



Insel-BEGABUNG

Wenn ein Rennmotorrad nach einem der Fahrer benannt wird, dann muss dieser Mann das Bild der Maschine stark geprägt haben. Genau das tat Tom Bullus mit „seiner“ NSU. Wir erzählen die Geschichte der britisch-deutschen Koproduktion...

Es ist der Morgen des 19. Juli 1931. Alle im NSU-Team sind nervös. Es regnet – wie so oft über der Isle of Man, dem famosen Eiland inmitten der irischen See. Nach 17 Jahren Unterbrechung hat sich die NSU-Equipe erneut in die Höhle des Löwen getraut, das Epizentrum des britischen Motorradrennsports.

Drei Trainingsmaschinen und drei Renner hat der Teamleiter und Konstrukteur der Maschinen, Walter William Moore, auf das Eiland bringen lassen. Im Vorjahr waren die Einzylinder bereits bei internationalen Rennen auf dem Kontinent erfolgreich, aber nun möchte NSU es wissen. Die Engländer Ted Mellors und Ronnie Parkinson starten neben dem Deutsch-Österreicher Rudolf Rutsch ab zehn Uhr in der Senior TT, also der 500er

„Königsklasse“. Im Minutenabstand gehen je zwei Fahrer auf die Strecke. Fachleute bedauern, dass der NSU-Star Tom Bullus nicht antritt. Er sitzt mit gebrochener Mittelhand in Neckarsulm. Wäre er womöglich schneller als seine Teamgefährten?

Das Rennen wird so hart, dass den Zuschauern selbst der tödliche Sturz von Freddie Hicks mit seiner AJ'S zunächst verschwiegen wird. Von Anfang an in Führung ist das Trio des Norton-Werksteams: Tim Hunt, James Guthrie und Stanley Woods. Jimmy Simpson, ebenfalls auf Norton, steigert den Rundenrekord auf 130 km/h. Parkinson auf NSU stürzt, zum Glück nicht sehr schwer, und Rutsch muss seine Maschine defekt abstellen. Mellors läuft schließlich als Sechster ein und mit ihm die Erkenntnis, dass gegen das Original aus Birmingham kein Kraut ge-

wachsen – noch. Ungefähr zwei PS fehlen den NSU auf Norton. Dennoch nötig! Insidern das Abschneiden des deutschen Newcomers Respekt ab – schließlich existierte die Renn-NSU noch 18 Monate zuvor nur im Kopf des Konstrukteurs. Immerhin wusste Moore jetzt, wo seine Maschinen international standen. Die Dominanz, die Bullus und die NSU seit einem Jahr im deutschen Sprachraum zeigten, wurde hier bestätigt.

Erst im Oktober 1929 war Moore aus Birmingham nach Neckarsulm übersiedelt und begann schnurstracks mit der Arbeit an einer neuen Rennmaschine für die NSU AG. Bisher hatte Otto Reitz dem NSU-Konstruktionsbüro vorgestanden und etwa

1925 die unglaublich robusten „T“-Modelle mit Blockmotor geschaffen. Sie galten als „Lastwagen des kleinen Mannes“ und transportierten Tag für Tag schwere Seitenwagen mit Waren, Werkzeug oder Wochenendausflüglern. Doch NSU-Vorstand Fritz von Falkenhayn war überzeugt, dass das Unternehmen sportliche Erfolge als Werbung brauchte, um seinen Kundenkreis auszubauen.

So ging der Auftrag für eine Halb- liter-Rennmaschine zunächst an Reitz. Dieser ließ sich von Johannes Rössings „Roconova“ inspirieren. Die ab 1927 eingesetzte NSU geriet ebenso flott wie unzuverlässig und ließ moderne Details vermissen. Reitz

wurde daraufhin gebeten, sich nach einem Konstrukteur umzuschauen. Seine Wahl fiel auf den bisher bei Norton angestellten Walter William Moore, dessen Stuhl als Leiter des Konstruktionsbüros wackelte, nachdem die Werks-Norton 1928 Podestplätze knapp verfehlt hatten.

Moore griff die Offerte aus Deutschland dankend an und siedelte samt Ehefrau an den Neckar um. Dort nahm er sich seinen für Norton entwickelten CS-1-Motor (für *Camschaft Senior Model* T) kurzerhand zum Vorbild, um für NSU eine ähnliche Konstruktion zu schaffen. Im Lastenheft standen Leistung, Standfestigkeit und gutes Handling, um den Piloten bei langen Renndistanzen zu ent-



Alle Zutaten zu einem Star: Der Brite Tom Bullus fuhr nicht nur verwegen und dennoch konsistent schnell, sondern war auch noch groß gewachsen und gut aussehend. Die Erfolge blieben nicht aus – im Motorradsport und in der Liebe...



Moore's Meisterstück: Die Königswellen-NSU war vom Start weg schnell und zuverlässig. Komponenten wie Gabel und Getriebe kamen aus Großbritannien

30

PFERDESTÄRKEN
waren es anfangs, Ende 1932 dürfte der Single etwa 40 PS stark gewesen sein

lasten. Hier konnte Moore seinen Erfahrungsschatz nutzen und brachte auch die in England aufkommende Fußschaltung nach Deutschland.

