

AUTORENNEN

REKORDFAHRTEN

Do it yourself

Mit einem feuerspeienden Monstrum, dessen Düsentriebwerk 17 000 PS zu leisten vermag, will der Amerikaner Art Arfons, 38, als erster die Schallmauer zu Lande durchbrechen.

Schnellster Rennfahrer der Welt ist Arfons schon jetzt: Auf der Salzsee-Rekordstrecke bei Bonneville im US-Staat Utah erzielte er vor kurzem mit dem gleichen Ungetüm die aus dem Durchschnitt von Hin- und Rückfahrt errechnete Rekordgeschwindigkeit von 863,5 Stundenkilometer.

„Ich habe nur 12 000 Pferde galoppieren lassen“, verriet Arfons nach der Rekordfahrt. „5000 Pferdestärken blieben in Reserve.“ Arfons glaubt, daß er sein „Grünes Ungeheuer“ getauftes Rekordfahrzeug bei vollem Einsatz der 17 000 PS noch um rund 290 weitere Stundenkilometer beschleunigen und damit die Geschwindigkeit des Schalls (bei Bonneville etwa 1150 Stundenkilometer) übertreffen kann*.

Arfons ist der erfolgreichste einer Gruppe speedfroher US-Automobil-sportler, die auf Rekordjagd mit amateurhafter Primitivität mehr erreichte als der eher professionelle und bekannteste aller Rekordfahrer, der Engländer Donald Campbell. Großbritanniens schnellster Autofahrer begründete die Rekordjagd mit Düsenantrieb und bereitete jeden seiner zahlreichen Rekordversuche mit wissenschaftlicher Exaktheit vor — doch die unbekümmerten amerikanischen Bastler stahlen ihm die Show und den Ruhm.

Seit im Jahre 1910 ein deutscher „Blitzen Benz“ 211 Stundenkilometer erzielt hatte, war der Wettstreit um das höchste Tempo auf vier Rädern vornehmlich ein Zweikampf zwischen Amerikanern und Engländern. Selbst Henry Ford I versuchte einmal, mit einem Spezialautomobil eigener Fertigung Weltrekordtempo zu fahren, war



Weltrekordfahrer Arfons
Auf dem Bauch...

aber zu langsam. Schnellere Landsleute und britische Konkurrenten verbesserten die Rekordmarke bis 1939 schließlich auf 595 Kilometer pro Stunde.

Mehr als 100 Stundenkilometer schneller sollte ein von Professor Ferdinand Porsche entworfener 3500 PS starker Rekordwagen der Daimler-Benz AG fahren, mit dem Rennfahrer Hans Stuck den Automobil-Weltrekord nach Großdeutschland holen sollte. Doch der Krieg verhinderte den Start des „T 80“ genannten Mercedes.

Erst am 16. September 1947 fand die nächste Rekordfahrt statt: Mit einem durch Eisstücke gekühlten Fahrzeug von 47,8 Liter Hubraum und 2600 PS Leistung fuhr der Engländer John Cobb auf dem ausgetrockneten Salzsee von Bonneville 634 Stundenkilometer. Cobbs

Tempo war so hoch, daß kaum Aussicht bestand, mit Kolben- und Pleuelltriebwerken noch schneller zu fahren. Daher beschloß Cobbs Landsmann Donald Campbell, für einen neuen Rekordversuch auch ein neues Antriebsprinzip anzuwenden: die Gasturbine.

Mit Hilfe dieser Antriebsart hatte Campbell bereits den Geschwindigkeits-Weltrekord für Rennboote auf 416 Stundenkilometer gesteigert.

72 Firmen, von der „British Petroleum Company“ bis zu Rolls-Royce und der „British Motor Corporation“, schlossen sich zusammen und bauten unter Campbells Leitung den Rekordwagen „Bluebird“. Er sollte mit seiner 4250 PS starken Turbine vom Typ Bristol-Siddeley-Proteus 755 nach den Berechnungen der Techniker einen Weltrekord von 700 Stundenkilometer erzielen. Schon die Baukosten waren Weltrekord: rund zwölf Millionen Mark.

