne strækning findes ingen skovbevoksning, men kun nogle huse og viadukter, der kan være årsag til hvirveldannelser i vindens luftstrømning. Ikke langt fra München står 523 kilometerstenen, ved hvilken målstrækningen begynder.





De mange trafikanter, der benyttede landevejsstrækningen i dagene mellem træningen og rekordkørslen, undrede sig meget, da de opdagede først et skilt med »Anfang« og senere et med »Ende«. For Wilhelm Herz og Hermann Böhm betød disse skilte den eneste orientering, de havde mulighed for under deres hurtige kørsel.





Og så kom den 12. april 1951. Dagen før var rekordforsøgene slået fejl, fordi tidtagningen svigtede. Nu skulle det være alvor ...

Om natten havde det regnet og stormet. Det havde været et frygteligt vejr, og ingen kunne for alvor tænke på en rekordkørsel, men vejrprofeterne havde lovet tørt og vindstille vejr klokken 5 om morgenen.

Det var endnu nat, da N.S.U.-mandskabet samledes rundt om maskinerne. Tilskuerne, som strømmede til på dette tidlige tidspunkt, hørte allerede på lang afstand varmluftbælserens dybe brummen. Og der står så den maskine, som Wilhelm Herz måske vil slå verdensrekorden med om en halv time. Først bliver motoren gennemvarmet med varm luft således, at den kan have den gunstigste arbejdstemperatur lige fra starten. Fotografernes blitzlamper lyner — det er en spøgelsesagtig atmosfære.

betragtning. Midt i dette dilemma fik løbsleder Germer austradaen München-Ingolfstadt i tankerne. Det var på denne strækning, hastighedsprøverne i forbindelse med Tysklands-løbet 1950 var blevet afholdt. En kort besigtigelse sammen med Herz gav det resultat, at man fandt de første kilometer af autostradaen uden for München velegnede.

Vejrprofeternes forudsigelser

Da de meteorologiske betingelser er særlig vigtige for et sådant foretagende, blev vejrprofeterne taget med på råd. De fastslog: I dette område findes ingen forstyrrende faktorer som f. eks. spredt skovbevoksning, der altid betyder en fare for bygedannelser. Strækningen måles,

rekordforsøget bliver internationalt tilmeldt og tidtagningen organiseret. De første træningskørsler på banen begynder, og resultaterne er gode. I Neckarsulm stiger optimismen. Vejrtjenesten afgiver daglig meldinger og forudsiger sluttelig de sidste dage i 1951 som det gunstigste tidspunkt. Denne spådom kom ikke til at gå i opfyldelse. Vejret blev dårligere og dårligere, det sneede tilmed — vejrprofeterne havde endnu engang taget fejl. Denne venten på godt vejr gjorde mange nervøse, men på N.S.U. holdt den optimistiske stemning sig. Endelig var meteorologerne i stand til at udpege to ideelle terminer, og det endda på både dag og klokkeslæt. Disse dage var den 11. og 12. april.

Endelig sker det

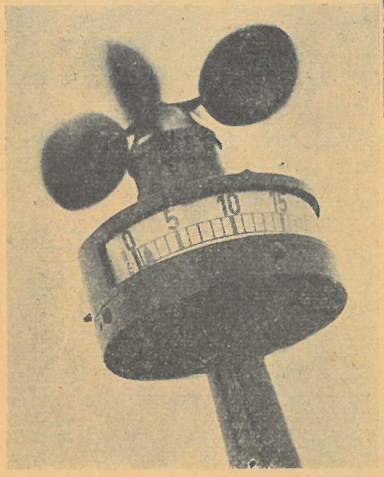
Og så oprandt den store dag: Den 11. april. En storby vågner. Dette foregår altid på samme måde, ligegyldigt hvilken by der er tale om, og de mennesker, der skal tidligt op og passe deres arbejde, er næsten ens overalt. Den tidlige morgenstemning i en storby har altid været den samme og bliver ved med at være det. Aviskonerne smider de friske aviser ind gennem brevsprækkerne, mens læserne endnu strækker sig i sengen, mælkevogne og gartnervogne rumler over brostenene, og de første sporvogne skramler ud af remiserne. Mellem 4 og 5 om morgenen, når det dæmrende gry er ved at forkynde en ny dag, er Münchens gader i reglen endnu tomme. Morgenen den 11. april danner en undtagelse — da er der en myldrende trafik.

En strøm af biler, motorcykler og cykler drager mod nord til autostradaen München-Ingolstadt. Her skal det farlige foretagende starte. Her på den godt fejede cementbane skal det foregå, og med den kraftige N.S.U. motor er det måske endda muligt at nå 300 km/t grænsen. Betonbelægningen på det første par kilometer er jævn, de enkelte betonfag ligger uden ophøjninger, og der er ikke disse lange bølger, som kan give farlige svingninger ved høje hastigheder. På denne bane vil N.S.U. slå den absolutte verdensrekord.

I de sidste 10 år har mange kørere med ansete navne forsøgt at slå *Ernst Hennes* verdensrekord, som han satte den 28. november 1937 ved at køre 280 km/t på sin B.M.W. Det lykkedes imidlertid ikke for nogen af dem. Penge, maskiner, ja, endog menneskeliv blev ofret for den ene tanke: at være den hurtigste. Lige siden 1920 har mennesker sat hele deres tekniske kunnen, deres mod og deres opfindsomhed ind på den ene sag at slå den absolutte verdensrekord, men selve rekordkørslen er ikke blot en hastighedsprøve henad en udmålt bane, det er bogstavelig talt en kørsel på kanten af en afgrund, og denne kørsel kan betyde ét af to: Død eller liv gennem evig berømmelse. Wilhelm Herz vil gøre

I mellemtiden er det blevet dag. Politiet udførte et omfattende arbejde med at afspærre banen, og for en sikkerheds skyld blev hele strækningen gået efter for sidste gang for at fjerne sten og lignende, der kunne forårsage en ulykke.





Vinden er den store modstander på denne 12. april. Vil det blive ved med at være vindstille? Vejrprofeterne har lovet det — men de er jo kun mennesker og ikke i stand til at dirigere naturen. Overalt langs strækningen står vindmålerne, og der bliver holdt nøje øje med deres udslag. Viserne står på 2 — en vindhastighed på 2 meter i sekundet. Dette er den højeste grænse, man kan køre ved.

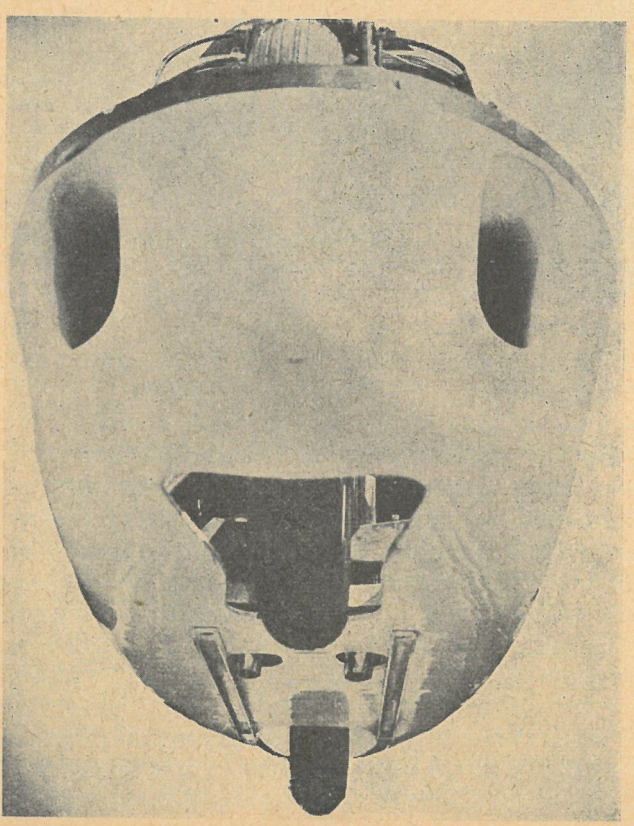
forsøget. Han vil slå Hennes verdensrekord. Han vil vinde kampen om hundreddelene af et sekund.

Rekordmaskinen er endnu skjult under de beskyttende dækkener. Så falder hammeren. Maskinen bliver varmet op. Vejret er så ideelt som nogensinde. Sidevinden bliver målt til 1 meter pr. sekund. En så ringe luftstrømning har man ikke haft under de forudgående prøvekørsler. Vejrprofeterne havde endnu engang vist, at de var ufejlbarlige, når det gælder om at forudsige vejret indenfor et lokalt område, og det må indrømmes, at de havde udpeget såvel den rigtige dato som det rigtige klokkeslæt. Meteorologernes arbejde er i høj grad prisværdigt, men man kan let få dårlige nerver, mens man venter på, at deres løfter skal blive opfyldt.

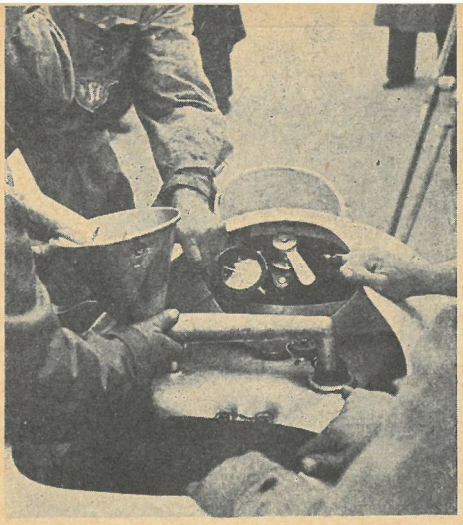
Pressechef *Arthur Westrup* kan tale med om det spørgsmål. Da han rekordnatten trådte ud af N.S.U.'s hovedkvarter, det kendte Münchener sportshotel »Haustein«, for at se, hvordan vejret var ved midnatstid —

da regnede det. En halv time senere regnede det stadig: henrivende udsigter! Endnu en time senere — det var klokken 2 — regnede det stadig, men dog mærkbart mindre. Kl. 3 blev det tørvejr, men til gengæld var vinden taget stærkt til. Papirstumper og støv hvirvledes op og dansede rundt i gaderne. Westrup bandede over meteorologerne, og det var ikke småting, han fik sagt om d'herr., alt imens han var ifærd med at henfalde i den dybeste melankoli på sit værelse. Da han efter nogle få timers hvile igen stod op, var underet sket. Fra kl. 4 om morgenen er vejret ideelt, og det bliver det ved med at være.

Alt er klar til start. Herz dykker ned i karosseriet, kompressoren hyler, motoren tordner, og maskinen forsvinder i det fjerne. I banens modsatte ende vender Herz og kommer tilbage — det var kun en opvarmningstur. Sekunder og minutter går, uden at signalet til den afgørende rekordkørsel gives. Ventetiden tærer på nerverne, men så kommer meddelelsen: Kørslen skal indstilles, det elektriske tidtagningssystem er ikke



Således ser rekordmaskinen ud set nede fra. Forhjulet har kun en lille udslagsmulighed, men under de enorme hastigheder er der kun mulighed for minimale udligninger i styringen. Udblæsningsrørene munder ud midt imellem hjulene. Ved at se på maskinen fra denne vinkel, forstår man så udmærket, at en journalist kaldte den »den flyvende haj«.



