



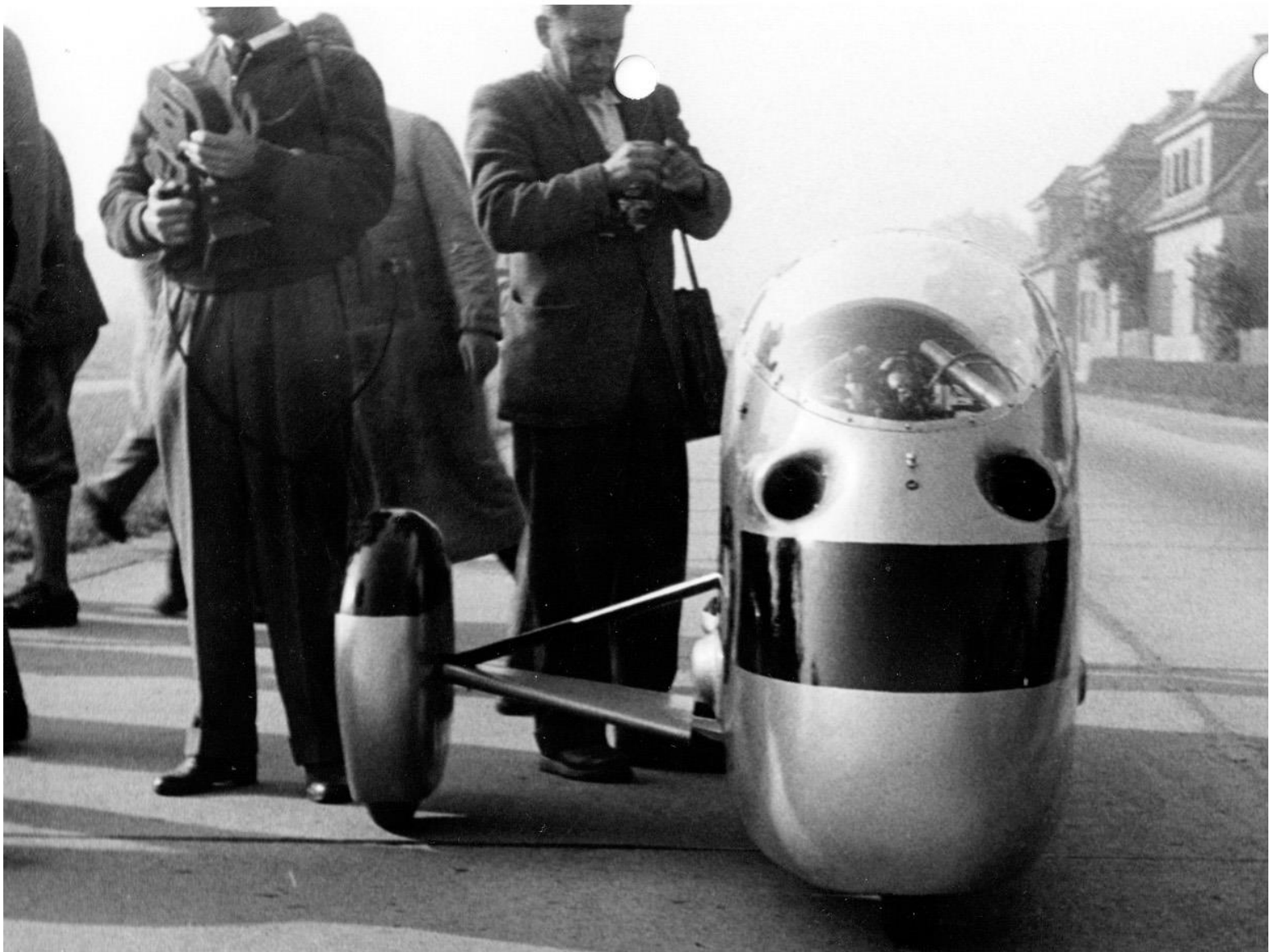
## BMW Weltrekordfahrten mit der RS 54 im Jahr 1955

Jeder BMW Fan weiß von den Weltrekorden, die Ernst Henne mit der WR 750 und später mit der RS 255 – beide mit Kompressor – vor dem zweiten Weltkrieg errungen und immer wieder verbessert hat. Weniger bekannt ist, dass sich die Bayern auch nach dem zweiten Weltkrieg wieder auf Rekordjagd begaben und dazu die aus zahlreichen Straßenrennschlachten berühmten RS 54 Modelle benutzten. Modelle in Mehrzahl deshalb, weil BMW 1955 sowohl die absoluten Geschwindigkeitsrekorde für Solomaschinen als auch Gespanne im Auge hatte – und dazu seine erfahrensten Haudegen aus beiden Kategorien in die Sättel setzte: Walter Zeller – der es ein Jahr später beinahe geschafft hätte, Weltmeister in der 500er Klasse zu werden und nur knapp an John Surtees auf der MV Agusta gescheitert war – und Wilhelm Noll, dem das mit seinem Beifahrer Fritz Cron 1956 auch tatsächlich wieder gelang, wie schon 1954 auch – die ersten zwei von insgesamt 19 WM Titeln mit RS Königswellenmotoren bei den Gespannen in nur 21 Jahren bis 1974.

