

erhalten bleibt und daß die Dämpfung in der Hauptsache durch Aufeinanderprallen der Gase und durch eine Nachsaugwirkung der zweifachen Gasführung erfolgt.

Mit allen diesen Verbesserungen ausgerüstet, ging diese Maschine nun in den Dauerversuch, der gut vorbereitet wurde. Wie das Bild zeigt, wurde zur Überwachung des Versuchs ein 16 qm großes Zelt erstellt, in dem unter anderem auch zwei Betten, für den abgelösten Fahrer und den Aufsichtführenden, aufgestellt waren.

Das Fahren wurde in Tag- und Nachtschicht unterteilt, so daß zwei Fahrer von morgens 7 Uhr bis abends 7 Uhr, die anderen beiden von abends 7 Uhr bis morgens 7 Uhr die Bahn umkreisten. Sie lösten sich gegenseitig alle zwei Stunden ab.

Das Bild zeigt das Tanken am Nachmittag des 29. Juni nach ca. 5000 km Fahrt.

Am darauffolgenden Samstag nachmittag wurde der Versuch nach 6480 km unterbrochen, um einem Radfahrerverein das Treffen der Vorbereitungen zu dem am Sonntag darauf stattfindenden Radrennen ermöglichen zu können. Die einzige Reparatur nach diesen 6480 km, wenn man dies als solche ansehen kann, war das Einschleifen der Ventile, die ja unter normalen Verhältnissen nach 2000 bis 3000 km eingeschliffen werden sollen.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit, die bis dahin in 102 Stunden erreicht wurde, war

$$\frac{6480}{102} = 63,5 \text{ km/Std.}$$

Wie aus der Zeitgeschwindigkeitskurve abzulesen ist, wurde dabei die Bahnrunde (die Zeit für Öl- und Brennstofftanken inbegriffen), im Durchschnitt in 94 bis 95 Sekunden gefahren. Es ist dies für die Fahrer insofern aner kennenswert, als die Bahn während der Nacht, außer mit der am Motorrad befindlichen Bosch-Zündlicht-Anlage, nicht beleuchtet wurde. Daß das Befahren der Kurven hierbei besondere Aufmerksamkeit erforderte, ist dem ohne weiteres klar, der weiß, daß der Lichtkegel in der verlängerten Motorradachse liegen bleibt und deshalb die Kurve nicht voraus beleuchtet.

Am Montag, den 2. Juli, nachmittags 2 Uhr, nachdem die Vorbereitungen (Zeltaufschlagen, Brennstoffbeifuhr usw.) getroffen waren, startete die Maschine zur Fortsetzung des Versuches und lief dann wieder ununterbrochen bis Sonnabend, den 7. Juli, nachmittags 3 Uhr, wo nach 14 000 km der Versuch endgültig abgebrochen wurde.

Die Maschine hatte bis dahin in 203 Stunden 14 000 km zurückgelegt, was einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 68,9 km/Std. entspricht. Nach der Demontage des Motorrades stellte sich heraus, daß bis auf den Bruch des oberen Kolbenringes alles in bester Ordnung war.

In dieser Zeit wurde die Bahn etwa 8370 mal durchfahren, wobei 33 480 Kurven passiert werden mußten. Der Motor drehte sich 39 500 000 mal, wobei der Kolben einen relativen Weg von 7 820 km und einen absoluten von 21 820 km zurücklegte. Die Ventile wurden 19 750 000 mal angehoben, während der Magnetzündler ebenfalls 19 750 000 Zündfunken abgeben mußte.

Diese gigantischen Zahlen geben den Beweis für die Leistungsfähigkeit der NSU-Motorräder, die künftighin alle auf dieser Bahn ihre Feuertaufe erhalten werden.