Som den sidste forberedelse inden rekordkørslen fyldtes tanken helt op. Det er en hemmelighedsfuld alkoholblanding, der anvendes til rekordkørslen. Tanken er fuld, låget skrues til, og alt er klar.

i orden. Det bliver forhåbentlig ligesom på teatret: Når generalprøven er mislykket, bliver premieren så meget desto bedre . . .

En ny dag

24 timer senere bryder en ny rekorddag frem: Den 12. april — den dato, der skulle blive en mærkedag både for Herz og N.S.U.

Kl. 4,15: Dagen bryder frem. Som en fin streg tegner den sig i horisonten. Ved kilometersten 523 forårsager fotograferne en lynild med deres blitzlamper. Stemningen er uudholdelig anspændt.

Kl. 5,00: Rekordmaskinen læsses af. Montørerne går så varsomt med maskinen, som var det et råddent æg. Kæmpemæssige gummislanger bliver lagt ud mod motoren, og gennem dem strømmer varm luft således, at hele motorblokken bliver jævnt opvarmet. Denne forvarmning sker nøjagtig på samme måde, som man anvender ved opvarmning af en flyvemaskines motorer. Det tager tid, men det har motoren kun godt af. De atmosfæriske betingelser er gunstige. Vindmåleren viser under 2 meter i sekundet, røgen fra fabriksskorstenene stiger lige i vejret og markerer det ideale rekordvejr. Afsides fra startpladsens travlhed sidder Wilhelm Herz i sin »garderobe«, en Mercedes 170 V, og hører morgenmusik i radioen — han venter roligt, til han bliver kaldt frem på arenaen.

Kl. 5,30: Presenningen tages af maskinen, hvilket udløser en ny lynild fra fotografernes lamper. Med sit aerodynamiske karosseri ligner den en kæmpe-delfin, hvis finne står lige i vejret. Det 50 kg tunge aluminiums-karosseri er snehvidt, foran og bagpå er fabriksmærket malet, og der, hvor karosseriets over- og underdel er sat sammen, skjuler en tyk, sort staffering sammenføjningen. Den gigantiske rekordmaskine virker

Inden starten afprøves felttelefonen omhyggeligt, således at man er sikker på en god forbindelse mellem startstedet og målestrækningens begyndelse ved km-sten 523. Her har den internationale tidtager, svejtseren Bretscher og hans kollega Erny bygget det kompliserede måleapparat op. Tidtagningen bliver foretaget ad fotoelektrisk vej, idet tiden opgives i samme øjeblik, en lysstråle, der spænder over vejbanen, brydes.



Og her er Wilhelm Herz og Hermann Böhm, de to mænd, der nu skal forsøge at slå verdensrekorderne. Vi taler med dem nogle minutter før starten, de er rolige, som om denne dag ikke adskilte sig fra alle andre dage. På dem kan man ikke mærke, at der er noget farligt ved foretagendet.



Herz kører en hurtig opvarmningstur. Rekordmaskinens fine tændrør bliver efterset af Boschspecialisten Bamminger, der studerer hvert rør nøje under en lup. Motorens tilstand afspejler sig klart i rørets indre.

Og så er der kun nogle få minutter til starten. Otto Mack vil selv have ansvaret, og her ligger han på banen for at konstatere, at der ikke har sat sig fremmedlegemer af nogen art fast i dækket. Et lille søm eller en skarp sten vil kunne medføre en ulykke.





Nu er det store øjeblik kommet! Wilhelm Herz er på plads i maskinen og indtager den stilling, som han i de sidste uger har indøvet utallige gange. Han er ganske rolig. Otto Mack og Richard Horch løber maskinen i gang — også dette er indøvet mange gange.

næsten uhyggeligt lang. På forpartiets nederste del findes to store lufthuller. Gennem disse strømmer luften gennem de bagudrettede kanaler og presser på denne måde maskinen til jorden ved maksimal hastighed; en genial udformning.

Kl. 5,45: Wilmhelm Herz kommer til syne i sin læderdragt. Den personificerede ro. Så klemmer han sig ned i torpedoen, hvor han næsten intet spillerum har. For ham er denne rekordjagt ikke noget lykkespil. Han véd, at det omsorgsfulde forberedelsesarbejde har fjernet de mange tilfældigheder, der plejer at vise sig ved rekordkørsler. Hans tillid til teknikernes arbejde giver ham den samme urokkelige ro, som han altid er i besiddelse af umiddelbart før starten til et løb.

Eventyret begynder

Kl. 5,50: Herz spænder styrthjelmen på. Ved at støtte sig til to hjælpere — den ene er naturligvis mester *Mack* — svinger han sig op i maskinen. Cockpit'ets låg bliver lagt på. Herz krummer sig sammen over styret og forsvinder helt ned i karosseriet, kun den himmelblå styrthjelm stikker lidt op. To montører løber maskinen igang, kompressoren hyler, motoren brøler, og Wilhelm Herz racer afsted på sit første forsøg, der ganske vist kun er en opvarmningstur.

Kl. 6,00: Det er blevet dag. Begge kørebanerne på autostradaen München-Ingolstadt er afspærret på mønsterværdig måde. Afspærringerne er udført af politiskolen i Fürstenfeldbruck, og at man dèr havde den rette forståelse af opgaven, viser den omstændighed, at da man

skulle bruge 300 frivillige til afspærringen, meldte alle 800 mand sig. Den rigtige sportsånd kender ingen grænser. Tilskuerne danner et kilometerlangt spalier langs banen. På viadukterne hænger tilskuerne som en klase druer. Som en elektrisk strøm går en stemning af spændt forventning gennem disse menneskemasser. Motoren drøner ved startstedet. Mædene rundt om Herz siger ikke et ord. De er alvorlige og anspændte, men deres tanker gælder alle det samme: Vil det lykkes?

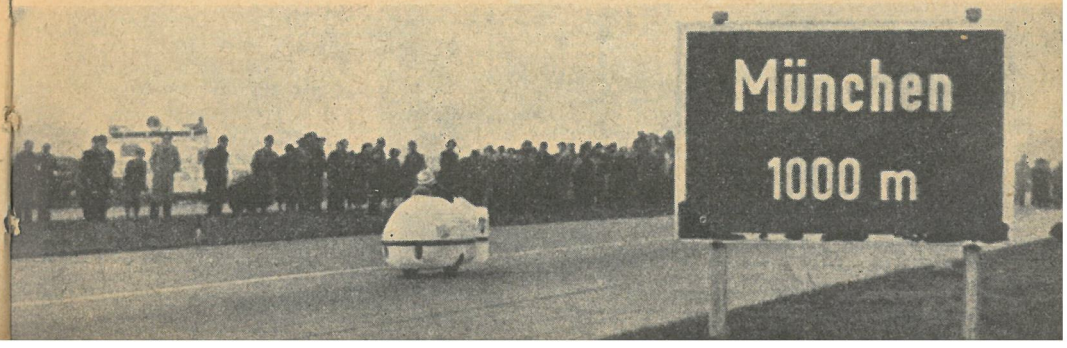
80 meter i sekundet

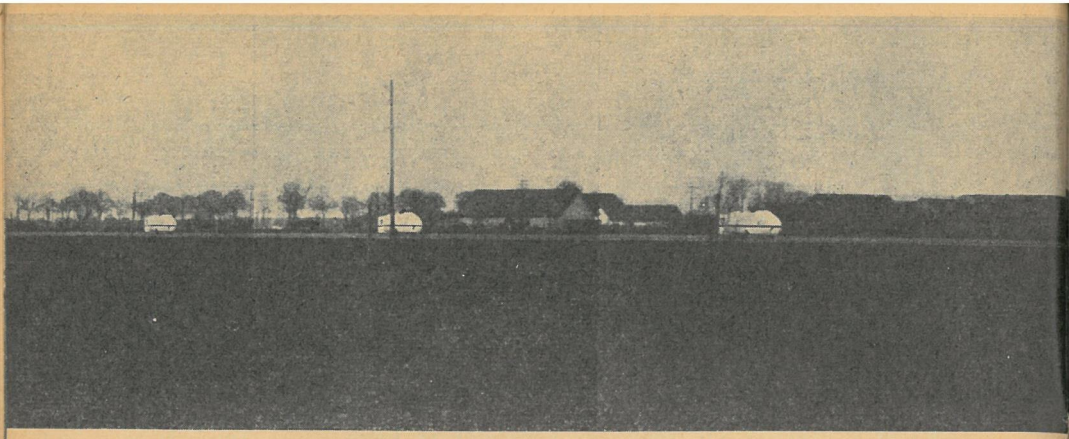
Nu er det alvor. De første to kilometer er beregnet til tilløbet, så kommer den strækning, målingerne foretages over, først en flyvende kilometer og så en flyvende mile. Tidtagningsapparatets lysbånd markerer begyndelsen og slutningen på målestrækningerne. Når maskinen på sin fart bryder disse lysstråler, vil tidspunktet ad fotoelektrisk vej blive registreret med et hundrededel sekunds nøjagtighed.

Kl. 6,05: Kompressorens brøl stiger til et crescendo. Start! Som skudt ud af en katapult flyver den hvide pil henad betonbanen. Maskinen ligger enestående på vejen. Dens overdådige kraft overføres legende let til vejbanen. Uden mindste slingren suser motorcyklen langs den sorte stribe med en hastighed på op til 80 meter i sekundet. I et nu er maskinen forsvundet i det fjerne, og snart efter opgives tiden for den første tur: 12,36 sekunder for den flyvende kilometer. Det svarer til en gennemsnitshastighed på over 290 km/t. Vild jubel!