Als Rekordstrecke wurde der Autobahnabschnitt München-Ingolstadt gewählt, auf dem vier Jahre

zuvor Wilhelm Herz mit dem NSU Delphin I den 14 Jahre alten Rekord von Ernst Henne von 279 auf 290 Km/h hochgeschraubt hatte. Den zu brechen traute sich die BMW Mannschaft nicht zu, Walter Zeller wurde auf die 10 Kilometer und die 10 Meilen Strecke angesetzt - mit Erfolg wie man der nachfolgenden Aufzeichnung entnehmen kann. Für Noll bauten die BMW Techniker ein ähnlich vollverkleidetes Fahrzeug wie den NSU Delphin, an dem an Gestängen lediglich ein drittes Rad montiert war, an dem Gewichte einen Beifahrer simulieren. Damit war den Vorschriften bezüglich Gespann Genüge getan und BMW konnte sich bei fliegendem Start über einen neuen Rekord von 282 Km/h über den Kilometer, bei der Meile sogar über 285 Km/h freuen. Bis in die 1990er Jahre sollte dieser Rekord Bestand haben.

Im Fundus des Motorradmuseum Vorchdorf befindet sich eine Anzahl originaler Fotos dieser Rekordfahrten, die von einem Herrn H. Fernau aufgenommen und zusammen mit seinem Bericht erhalten geblieben sind. Wir dürfen sie hier veröffentlichen:



A. Forman.

T,

B M W Weltrekordfahrten

T X Fe/Sa. 7.10.55

Reise - Bericht

-----

Am 4.10.55 führten die BMW-Werke Rekordfahrten mit einer 500 ccm vollverkleideten Seitenwagenmaschine und einer 500 ccm teilverkleideten Solomaschine - wie sie in der diesjährigen Rennsaison gefahren wurde - auf der Autobahn München-Ingolstadt durch. Die Maschinen wurden von NOLL und ZELLER auf dem gleichen Abschnitt wie bei den Baum'schen Rekordfahrten gefahren. Die Fahrten begannen gegen 9,00 Uhr bei leichtem Nebel, die Sicht bei Beginn betrug etwa 800 bis 1000 m mit dem Seitenwagenrekord. Die Maschine sprang gut an, hatte jedoch bei höheren Drehzahlen Aussetzer, die bei den nachfolgenden Starts immer wieder auftreten, jedoch beim Erreichen der vollen Geschwindigkeit nicht mehr beobachtet wurden.

Während des Auswechselns der Übersetzung fuhr Zeller die Rekorde über 10 km und 10 Meilen.

Die anschliessend gefahrenen Rekorde von Noll wurden auch bei stehendem Start mit Vollverkleidung gefahren.

Die Fahrten waren gegen 12,30 Uhr abgeschlossen.

Rekordergebnisse:

1. Seitenwagen:

	fliegend:	stehend:
1 km	282 km/h	139,5 km/h
1 Meile	285 "	165,5 "
5 km	268 "	
5 Meilen	265 "	

2. Solomaschine:

	stehend:
10 km	233 km/h
10 Meilen	241 km/h.

Die Seitenwagenmaschine war mit Vergaser und Einspritzpumpe ausgerüstet, da der Motor mit Vergaser zu wenig Kraftstoff erhält. Zündkerzen waren Glimmerkerzen von Bosch W 500 G 4.

Als Kraftstoff soll Nitro-Methan verwendet worden sein.

Das Fahrgestell war das von den Rennmaschinen mit langer Vorder- und Hinterradschwinge bekannte. Als Lenkungsämpfer war ein hydraulischer Stossdämpfer der Firma Boge Type TOS 22-17 eingebaut, der seitlich am unteren Joch der Vordergabel und am Rahmen befestigt war.

Bereifung: METZELER Rillen-Reifen mit dünner Auflage.

Vorderrad:	3,00-19
Hinterrad:	3,50-19
Seitenwagen:	2,75-16.

Die Speichenräder waren mit angeschraubten Leichtmetallblechen abgedeckt.



Die Bremsen wurden sehr heiss, sodass nach dem jeweiligen Anhalten Rauchschwaden aus dem Fahrzeug stiegen.

Die Kühlluftöffnungen für den Motor hatten einen Durchmesser von ca. 8 bis 10 cm und führten in einem runden Kanal auf die Zylinderköpfe. Diese Kanäle waren kurz nach dem Lufteintritt angezapft und führten Frischluft in einem biegsamen Metallschlauch von ca. 30 mm Durchmesser über dem Lenker in das Innere der Karosserie. Die Metallschläuche endeten ca. 30 cm vor dem Gesicht des Fahrers. Ferner war in der Kopfhaube in Höhe des Sturzhelmes ein weiterer Schlitz von ca. 3x12 cm angebracht.

Als Scheibe war Plexiglas von 1 bis 1,5 mm Stärke verwendet, das eine gute Sicht ermöglichte.

Auffallend war die kleine Breite und die verhältnismässig grosse Höhe der Karosserie.

Das Seitenwagenrad war ebenfalls vollverkleidet und durch 3 Rohre mit dem Fahrgestell verbunden.

*Fernau*  
Fernau



