



Ansicht des 1000 PS - Napier - Racing - Lion - Motors, der in dem Rennwagen Campbells eingebaut ist

gleichzeitig betätigt. Die Kühlung der Motoren erfolgt durch zwei große im Wagen eingebaute Kühler, von denen der rückwärtige geteilt konstruiert ist. Die Kühler erhalten ihre Kühlluft durch besondere große Luftschlitze. Den Chassisrahmen bilden zwei sehr starke tiefliegende Fachwerkträger. Die Radachsen liegen ungefähr in mittlerer Höhe des Chassisrahmens und werden durch halbelliptische Federn mit doppelten Stoßdämpfern geführt. Die Karosserie des Wagens ist aus Aluminium hergestellt und durch leichte Stahlrahmen verstärkt. Zum Schutze des Führers sind in der Gegend des Führersitzes starke Stahlbügel vorgesehen. Den Boden des Chassis bildet eine durchlaufende Stahlplatte, außerdem sind Stahlplatten über die Räder und das Kettengehäuse gelegt. Als Bereifung dienen starke Dunlop-Cord Racing-Spezialreifen. Mit diesem Wagen wurde eine Geschwindigkeit von 330 km pro Stunde erreicht. Wenn man versucht, sich vorzustellen, was es bedeutet, in diesem Tempo einen Rennwagen über die Bahn zu steuern, wird man sich erst bewußt, daß es schlechtweg unmöglich ist, sich eine derartige Geschwindigkeit überhaupt sinngemäß zu vergegenwärtigen. Die Geschwindigkeit ist nahezu viermal so groß als die eines Schnellzuges.

Vor einigen Wochen ist wieder am Daytonastrand in Florida ein Geschwindigkeitsrennen für Automobile zum Austrag gekommen. Während der Triplex-Rennwagen, gesteuert von Ray Keech, und der Stutzwagen, geführt von Frank Lockhart, Unfälle erlitten, gelang es dem englischen Kapitän Malcolm Campbell tatsächlich, den Weltrekord an sich zu reißen. Campbell war schon früher einmal Inhaber des Weltrekords, wurde dann von Segrave geschlagen und hält heute erneut mit 333 km Stunden-Durchschnittsgeschwindigkeit den Weltrekord. Bei Rückenwind erreichte er sogar eine Geschwindigkeit von 345,4 km pro Stunde. Der Anlauf der Rennstrecke betrug vier Meilen, der Auslauf eine Meile; doch sagt Capt. Campbell, daß diese Strecken zu kurz bemessen waren. Es sei ihm deshalb nicht möglich gewesen, den Motor auf volle Tourenzahl zu bringen und alles aus ihm herauszuholen. Der Rekordwagen, der „Blaue Vogel“ genannt, ist von Campbell selbst konstruiert und von den Napier-Werken gebaut worden. In erster Linie wurde beim Entwurf der größte Wert auf geringsten Stirnwiderstand gelegt. Erstmals wurde am Ende der Stromlinienkarosserie eine vertikale Stabilisierungsfläche angeordnet, die den Zweck hatte, den Wagen bei höchster Geschwindigkeit in gerader Richtung zu halten. Die Anordnung hat sich bei dem Rennen bestens bewährt. Neu ist auch die rückwärtige Kühleranordnung, bestehend aus je zwei schmalen Seitenkühlern, welche vollkommen im Luftstrom liegen, jedoch infolge ihrer geringen Breite nur sehr wenig Luftwider-