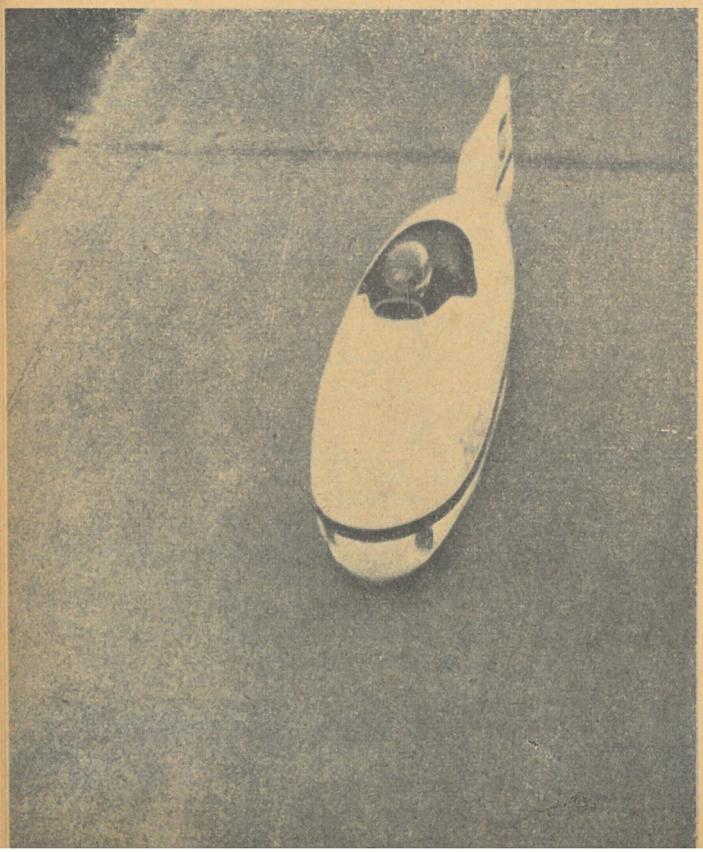
Kl. 6,10: Jublen afløses igen af spændt forventning. Kompressorens drøn kommer igen nærmere, og lyden bliver stadig stærkere. Herz er på vej i den modsatte retning. Ifølge de internationale regler skal strækningen gennemkøres i begge retninger indenfor en time. Men Herz har ikke tid til at vente. Dèr er han allerede. Rolig, som på en usynlig

Journalister, filmsfotografer og fotografer får rigt bytte. Nu drøner motoren umiddelbart efter starten, ... maskinen svajer endnu lidt, stabiliserer sig så ...

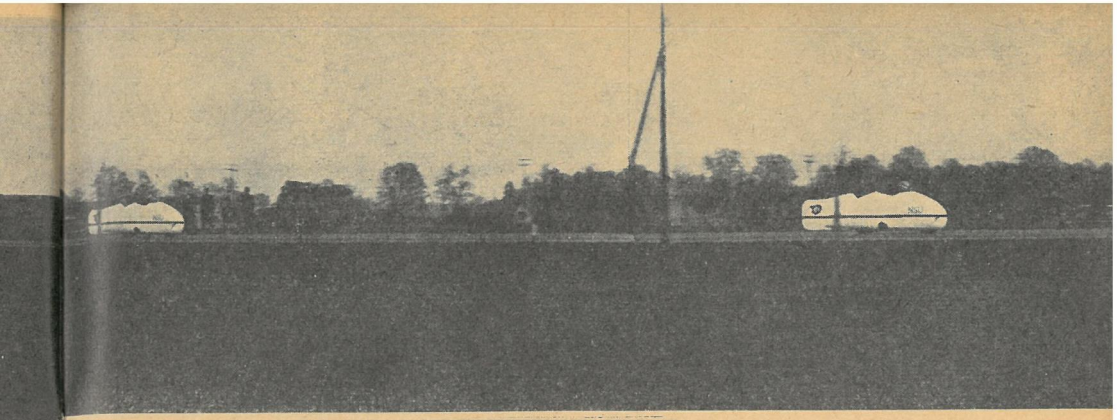




. . . og opnår efter et kort tilløb en vanvittig hastighed. Det menneskelige øje formår ikke mere at følge med i dette tempo, men kameraet kan fastholde situationen.



Hvad der virkede særlig overraskende for mange tilskuere, der i sin tid også havde overværet Ernst Hennes rekordkørsel, var den stabilitet, maskinen udviste under kørslen. Medens Hennes maskine kørte i zigzag ned ad banen, lå Herz's maskine så sikkert, som kørte den på skinner.

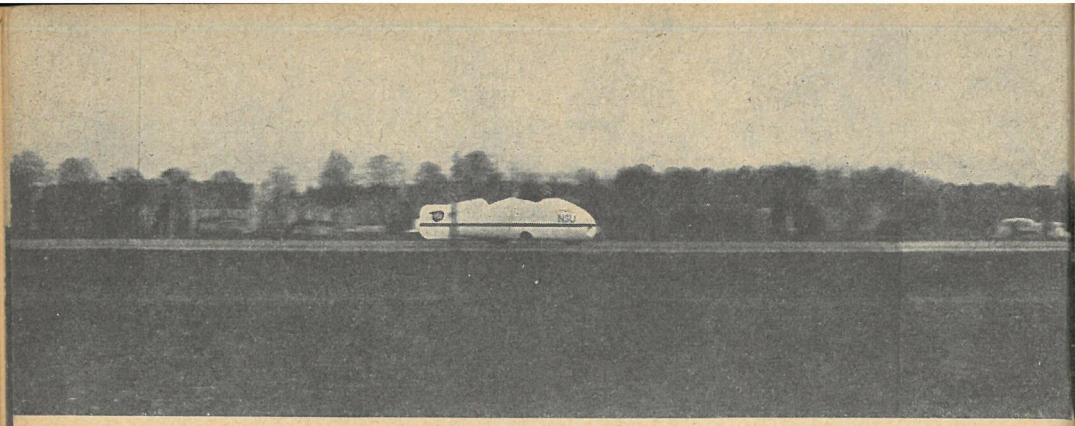




Wilhelm Herz er forsvundet ud ad banen. Ved startpladsen har man ikke kunnet se ham længe, da tågen i de tidlige morgentimer hurtigt skjuler ham. Kun motorens brølen høres i det fjerne. Montørerne — disse flittige og dygtige mænd, der lever med motorerne — sætter sig på hug på banen og lytter efter motoren ... Vil det lykkes?



Ved 523 km-stenen står en kvinde, aer i disse minutter følger begivenhederne med den største ængstelse. Det er fru Herz. Hendes ansigt udtrykker den anspændelse og bekymring, hun føler i disse minutter, men det er snart overstået ...



Otfried Schmidt følger med sin Leica den forbiflyvende Herz.

skinne, suser verdens hurtigste motorcykle forbi og standser ved startstedet.

Kl. 6,12: Ernst Henne skynder sig hen til Wilhelm Herz, klapper ham anerkendende på skulderen og gratulerer ham hjerteligt. Vi kender endnu ikke de officielle tider, men så lyder pressechef *Arthur Westrup*'s stemme i højttaleren, og den forkynder både glad og ophidset: »Wilhelm Herz har på N.S.U. slået den absolute verdensrekord. På udturen opnåede han 294 km/t og på hjemturen 286 km/t. Den nye verdensrekord for den flyvende kilometer, der blev tilbagelagt på 12,42 sekunder, er nu på 290 km/t, og den flyvende mile er på 288 km/t. Wilhelm Herz gennemkørte den flyvende kilometer fem tiendedele sekund hurtigere end den hidtidige rekordindehaver Ernst Henne på BMW.«

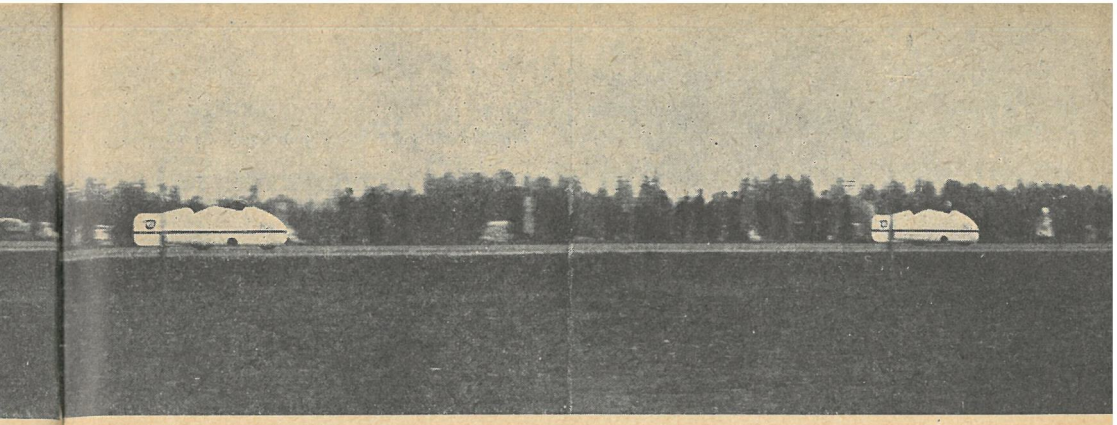
Næppe er det sidste ord udtalt, før jublen bryder løs.

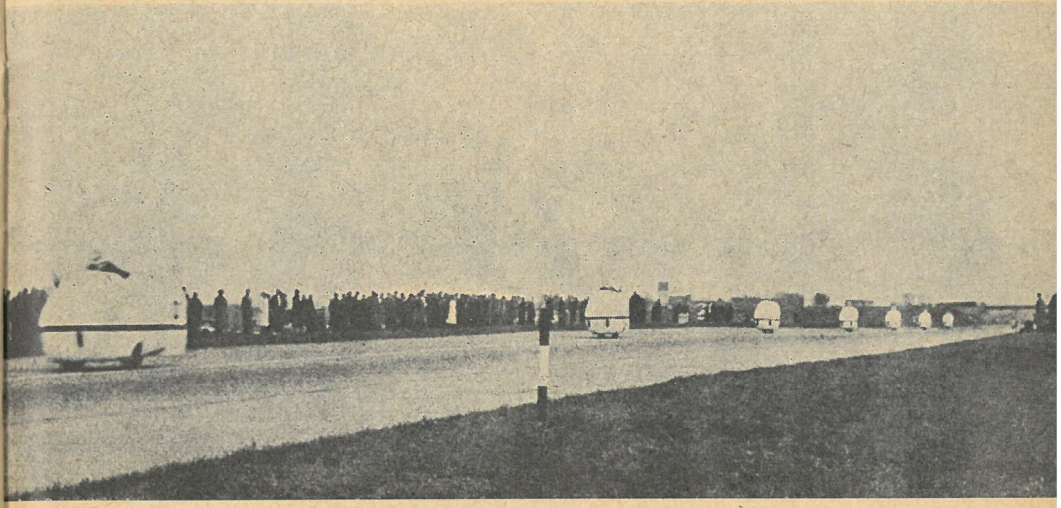
Selvfølgelig er Herz dagens mand, men de, der kender ham fra de mange mesterskabsløb, ved også, at han er meget beskeden og ikke selv sætter sine præstationer i forgrunden.

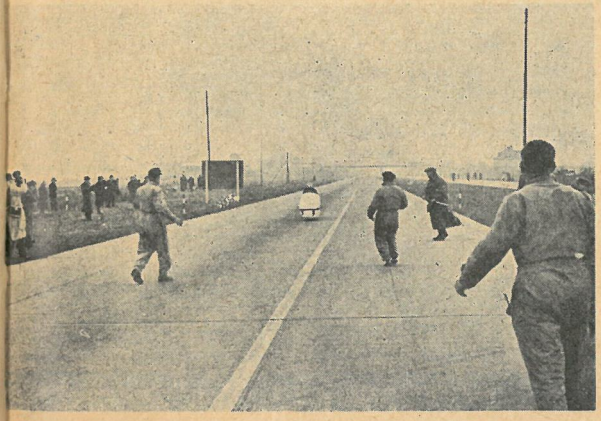
— Forberedelserne var meget mere nervepirrende end selve kørslen, siger Herz. — Maskinen ligger helt rigtigt på banen — jeg havde fuldt herredømme over den. Det værste var vindstøjen, den overdøvede motorlarmen.