Um so enttäuscht waren die Firmen, als Campbells erster Rekordversuch — im September 1960 — mit Desaster endete: Auf der traditionellen Rekordstrecke von Bonneville warf eine Seitenbö den dahinfliegenden „Bluebird“ aus der Bahn, und das teuerste Automobil der Welt kehrte als Wrack heim nach England. Erst mit einem zweiten „Bluebird“ und auf einem australischen Salzsee gelang es Campbell am 17. Juli 1964, den Geschwindigkeits-Weltrekord geringfügig auf 648 Kilometer pro Stunde zu verbessern.

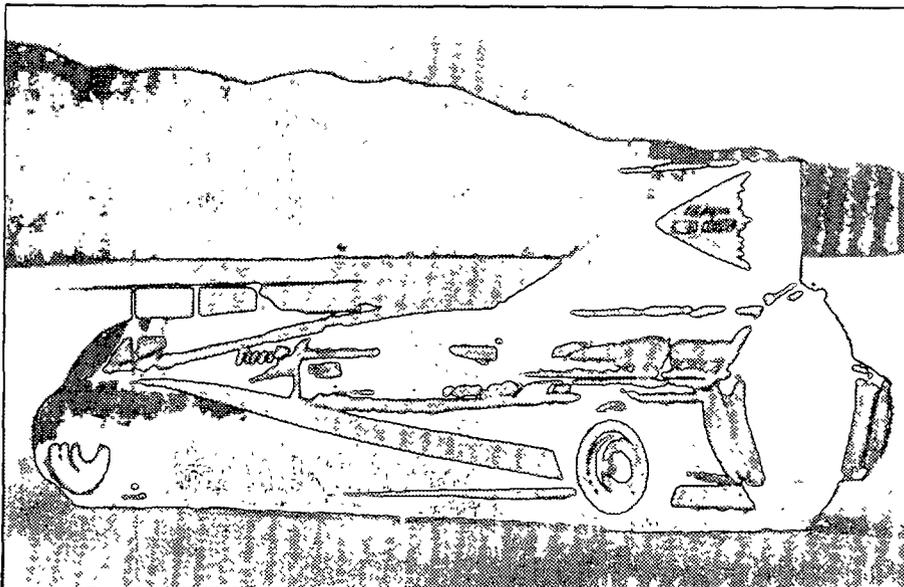
Doch Campbell und seine Firmen konnten sich ihres Erfolgs nicht lange freuen. Denn inzwischen hatten die amerikanischen Bastel-Amateure die Idee Campbells aufgegriffen und gleichfalls Spezialfahrzeuge mit Düsenantrieb entwickelt. Als im Spätherbst die Salzpiste ausgetrocknet war, bewiesen sie, daß sie mit ungleich geringerem finanziellen Aufwand wesentlich schneller als Campbells „Bluebird“ fahren konnten.

Als erster übertraf der Amateur-Rekordfahrer Tom Green, der das Düsentriebwerk eines ausgedienten Bombers berädet hatte, den Rekord Campbells mit 668 Kilometern. Art Arfons fuhr darauf mit seinem „Grünen Ungeheuer“ so schnell, wie Campbells Düsen-Auto nach den Berechnungen der Strömungs-Techniker und Turbinen-Ingenieure hätte fahren sollen: 703 Kilometer.

Noch höheres Tempo legte ein Sportsmann namens Craig Breedlove vor, der eine Bomber-Turbine auf drei Räder montiert hatte. Erfolg: 744 und 843 Kilometer. Die Amateur-Rekordfahrer fochten nicht an, daß der „Internationale Automobil-Verband“ ihre Rekorde nur in einer Sonderkategorie wertet, da sie mit purer Schubkraft fahren, anstatt einen Teil der Turbinenkraft via Getriebe auf Antriebsräder zu übertragen — sie hatten Schlagzeilen in der Weltpresse.

Und wie gering ihr finanzieller Aufwand im Vergleich zum zwölf Millionen Mark teuren „Bluebird“ war, erhellt aus den Baukosten des schnellsten Düsenfahrzeugs der Welt. Art Arfons erwarb ein Flugzeug-Düsentriebwerk für 20 000 Mark. Die Aluminiumhülle, in der Arfons, auf dem Bauch liegend, 863,5 Stundenkilometer fuhr, war genauso billig.

* Die Schallgeschwindigkeit ist je nach Höhenlage und Temperatur verschieden.



... mit 863 Stundenkilometer über den Salzsee: Arfons-Rekordfahrzeug