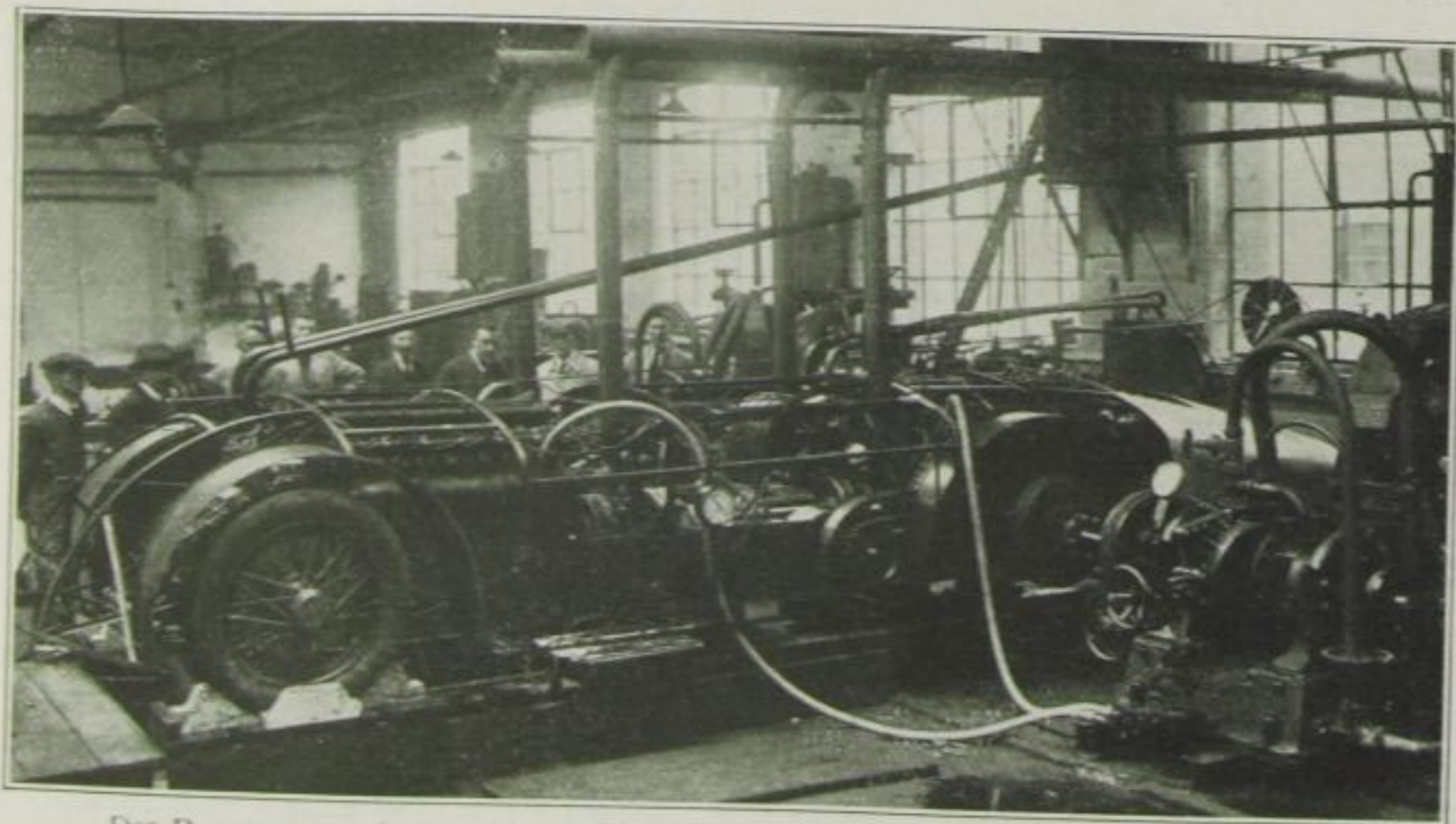


stand bieten. Die Räder sind nicht verkleidet, haben aber dafür besondere Luftabführungskappen. Der Fahrersitz liegt in der Nähe der Hinterräder und läßt nur einen schmalen Ausschnitt für den Kopf des Führers frei. Das Chassis, eine Spezialkonstruktion der Vickers-River-Don-Werke, besteht aus einem mit Kreuzrohren erstärkten Stahlblechrahmen und ist rückwärts heruntergezogen, um eine möglichst tiefe Schwerpunktlage zu erreichen. Vorne ist in einem Hilfsrahmen der 1000 PS-Napier-Racing-Lion-Motor an drei Punkten gelagert. Dieser Motor hat sich auch beim letzten Schneider-Pokalrennen für Wasserflugzeuge bestens bewährt. Der Napier-Motor ist wohl heute einer der besten wassergekühlten Motoren der Welt. Er besitzt 3×4 Zylinder in W-Form-Anordnung und hat ein Gewicht von nur 420 kg, so daß auf eine Pferdekraft weniger als 1 Pfund Gewicht entfällt. Zweifellos ist damit von den Napier-Werken ein großer Fortschritt in der Motorenkonstruktion erzielt worden, denn bisher galt ein Einheitsgewicht von 1 kg pro PS schon als besonders niedrig. Die motorische Kraft wird über eine Mehrscheiben-Trockenkupplung zu einem Planetengetriebe mit zwei Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang, welches mit der Hinterachse zu einer Einheit zusammengefaßt ist, übertragen. Die geteilte Vorderachse liegt unter dem Rahmen, die Hinterachse jedoch darüber. Der Wagen läuft auf 4 Rudge-Whitworth-Drahtspeichenrädern, welche mit Dunlop-Cordreifen bereift sind. Die Vierradbremse ist nach dem Devandre-Servo-System ausgeführt, zur Federung dienen 4 starke halbelliptische Federn aus Mangan-Bronze-Material. Großer Wert ist auf eine reichliche Ölung des Getriebes gelegt, welche durch eine Druckölschmierung erfolgt. Das Öl wird vom Behälter, der sich in der Rumpfspitze befindet, zur Hauptwelle in die Lager und die Triebräder gepreßt. Der Fahrersitz ist mit doppelten Instrumenten ausgerüstet. Zwei Smith-Öldruckmesser zeigen den jeweiligen Öldruck im Motorengehäuse und im Getriebekasten an. Zwei Elliot-Tachometer geben einen Überblick über die Drehzahl des Motors, während der Fahrer jederzeit die Temperatur des Kühlwassers und Öles auf zwei Fernthermometern kontrollieren kann.

Der Napier-Campbell-Wagen stellt zurzeit das beste auf dem Gebiet des Rennwagenbaues dar. Durch die Verwendung des Napier-Motors mit seiner geringen Stirnfläche war es möglich, mit einem sehr kleinen Wagenquerschnitt auszukommen. Es ist nicht zu bezweifeln, daß Capt. Campbell seinen neuen Weltrekord noch weiter verbessern wird, wenn er die Maschinenleistung voll ausnützen kann.

Über den praktischen Wert derartiger reiner Geschwindigkeitsrennen läßt sich natürlich streiten. Das eine steht jedoch fest, daß solche Rennen eine Gewaltprüfung für Mensch und Material darstellen, und die Erfahrungen, die bei solchen Fahrten gemacht werden, sind für den Konstrukteur und die Werkstatt von unschätzbarem Wert. Die Versuchsergebnisse auf dem Prüfstand können die Ergebnisse, die in der Praxis erzielt werden, doch nie ganz ersetzen



Der Rennwagen auf seinem Versuchsstand in den Sunbeam-Werken in Wolverhampton