Det var nær gået galt

Og så erfarede man først, at Herz virkelig havde bevæget sig lige på afgrundens rand. En jeep brød i de få sekunder, rekordkørslen varede, gennem afspærringen, men Herz var ret naturligt den hurtigste, og han passerede foran vognen uden at lade sig forurolige af den farlige situation. Samtidig strejkede omdrejningstælleren, så Herz måtte køre »på følelsen«; han vidste slet ikke, hvor hurtigt han kørte, men han havde





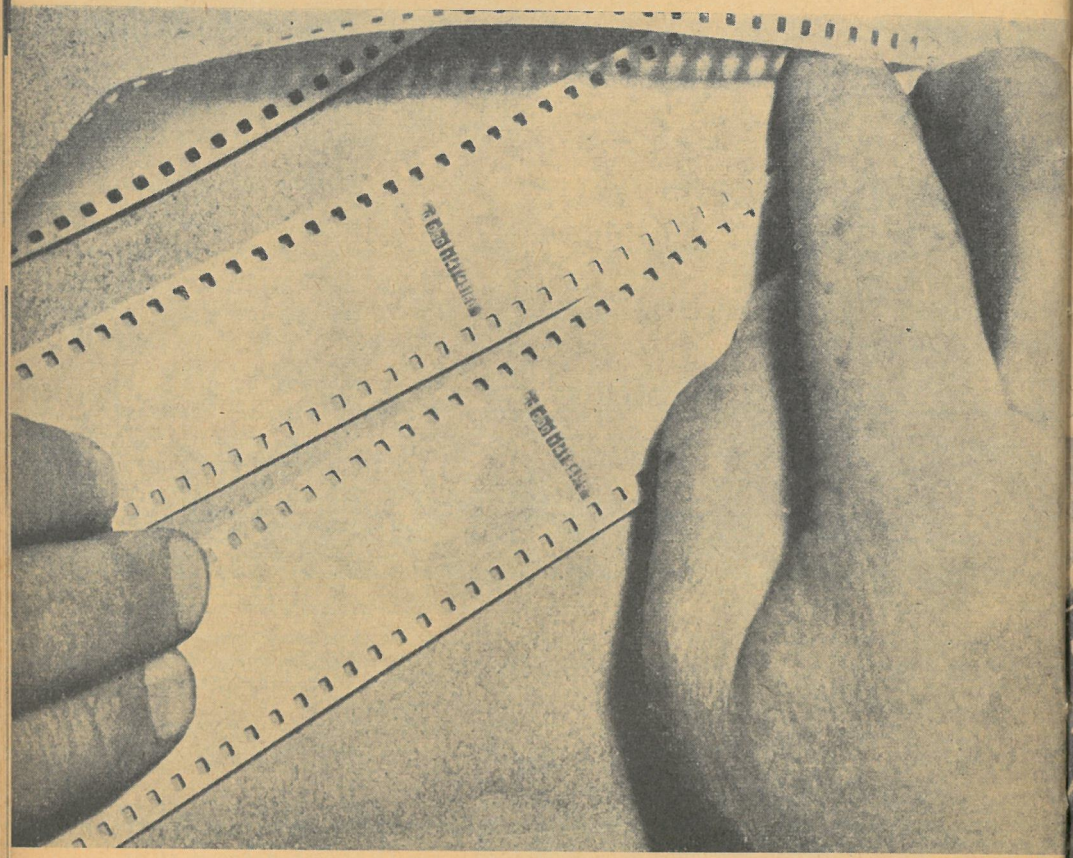


Herz er allerede på tilbagevejen. Man hører i det fjerne den hurtiggående motor, og et øjeblik efter flyver han forbi som et skud . . .

. . . så tager han gassen af og lader maskinen løbe farten af sig. Montørerne løber til, og et øjeblik efter er maskinen bragt til standsning. Tiderne er endnu ikke blevet opgivet; men de har alle på fornemmelsen, at det er lykkedes.



Vi vil lige se på de sidste meter af Herz' rekordkørsel. På begge sider af karosseriet har man anbragt udskæringer, der lige nøjagtig var så store, at han kunne få fødderne ud igennem dem. Om få sekunder er maskinen bragt til standsning.



Tidtagningskameraet måler med en nøjagtighed på $^1/_{1000}$ sekund. Knap et minut efter at den sidste lysimpuls blev givet, kommer filmsstrimlen med tiderne ud af det fine apparat. Denne film er det uomstødelige bevis for resultatet af den kørsel, Wilhelm Herz har bag sig: Til udturen kørte han den flyvende kilometer på 12,26 sekunder = 293,638 km/t, på tilbageturen var tiden 12,58 sekund = 286,168 km/t. Gennemsnitsresultatet bliver (afrundet) 290 km/t. Det er ny, absolut verdensrekord for motorcykler.

Wilhelm Herz er verdens hurtigste motorcyklist. Det er ikke lutter jubel, der omgiver ham; den fare, han svævede i for få minutter siden, er ikke glemt. Hans venner trykker hans hånd med tavse smil, først senere kommer den befriende latter.





En af de første, der gratulerede Herz, var Ernst Henne, rekordindehaveren gennem 13 år. Selv om han på denne dag mistede sin titel, lykønskede han Herz af et ærligt hjerte og uden bitterhed. — En forbilledlig sportsmand.



Så kom mændene fra pressen, radioen og ugerevyerne. Få minutter efter at resultatet var blevet offentliggjort, blev nyheden telegraferet rundt om hele kloden: Herz har slået verdensrekorden på N.S.U.

Herz var næppe vendt tilbage fra sin rekordtur, før Hermann Böhm gjorde sig klar. Kl. 6,14 startede han med sin delvis indkapslede maskine på en opvarmningstur, kl. 6,43 startede han den egentlige rekordkørsel, efter at en fejl i tidtagnings-apparatet var blevet udbedret.



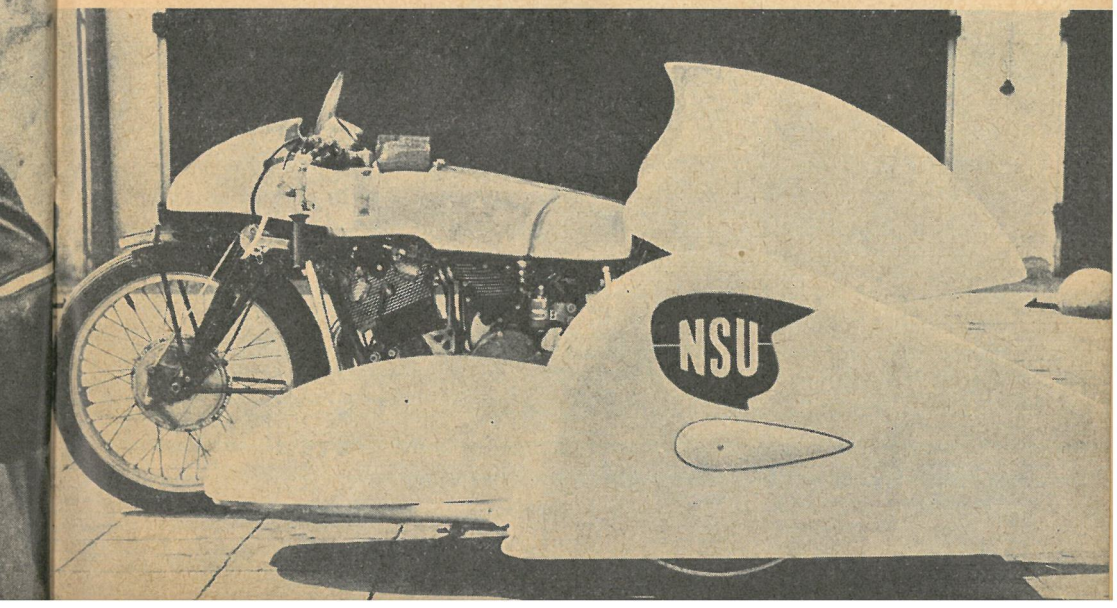
på fornemmelsen, at han havde vundet over sekunderne i kampen om den ny rekord. Med det opnåede resultat er hans rekordhunger imidlertid ikke stillet.

— Jeg vil ganske afgjort *over* 300 km-grænsen, sagde han, næsten inden han var kommet ud af maskinen.

Hermann Böhm går til sagen

Samtidig med, at Herz's maskine blev gjort klar til rekordkørslen, riggede også *Herman Böhm* sin sidevognsmaskine til for at slå verdensrekorden i sidevognsklassen. Hvem kender ikke Hermann Böhm? Den populære sværvægter, der på sin N.S.U. sidevognsmaskine må betegnes som én af de mest rutinerede kørere i sidevognsklassen, racerkøreren der hverken taber modet eller sit gode humør. Hans 2-cylindrede kompressormaskine er kun delvis indkapslet, hvilket for resten ikke er så mærkeligt, eftersom Hermann Böhm's svulmende proportioner ikke så let kan gøres strømlinede inden for de til rådighed stående rammer, men han er forresten så uendelig lige glad, han smiler bare sit bredeste smil og drejer håndtaget i bund. Böhm skal køre sin maskine uden sin trofaste

Böhms maskine var kun delvis indkapslet, da man under de forudgående forsøg havde fastslået, at denne forbedring af maskinens luftmodstand var tilstrækkelig til at angribe den gamle rekord, der stod på 183 km/t (500 ccm). Der sad ingen i sidevognen, og i stedet for Franz Höller — Böhms sidevognsmand under løbene — anbragte man en træklods med blykerne. Vægt: 66 kg.

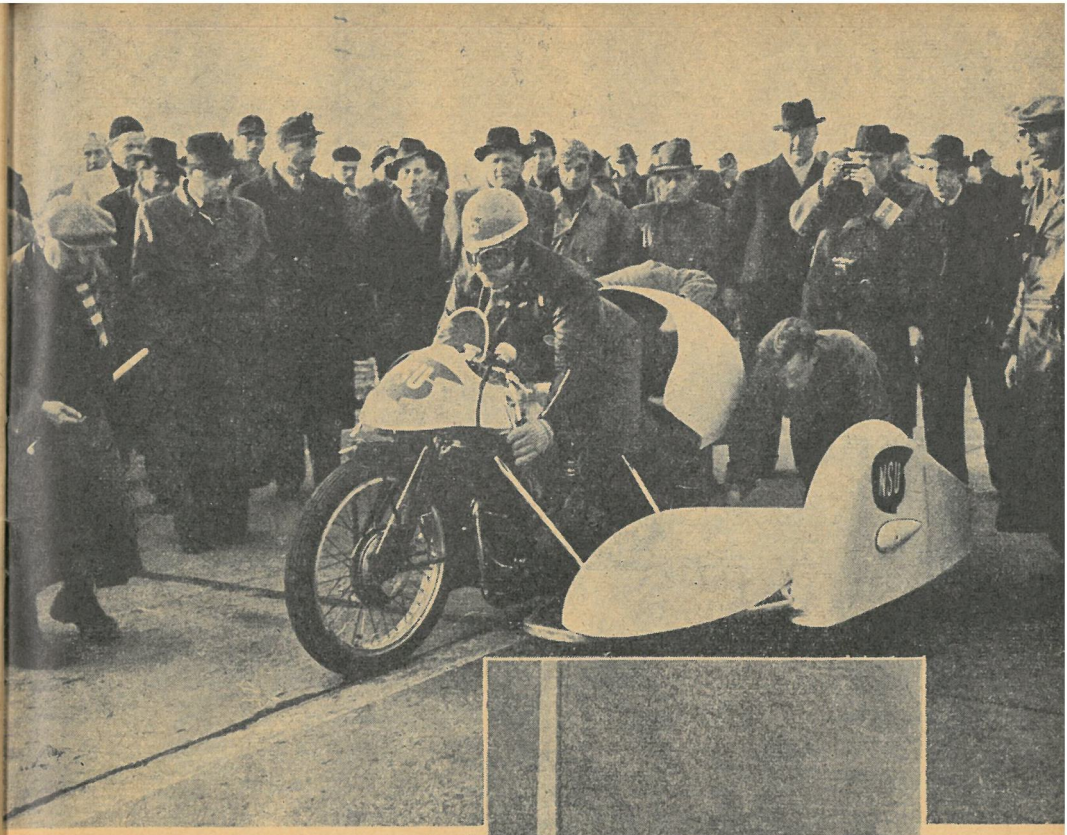


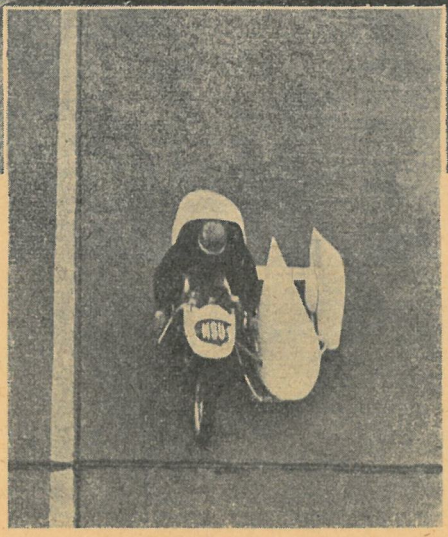


Böhms rekordmaskine blev ligesom Herz's maskine opvarmet med varm luft inden starten. N.S.U.-montøren stikker fingeren i luften for på sin måde at måle vinden. Kl. er nu 6,10.

»sandsæk«, *Frantz Höller*. Sidstnævnte ser blot til og kommer med sine sædvanlige spydige bemærkninger til Böhm. Han kan også sagtens være høj i hatten, for hans plads i sidevognen er indtaget af en træklods med blykerne til en samlet vægt af 66 kg. Böhm slår verdensrekorden. Tilsyneladende lykkes alt, hvad han begynder på, for ham. Hermann Böhm opnår en hastighed på 202 km/t over den flyvende kilometer og 201 km/t over den flyvende mile. Ernst Henne var indehaver af de gamle rekorder i denne klasse. Uden misundelse gratulerer Henne også denne nye rekordindehaver.

— Jeg føler mig snart som et plyndret juletræ, sagde Henne, efter at hans navn 4 gange på samme dag var blevet slettet af verdensrekordlisten, hvor det havde figureret i næsten 14 år.





Efter en opvarmningstur startede Hermann Böhm for alvor kl. 6,43. To mekanikere løber maskinen i gang, motoren starter med et øredøvende brøl, og rekordkørslen er begyndt. Med autostradaens hvide streg som retningslinie flyver Hermann Böhm hen ad banen, passerer km-mærket og mærket for en mile, vender . . .

Otte verdensrekorder på én dag

Om eftermiddagen den 12. april fortsattes rekordjagten. N.S.U. var ikke tilfreds med at have slået den absolutte verdensrekord, men angreb også rekorderne i 350 ccm solo- og sidevognsklasse. Wilhelm Herz racede på 350 ccm kompressor-maskinen, der bar det samme karosseri som den store maskine, over en flyvende kilometer med den fantastiske

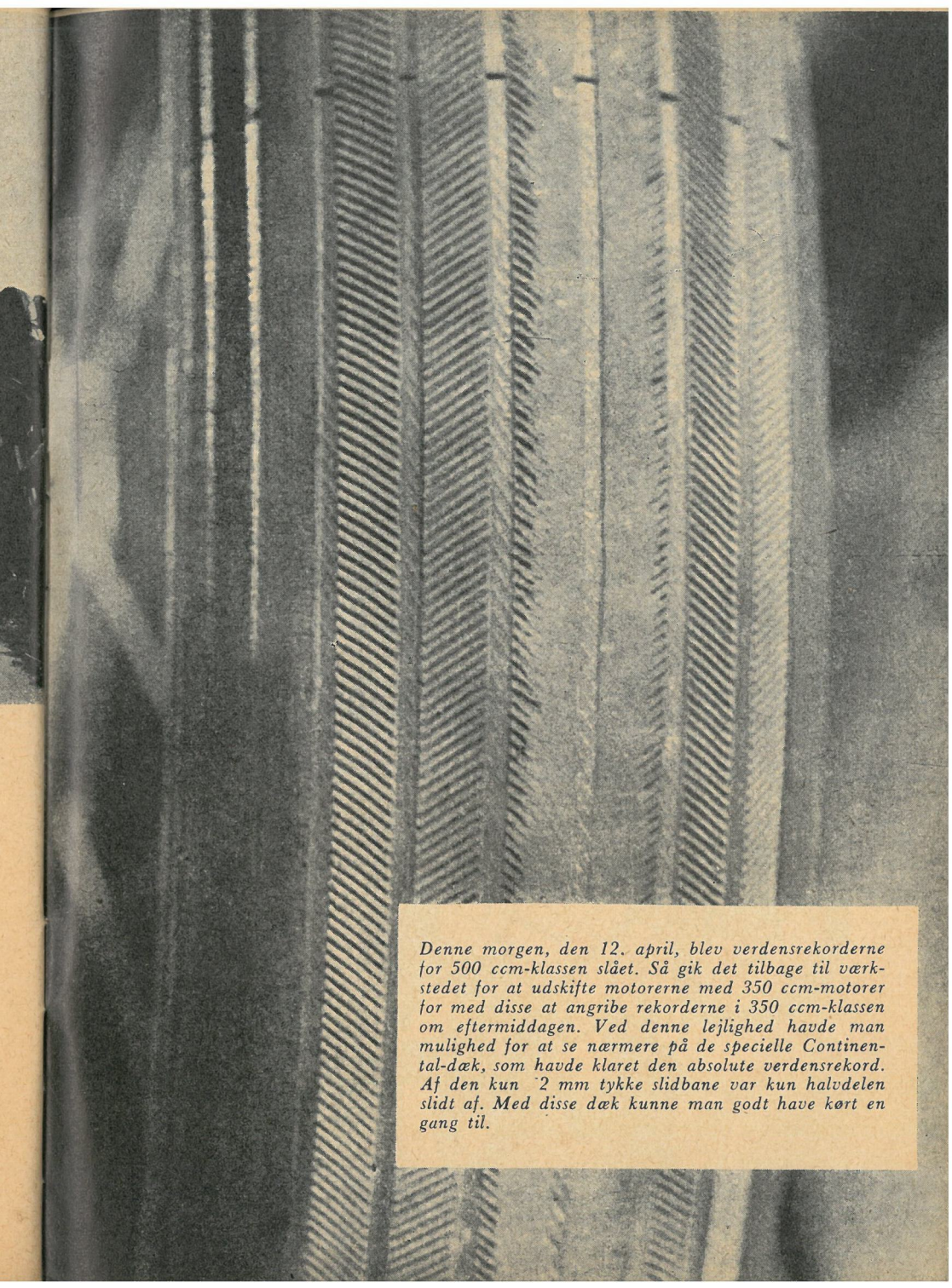


. . . og kommer få minutter efter tilbage til startstedet, hvor Otto Mack er parat til at tage imod ham.

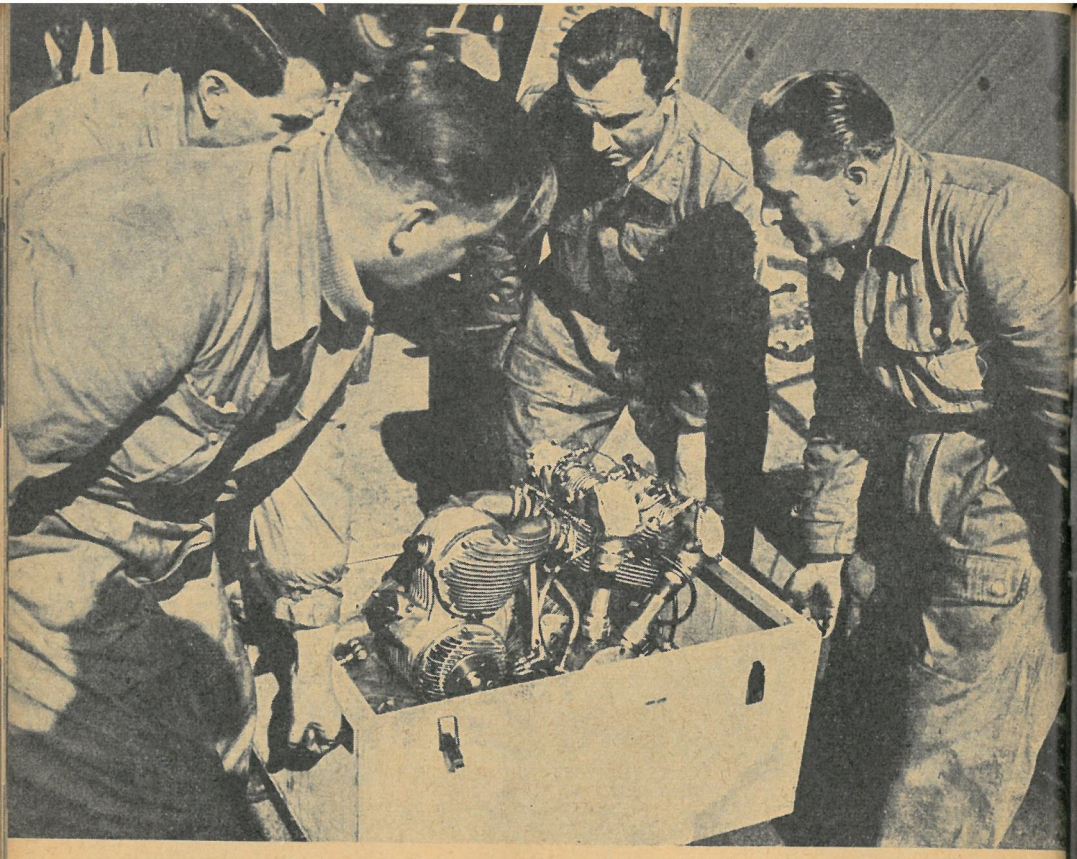


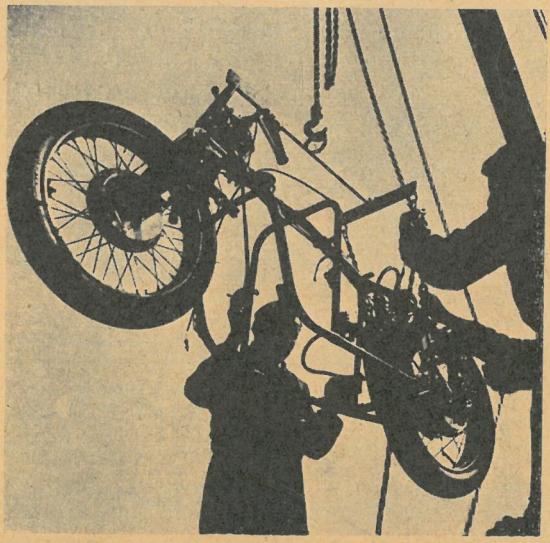
To nye verdensrekorder satte Hermann Böhm denne morgen: Den flyvende km med 202, den flyvende mile med 201 km/t. Intet under, at hans kone, Emely, var glad.

gennemsnitshastighed af 278 km/t og over en flyvende mile med 279 km/t. Italieneren *Albertis* gamle rekord lød kun på 213 km/t. Også Hermann Böhm blev for anden gang dobbelt verdensmester i sidevognsklassen for maskiner indtil 350 ccm, idet han kørte en flyvende kilometer med 187 km/t og en flyvende mile med 185 km/t. Intet under, at den 12. april er blevet en mærkedag for N.S.U., og selv-



Denne morgen, den 12. april, blev verdensrekorderne for 500 ccm-klassen slået. Så gik det tilbage til værkstedet for at udskifte motorerne med 350 ccm-motorer for med disse at angribe rekorderne i 350 ccm-klassen om eftermiddagen. Ved denne lejlighed havde man mulighed for at se nærmere på de specielle Continental-dæk, som havde klaret den absolute verdensrekord. Af den kun 2 mm tykke slidbane var kun halvdelen slidt af. Med disse dæk kunne man godt have kørt en gang til.





500 ccm-motoren har gjort sin pligt — nu bliver 350'eren hentet frem, omhyggeligt, som var det en juvel.

I middagsstunden den 12. april bliver maskinerne bygget om. Ude på autostradaen kører den normale trafik igen, men der bliver snart spærret af igen, og så bliver rekordforsøgene fortsat.

Og så køres rekordforsøgene i 350 ccm klasserne kl. 15,50. Wilhelm Herz er i sin fineste form, og allerede den første kørsel viser et sensationelt resultat, der næsten er mere bemærkelsesværdigt end den absolute verdensrekord, som han satte om morgenen. Med sin 350 ccm N.S.U. kører han den flyvende km med 278 km/t og den flyvende mile med 279 km/t. Dermed var Herz næsten lige så hurtig som Ernst Henne havde været på sin 500 ccm maskine. Den gamle rekord i 350 ccm klassen stod på 213 km/t.

Også Hermann Böhm satte ny rekord. Med sin 350 ccm sidevognsmaskine skruede han den ny verdensrekord op til henholdsvis 187 og 185 km/t. Henne måtte blive ved med at gratulere, efterhånden som han mistede sine rekorder.



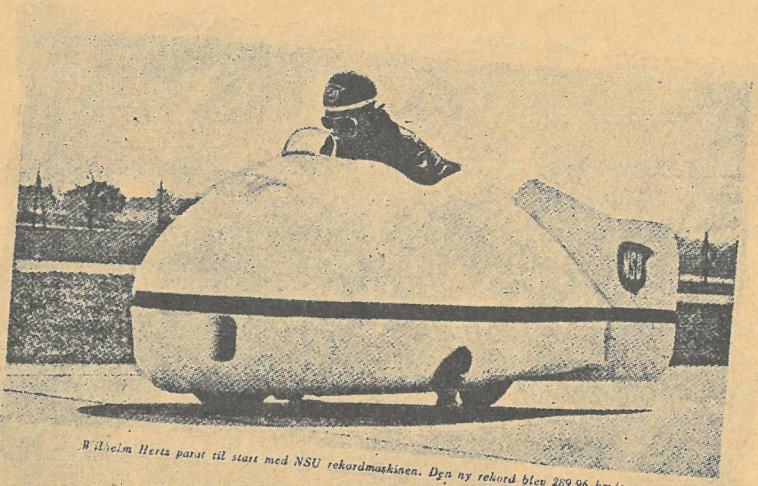
Drengene fra forstaden Freimann havde ligget i deres senge under rekordkørslen i de tidlige morgentimer; men nu var de indtil overflod til stede. Politiet havde rigeligt at gøre med at tøjle deres nysgerrighed.



Ifølge det internationale rekord-reglement skal motorerne demonteres og opmåles umiddelbart efter rekordkørslen. Dette skal ske under officiel kontrol, og her ses den kendte motorjournalist og motorcykelekspert Helmut-Werner Bönsch i færd med udmålingen af cylinderboringen.

En stor dag er forbi. Wilhelm Herz og Hermann Böhm satte på denne 12. april 1951 8 ny verdensrekorder, deriblandt den absolute verdensrekord for motorcykler. Med taskerne fulde af materiale drog journalisterne hjem til deres redaktioner . . .





Wilhelm Hertz parat til start med NSU rekordmaskinen. Den ny rekord blev 289,96 km/t.

NSU sætter ny verdensrekord

Wilhelm Hertz kørte 289,96 km/t og slog Ernst Hennes 13 år gamle rekord

Af M. DAMKIER

Den altoverskyggende motorbegivenhed — i såvel sportslig som teknisk henseende — i april måned var NSU fabrikens erobring af en række verdensrekorder deriblandt den absolutte hastighedsrekord.

Fabriken har gennem lang tid arbejdet på dette projekt, idet man var klar over, at de to-cylindrede, kompressorforsynede NSU racere uden væsentlige ændringer kunne slå rekorden, når et velegnet strømliniekarosseri blev monteret.

Under udstillingen i Forum traf vi direktøren for NSU, dr. von Heydekampf, der fortalte os en del interessante enkeltheder om selve rekordkørslen, og de forudgående arbejder, men vi vil først se lidt på de motorer, der blev anvendt.

NSU's racermotorer på 499 ccm og 348 ccm er fuldkommen ens, bortset fra boring og slaglængde, der er mindre på 348 ccm modellen. Man anvender også samme kompressor på de to maskiner, blot er udvekslingstallet drejningstal er mindre på 348 ccm motoren, medens ladningstrykket er det samme for begge modellers vedkommende.

Vi vil i det følgende beskrive 499 ccm motoren, der har to cylindre anbragt side om side og lidt fremadhældende med boring 63 mm og slaglængde 80 mm. Man studser uvægerligt over den store slaglængde, men i en kompressormaskine skal der være en nøje afstemning mellem slaglængde, ventildiagram og kompressor. Det maksimale omdrejningstal er 8200 omdr./min., men motoren køres på omdrejningstal, der ligger under 7500 omdr./min., ved hvilket omdrejningstal stempelhastigheden andrager de kriminelle 20 meter pr. sekund. I sin oprindelige skikkelse yder denne motor 98 hk, men for at undgå den store stempelhastighed er rekordmaskinens motor ændret således, at effekten blev sat op til 110 hk uden forøgelse af

I dag- og fagpressen verden over var rekordkørslen forsidestof. Her er et udsnit af referatet om »Den altoverskyggende begivenhed« i Skandinavisk Motor Journal.

følgelig blev dagen fejret i Neckarsulm, som ingen dag tidligere er blevet fejret. Indbyggerne her tilhører for størstedelen N.S.U.-familien. Da det glædelige budskab kom fra München, hvad det naturligvis gjorde med lynets hast, udløste det en begejstring, som ikke stod tilbage for den, man havde været vidne til på autostradaen samme morgen.

At befolkningen i Neckarsulm næsten er identisk med fabrikens arbejdere og funktionærer, forstår man, når man hører, at den lille by, der er hårdt ramt af to krige, tæller 10.000 indbyggere, og at en væsentlig part arbejder på selve fabriken, medens den øvrige del i det store og hele lever af fabriken og dens arbejdere. N.S.U.-fabriken, der idag er verdens største motorcyklefabrik, har snart bestået i 80 år.

I midten af den lille by ligger et fornøjeligt værtshus, hotel »Zum Löwen«, og her samles både høj og lav fra fabriken. Her er man i kontakt med byens pulsslag, og overnatter man i det lille hotel, behøver man ikke at tage vækkeuret med. Man kan ikke undgå at blive vækket

Da rekordkørerne den følgende dag vendte tilbage til Neckarsulm, var 5000 N.S.U.-funktionærer på benene for at modtage dem. Da de ankom, var jubelen uden ende — Neckarsulm var blevet en verdensrekordby.



præcis kl. 6 om morgenen, fordi en tusindtallig motoriseret skare kører forbi værtshuset på dette tidspunkt på vej til arbejdet. På denne måde og på dette tidspunkt begynder dagens rytme — den rytme, der er kendetegnet for en by, som fremstiller motorcykler. I »Löwen« drøfter man ikke den udenrigspolitiske situation, her diskuterer man tekniske spørgsmål, og her lægger de professionelle kørere planer for den kommende sæson.

Wilhelm Herz er også, så ofte han kan, her i »Löwen«. Så flokkes alle om verdens hurtigste motorcyklekører, og så må han berette om sine oplevelser. F. eks. fortæller han livligt og med tør humor om, hvordan en sådan rekordkørsel foregår. Da han kom op på tophastigheden, »brølede et inferno gennem luftkanalerne, og det var, som alverdens hekse kom flyvende på deres koste gennem kanalerne«. Hvor uhyggelig denne »helvedesfart« end forekom Herz — så var han ikke et eneste sekund sortseer. Dog — én eneste gang så han i nogle sekunder noget sort, det var endda en ravn, der fløj op fra én af viadukterne. Men den flyvende ravn bragte ham kun held, hvis den da bragte noget som helst — iøvrigt er Herz på ingen måde overtroisk, hvilket fremgår af en lille begivenhed, der indtraf under en pressefest i München kort før rekordkørslen. Havde Herz været overtroisk, havde han sikkert ikke kørt. Under festen, som holdtes på vinterbanen, var der forskellig underholdning, bl. a. havde man lejlighed til at se Tysklands største motorcykle-»kanoner«, iført selskabstøj, fare rundt på træbanen på scootere. Blandt disse kørere var selvfølgelig også Herz og Fleischmann. Med godt humør cirklede de rundt på banen og morede sig dejligt. Herz ville oprindelig ikke have været med, da han skulle køre de første prøvekørsler med rekordmaskinen den følgende morgen, men tilsidst lod han sig overtale. Og så ville tilfældet, at Fleischmann lagde sin maskine så meget ned i svinget, at bundskærmen tog på med det resultat, at Fleischmann styrtede nogle få meter foran Herz, der kom med fuld fart, og da han ikke havde lejlighed til at slippe udenom, måtte han på god speedway-maner »smide« sin maskine. Selvfølgelig kunne det virke noget komisk, at to af Tysklands hurtigste grand-prix-kørere lå og rodede rundt på en træbane i selskabstøj og dårligt kunne finde ud af, hvis køretøj der var hvis, men når man tænker på, hvor hårdt man kan slå sig, blot man falder op ad en trappe, siger det sig selv, at det ikke var den allerbedste kur, Herz kunne gennemgå umiddelbart før rekordkørslen.

Endnu hurtigere end Herz havde kørt den 12. april, nåede nyheden om den nye verdensrekord ud over hele kloden gennem fjernskrivere, radio og telefoto. Betragter man udviklingen over verdensrekorden, vil

man se, hvordan hastigheden kravler i vejret med en enkelt eller få kilometer ad gangen — derfor var det en virkelig sensation, da Herz forbedrede den bestående rekord med ikke mindre end 10 km/t. Fjernskriverne klaprede på alle redaktioner: »Wilhelm Herz slår Hennes 13 år gamle verdensrekord ved at køre med 290 km/t«. Verdenspressen havde rigeligt med stof til sine forsider den 12. og 13. april. Overskrifterne beskæftiger sig med en sensation som præsident Trumans tilbagekaldelse af general Mac Arthur — alligevel bliver der også plads til en omtale af rekordkørslen.

Verdensrekordens historie

Navnlig i England blev nyheden om den nye verdensrekord slugt med interesse. England og Tyskland er gamle rivaler om den absolute verdensrekord, og adskillige englændere har i de forløbne år forsøgt at generobre rekorden fra Tyskland, men kørerne har ikke haft den fabriksmæssige støtte, som et sådant projekt kræver, bag sig. På baggrund af de mange mislykkede forsøg var adskillige efterhånden kommet til den overbevisning, at Ernst Henne havde nået den yderste hastigheds-grænse.

Historien om den absolute verdensrekord er en spændende roman, og den er samtidig en historisk skildring af motorcyklens udvikling. Til syvende og sidst er nemlig de konstruktive idéer fra rekordmotorcyklen af i går at finde i turistmaskinen i dag.

Det var i 1920, at FICM — den internationale motorcykleorganisation — begyndte at føre en officiel rekordliste. I denne gyldne bog for de hurtigste kørere og de hurtigste maskiner indskrev amerikaneren *Walker* sig som den første. Den 14. april gennemkørte E. Walker på en 1000 ccm Indian den flyvende kilometer med en gennemsnitshastighed på 166,9 km/t på stranden ved Floridas kyst. I tre år stod den første verdensrekord urørt, så begyndte den engelske motorcykleindustri, der allerede dengang indtog en førende stilling på de hurtige motorers område, at intressere sig for dette motorcyklernes blå bånd. Englænderen *Dixon* kørte i 1923 på Brooklands med en gennemsnitshastighed på 171,8 km/t, men allerede samme år blev rekorden slået af hans landsmand, ingeniør *Temple,* der med en 1000 ccm Anzani-motor i en specialmaskine satte rekorden op til 174,6 km/t. Da man først var kommet op på disse hastigheder, viste det sig vanskeligt at finde velegnede baner i England, hvorfor man spejdede efter nye muligheder på kontinentet. Valget faldt på den franske bane ved Arpajon, og her slog englænderen *Le Vack* den absolute verdensrekord ved, som den



Mere anstrengende end selve rekordkørslen var de mange modtagelser, som Wilhelm Herz måtte deltage i. Da han kom til Lampertheim, var hele byen i ordets bogstavelige forstand på benene. Wilhelm Herz var dagens helt.

første, at komme over 180 km/t-grænsen. Den 27. april 1924 opnåede han en hastighed på 182,8 km/t og havde således brugt mindre end 20 sekunder for den flyvende kilometer. Allerede samme år forbedrede Le Vack dette resultat, idet han med sin kraftige Brough-Superior den 6. juli fik noteret 191,5 km/t.

Da dette resultat blev offentliggjort, havde ingeniør Temple hverken rist eller ro. Øjeblikkelig gik han igang med at forbedre sin maskine, og den 5. maj 1926 forøgede han den største hastighed, der var opnået med en motorcykle, med små 5 km/t. Da han bragte sin maskine til standsning, kunne tidtagerne meddele ham, at han havde slået rekorden ved at køre med 195,3 km/t. Man vedblev at benytte Arpajonbanen som rekordstrækning, og det næste mål for rekord-aspiranterne var naturligvis at komme op over de 200 km/t, men skønt dette mål var særdeles lokkende, varede det alligevel over to år, før forsøget blev gjort. Det var atter en englænder, som indskibede sit materiel til Arpajon, og den 25. august 1928 gennemkørte *Baldwin* på en Zenith-Jap den flyvende kilometer på mindre end 18 sekunder. Den nøjagtige hastighed blev 200,557 km/t. Nu vågnede Le Vack imidlertid til dåd igen. Nøjagtig et år senere, på den samme dato, skruede han rekorden i vejret til 207,7 km/t, og også denne gang benyttede han sin gamle uforlignelige Brough-Superior til rekordkørslen.

Indtil dette tidspunkt havde Tyskland været udelukket fra at deltage i internationale sportskonkurrencer, men året 1928 blev det store vendepunkt. De olympiske lege afholdtes i Holland, og arrangørerne indbød som de første tyskerne til at deltage i denne sportslige verdensfest. De tyske idrætsfolk begyndte atter at gøre sig gældende i den internationale konkurrence, og de tyske motorcyklefabriker begyndte ganske naturligt at interessere sig for den internationale motorcyklesport — og for den absolute verdensrekord. Rekorder er ikke alene en sport, de er også et blåt stempel, et fint visitkort for en fabrik. På dette tidspunkt har BMW i München en kører i særklasse, Ernst Henne. Mens man hidtil udelukkende havde anvendt kompressorløse motorer, omend med et slagvolumen på 1000 ccm, bragte BMW en teknisk fornyelse ind i kampen om rekorden. For første gang blev det maksimale slagvolumen ikke udnyttet, da BMW angreb rekorden med en 750 ccm maskine, der til gengæld var forsynet med en kompressor. Under den første rekordkørsel erobrede Ernst Henne 4 klasserekorder og den absolute verdensrekord, da han med sin kompressor-maskine brølende fløj hen ad landevejen Ingolstadt-München, og den 9. september 1929 indførtes for første gang et tysk navn i den gyldne bog. Ud for dette navn blev hastigheden på 216,75 km/t anført. Endelig var der slået en breche

i Englands suverænitet, og dette blev signalet til en gigantisk kappestrid mellem England og Tyskland om den absolute verdensrekord.

Englænderne har på dette tidspunkt også en kører i særklasse: *J. S. Wright*. Sammen med den erfarne konstruktør, ingeniør Temple, konstruerer Wright en rekordmaskine med et slagvolumen på 1000 ccm og monterer den med en kompressor. Den 31. august er Wright klar til start på banen ved Arpajon, og også denne dato indskrives i den gyldne bog. J. S. Wright overtager Hennes ærefulde plads ved at køre med en tophastighed på 220,99 km/t. Denne rekord fik imidlertid kun lov til at bestå i 20 dage, den 20. september 1930 er Ernst Henne igen verdens hurtigste motorcyklist, selvom forbedringen var minimal, nemlig 0,54 km/t. Rekorden stod derefter på 221,53 km/t. Kampen føres ikke længere om tiendedele, men om hundrededele sekunder.

Englænderne giver imidlertid ikke op, de kaster sig blot med fornyet energi over den krævende opgave: generobringen af den absolute verdensrekord. Den engelske rekordmaskine bliver gennemgribende ændret og forbedret, og den 6. november 1930 går Wright til angreb, idet han benytter en landevejsstrækning ved Cork i Irland. Det lykkes ham her at redde Englands prestige ved at give rekorden et bemærkelsesværdigt skub opad, idet hastigheden noteres til 242,6 km/t.

Konkurrencen er lige så sejg som englænderne selv. I to år fik denne rekord lov til at stå urørt, men alt imens arbejdede tyskerne energisk. Det bliver atter Ernst Henne, der skal i ilden, og den 3. november 1932 viser han på en landevejsbane i Ungarn, at han er ni tiendedele sekund hurtigere end Wright. Den nye rekord lyder: 244,4 km/t.

Hastigheden havde nu nået en grænse, hvor usikkerhedsmomentet var meget stort. Det viste sig da også, at rekorden blev stående i to år, skønt englændere, franskmænd, italienere og australiere angreb den gentagne gange. Alle forsøgene mislykkedes, og mange ryttere blev dræbt eller hårdt såret. Det vakte derfor ikke ringe opsigt, da Ernst Henne den 29. oktober 1934 forbedrede sin egen rekord ved at opnå en hastighed på 246,3 km/t på en autostrada ved Budapest. Den 27. september 1935 skruede Henne yderligere hastigheden i vejret til 256,04 km/t på den nye autostrada ved Frankfurt a. M.

Efter denne præstation ventede man, at BMW ville afvente begivenhedernes videre udvikling, men den 12. oktober 1936 præsenterede BMW en indkapslet kompressormodel på kun 500 ccm for en undrende verden, og med dette torpedoformede køretøj opnåede Ernst Henne at komme op på 272,2 km/t.

Det følgende år greb England igen ind i begivenhedernes gang, da *Eric Fernihough* på en 1000 ccm Brough-Superior erobrede rekorden



Ligegyldigt, hvor Wilhelm Herz dukkede op, blev han omringet af entusiaster.

med en hastighed på 273,2 km/t. Denne maskine var ligesom BMW'en forsynet med en kompressor og et strømline-karosseri, da Fernihough den 17. april 1937 gennemførte sit rekordforsøg ved Gyon udenfor Budapest. Glæden i Storbritannien varede imidlertid kun et halvt år. Den 21. oktober fik for første gang en italiener sit navn indskrevet på rekordlisten. *Piero Taruffi* kørte på sin 500 ccm Gilera — der ligeledes bar et strømlineformet karosseri — 274,3 km/t på betonvejen mellem Brescia og Milano.

BMW lader sig imidlertid ikke afskrække af disse resultater — tværtimod udfører man et grundigt forberedelsesarbejde for at føre kampen videre med 500 ccm-modellen, der nu er blevet fuldstændig indkapslet. Den 28. november 1937 opnåede Ernst Henne med sit »rekordæg« den fantastiske hastighed af 279,503 km/t på autostradaen ved Frankfurt. Med denne rekord trækker Henne sig ud af kampen om den absolute verdensrekord. Han vil ikke mere og erklærer, at styringens usikkerhed er for stor ved disse hastigheder. Eskperterne mente også, grænsen var nået, og som en bekræftelse på Hennes udtalelse indtraf den ulykke,

der kostede englænderen Fernihough livet. Under en rekordkørsel den 23. april 1938 opstod ved ca. 270 km/t én af de berygtede »speed wobbles«, en skæv lufthvirvel, der forårsager, at maskinen går i spinn. Forhjulet gik fra side til side i fuldt udslag, og maskinen knustes mod en mur. Den engelske rekordkører blev dødelig såret. På denne tragiske måde afsluttedes kampen om verdensrekorden i første omgang.

I 1945 blev der næsten overalt i verden arbejdet på projekter, hvis formål var at fravriste Tyskland den absolute verdensrekord. Navnlig englænderne var interesseret, og de engelske kørere stimuleredes af udsigten til en præmie på 500 pund sterling, som det engelske motorcykleblad »The Motor Cycle« udsætter til *den* engelske rytter, der generobrer rekorden. Alle forsøg er imidlertid forgæves. Englænderen *Bob Berry* kommer kun op på 256 km/t. Hans landsmand *Noel Pope* har heller ikke lykken med sig, selvom han tager saltsletten i Utah til rådighed. I England vil man næsten ikke tro, at forsøget ikke lykkes, efter at *John Cobb* har forbedret den absolute verdensrekord *for biler* på samme strækning ved at køre med den næsten ufattelige hastighed af 634 km/t.

... Det imponerende ved den nye verdensrekord var, at den ikke forbedrede den bestående rekord med en ubetydelighed, men satte den i vejret på en afgørende måde. Det er også tydeligt, at det tekniske forskningsarbjde er gået frem i de forløbne år, eftersom Herz styrede sin maskine som efter en snor, medens Henne slingrede fra side til side. Aërodynamikens udvikling har muliggjort at nå resultater, man hidtil har anset for umulige. Kampen om verdensrekorden vil naturligvis fortsætte, og det bliver interessant at se, om englænderne skulle komme igen. De har de 3 andre absolute verdensrekorder: for biler, både og flyvemaskiner.



Fra alle klodens dele strømmede lykønskningerne ind, — og med dem ønskerne om autografer. »Det er ikke så svært at sætte rekorder«, siger Wilhelm Herz, »vanskelighederne kommer først bagefter!«

Den absolutte verdensrekords udvikling

14. april	1920	Walker, Indian USA	1000 ccm	166,900 km/t
6. nov.	1923	Temple, Special England	1000 ccm	174,600 km/t
7. juli	1924	Le Vack, Brough-Superior England	1000 ccm	191,600 km/t
6. sept.	1926	Temple, Spezial England	1000 ccm	195,400 km/t
25. aug.	1928	Baldwin, Jap-Zenith England	1000 ccm	200,560 km/t
25. aug.	1929	Le Vack, Brough-Superior England	1000 ccm	207,700 km/t
9. sept.	1929	Ernst Henne, B.M.W. Tyskland	750 ccm	216,750 km/t
31. aug.	1930	Wright England		220,990 km/t
21. sept.	1930	Ernst Henne, B.M.W. Tyskland	750 ccm	221,540 km/t
6. nov.	1930	Wright England		242,600 km/t
3. nov.	1932	Ernst Henne, B.M.W. Tyskland	750 ccm	244,400 km/t
29. okt.	1934	Ernst Henne, B.M.W. Tyskland	750 ccm	246,300 km/t
27. sept.	1935	Ernst Henne, B.M.W. Tyskland	750 ccm	256,040 km/t
12. okt.	1936	Ernst Henne, B.M.W. Tyskland	500 ccm	272,200 km/t
17. april	1937	Fernihough, Brough-Superior England	1000 ccm	273,200 km/t
21. okt.	1937	Piero Taruffi, Gilera Italien	500 ccm	274,300 km/t
28. nov.	1937	Ernst Henne, B.M.W. Tyskland	500 ccm	279,503 km/t
12. april	1951	Wilhelm Herz, N.S.U. Tyskland	500 ccm	289,796 km/t

N. S. U.s verdensrekorder

fra den 12. april 1951

Klasse A. Solo-maskiner indtil 500 ccm.

Flyvende kilometer:		
Ny rekord: Wilhelm Herz, N.S.U.	290 km/t	1951
Gammel rekord: Ernst Henne, B.M.W.	280 km/t	1937
Flyvende mile:		
Ny rekord: Wilhelm Herz, N.S.U.	288 km/t	1951
Gammel rekord: Ernst Henne, B.M.W.	276 km/t	1937

Klasse B. Sidevogns-maskiner indtil 500 ccm.

Flyvende kilometer:		
Ny rekord: Herman Böhm, N.S.U.	202 km/t	1951
Gammel rekord: Ernst Henne, B.M.W.	183 km/t	1932
Flyvende mile:		
Ny rekord: Hermann Böhm, N.S.U.	201 km/t	1951
Gammel rekord: Ernst Henne, B.M.W.	183 km/t	1932

Klasse A. Solo-maskiner indtil 350 ccm.

Flyvende kilometer:		
Ny rekord: Wilhelm Herz, N.S.U.	278 km/t	1951
Gammel rekord: Alberti, Guzzi	213 km/t	1939
Flyvende mile:		
Ny rekord: Wilhelm Herz, N.S.U.	279 km/t	1951
Gammel rekord: Alberti, Guzzi	212 km/t	1939

Klasse B. Sidevogns-maskiner indtil 350 ccm.

Flyvende kilometer:		
Ny rekord: Hermann Böhm, N.S.U.	187 km/t	1951
Gammel rekord: Cavanna, Guzzi	173 km/t	1948
Flyvende mile:		
Ny rekord: Hermann Böhm, N.S.U.	185 km/t	1951
Gammel rekord: Cavanna, Guzzi	172 km/t	1948



SKANDINAVISK
MOTOR
Journal

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL udkommer den 15. i hver måned og bringer altid aktuel, gennemillustreret stof om teknik og sport. I de instruktive artikler kan bilister og motorcyklister altid finde ting af interesse for det praktiske arbejde, og de oplysende artikler tager sigte på at bibringe læserne den bedst mulige køreteknik. Og emnerne spænder vidt — fra karburatorindstilling til udenlandsrejser, fra verdensrekordvogne til knallerter og det historiske stof om sporten og den tekniske udvikling er meget interessant læsestof. Ledningsdiagrammer, lygteindstillinger, kædernes rette pasning og justering, svingteknik og motortrimming er nogle af de emner, De kan læse om i SMJ.

Prøvekørslerne med de nye biler og motorcykler giver læserne et korrekt indtryk af de foreliggende modeller, og den tekniske brevkasse hjælper netop Dem med Deres problemer.

Tegn et abonnement i dag, og De får SMJ ind ad døren hver måned.

SMJ er mere end et blad. SMJ er med sin forlagsvirksomhed og sin tekniske stab et helt motorteknisk oplysningssystem. SMJ bringer hver måned de seneste tekniske og sportslige nyheder, og SMJ's fagbøger giver enhver bilist og motorcyklist lejlighed til grundigt at sætte sig ind i de problemer, der betinger økonomisk, korrekt og sikker kørsel.

Prisen på et årsabonnement er kr. 15.00.

*

Indsend Deres bestilling til:

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

LILLE KONGENSGADE 43 . KØBENHAVN K. . PALÆ 8293

VIL DE VIDE MERE OM MOTORCYKLER?

STØRRE VIDEN – STØRRE FART

giver fuldstændig vejledning i at tune og trimme en motorcyklemotør, hvad enten man ønsker at opnå bedre økonomi, kraftigere acceleration eller større tophastighed i den daglige kørsel eller i konkurrencer. Selv om man ikke har i sinde at tage så meget som en skruetrækker frem, vil man lære kollossalt meget af denne enestående bog.

156 SIDER, KR. 8.75



Udgivet af:

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL, L. Kongensgade 43, K.

ER DE HELT FORTROLIG MED DE FORSKELLIGE BILKONSTRUKTIONER?

Er der noget så kostbart og noget så irriterende som en vogn, der ikke er i orden. Mange bilister kører med for stort benzinforbrug, selvom nogle få justeringer kunne bringe vognens økonomi i orden. Denne bog skal ikke gøre læserne til faglærte mekanikere, men blot lære dem at hjælpe sig selv i enhver situation og lære dem at vedligeholde og køre en vogn rigtigt. Indeholder tillige teorien til kørekortet. Jo mere man ved om biler, des bedre kører man dem.



164 sider, kr. 8,75

UDGIVET AF

SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL LILLE KONGENSGADE 43
KØBENHAVN K

NSU VERDENSREKORDMASKINEN

ER MONTERET MED

DEN VERDENSBERØMTE

AMAL

KARBURATOR



Importører
og hovedforhandlere:

AXEL KETNER
Nørrevold 9, Kbhvn. K., C. 4195 - 6819

SIMONSEN & NIELSEN A/S
Vandkunsten 5, København K., C. 3789

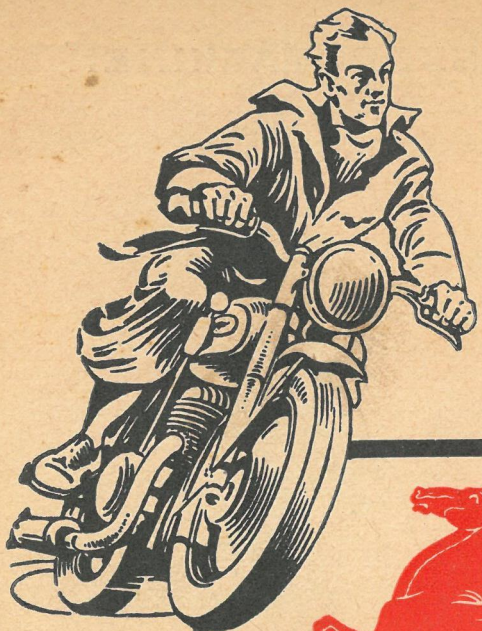
NELLEMANN & DREWSEN A/S
Løngangstræde 25, Kbhvn. K. C. 9846

A/S Dansk Metal- & Autoindustri
Wichmandsgade 11, Odense

FRED. RASMUSSEN
Slotsgade, Odense, telf. 545

VILH. NELLEMANN A/S
Vestergade 55—67. Århus, telf. 14100

ORIGINALE RESERVEDELE



En perfekt, velsmurt maskine, en gnistrende ren motor, der kan aflevere sin maksimale ydelse time efter time, sikker styring med korrekt dæmpning i teleskopgaflen — med andre ord, en maskine, hvis ejer lader den bevingede røde hest være med overalt, en motorcyklist, der kun har tillid til det bedste.

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY

VERDENS MEST SOLGTE MOTOROLIE

BENTOFTE BOGTRYKKERI