Der neue Langhuber entstand in einer 500er und einer 600er Variante, wobei letztere mit 118 Millimeter Hub extrem ausfiel. Eine per Königswelle angetriebene obenliegende Nockenwelle garantierte Drehzahlfestigkeit und exakte Steuerzeiten im Vergleich zu bruchempfindlichen Ketten. Der massiv ausgelegte Kurbeltrieb bot ein solides Fundament. Die damals hochmoderne Trockensumpfschmierung war mit einer Füllmenge von 2,5 Liter und zig justierbaren Öldüsen üppig dimensioniert. Die 43 Millimeter messenden Ventile werkelten kühlungsoptimiert im Freien und wurden ebenfalls gut geschmiert. So traf der britische Spruch „all swimming in oil“ („Alles schwimmt in Öl“) nach wenigen Kilometern auch auf das Äußere der Maschine zu.

Knapp ein Zentimeter Ventilhub sorgte für üppige Füllung des Stahlzylinders, wobei die Versorgung ein 29er Vergaser und die Entsorgung ein 50er Auspuffrohr übernahm. Um Zeit zu sparen, nutzte Moore seine Kontakte ins Königreich und bestellte nicht nur die Laufräder samt Bremsen bei Royal Enfield, sondern ließ sogar die ersten Rennrahmen in Redditch fertigen. Bei Sturmey-Archer kaufte er Renngetriebe mit drei und vier Gängen und bei Webb Gabeln ein.

Mit 30 PS bei einem Gewicht von 150 Kilogramm stand die Neuschöpfung gut im Futter. Daher konnte Moore nun den Einstieg in den großen Rennsport im Mai 1930 vorbereiten. Als Fahrer engagierte er den „Yorkshire-

Man“ Tom Bullus. Der junge Brite war zunächst für Panther und Raleigh gefahren, wo er Moore positiv aufgefallen war, ebenso auf Horex.

Bullus zögerte nicht lange und sagte zu. Im April 1930 gab er sein NSU-Debüt auf einer Seitenventilmaschine bei der 144-Stunden-Zuverlässigkeitsfahrt auf dem Nürburgring. Dort probierte er auch erstmalig Moores ohc-NSU und zeigte sich begeistert. Doch der erste Wettbewerbsinsatz wurde für Bullus zum Debakel. Die Strecke der österreichischen TT bestand fast nur aus Schotterabschnitten und Lehmplätzen. Bullus stürzte in der ersten Runde, das Motorrad brannte aus.

Ein Bild der Verwüstung zeigten auch die Bilanzen NSUs. Noch 1928 und '29 hatte das Unternehmen pro Jahr mehr als 20.000 Maschinen verkauft und war so zu einem der größten europäischen Motorradproduzenten aufgestiegen. Diesen goldenen Zeiten setzte der Börsencrash im Oktober 1929 ein abruptes Ende. Binnen zwölf Monaten fiel der Umsatz von 16 auf magere sieben Millionen Reichsmark.

Betriebsleiter Fritz von Falkenhayn steuerte mit Durchhalteparolen gegen, Moore versuchte dasselbe mit neuen attraktiven Modellen. Die alten T- und TS-Einzylinder waren eher Arbeitstiere als Futter für Motorradenthusiasten gewesen. Nun ergänzten kleine Zweitakter wie die ZD-Modelle die Palette nach unten, während am oberen Ende Moores britisch wirkende OS-Reihe („OS“ für „obengesteuert“) Begehrlichkeiten wecken sollte. Diese Einzylinder-Viertakter mit 250,

118

MILLIMETER

Hub wies der 600er Renn-Single auf – und war stark genug, um bei den 1000ern mitzumischen

300, 500 und 600 Kubik gleichen in Schnitt und Proportionen den erfolgreichen Werksmaschinen, nur dass in dem markanten Hüllrohr keine Königswelle rotierte, sondern Stößelstangen oszillierten.

Wem die optische Nähe nicht reichte, der griff ab 1930 zur hier gezeigten, käuflichen 500er Rennreplika. Es gab sie wahlweise als reinrassige 501 SSR (*Supersport-Rennmaschine*) oder als motorisch zahmer abgestimmte, zulassungsfähige 501 SS (*Supersport*) mit Kickstarter und Licht. Später kamen noch Varianten mit 350 und 600 Kubik dazu. Die pfeilschnellen Königswellen-Production-Racer kratzten an der 30-PS-Marke, beflügelten die Träume junger Gasgriffdrehler und öffneten trotz schwieriger Zeiten manches Portemonnaie: Immerhin 2121 Exemplare beider 500er Sportmaschinen entstanden bis 1934. Das war deutlich mehr, als DKW, Imperia oder Standard von ihren Produktionsrennern absetzten. Da die meisten SS-Modelle erfolgreich bei Amateurrennen eingesetzt wurden, ergab sich neben den Einnahmen ein schöner Werbeeffekt für NSU jenseits des Werks-Engagements. Auch bei Zuverlässigkeits-Veranstaltungen im Gelände bis hin zu Sechstagesfahrten traten Werksfahrer und Amateure mit der 500er an. Ausgestattet mit einem 21-Zoll-Vorderrad, Stollenreifen und hochgelegten Schalldämpfern, vermochte NSU abseits des Asphalt jedoch nicht die Erfolge einzufahren, die BMW und DKW dort erzielten.

Auf festem Grund ließ die Mooresche Maschine hingegen keinen Zweifel an ihrer Qualität. Gleich im Debüt-Jahr 1930 räumte



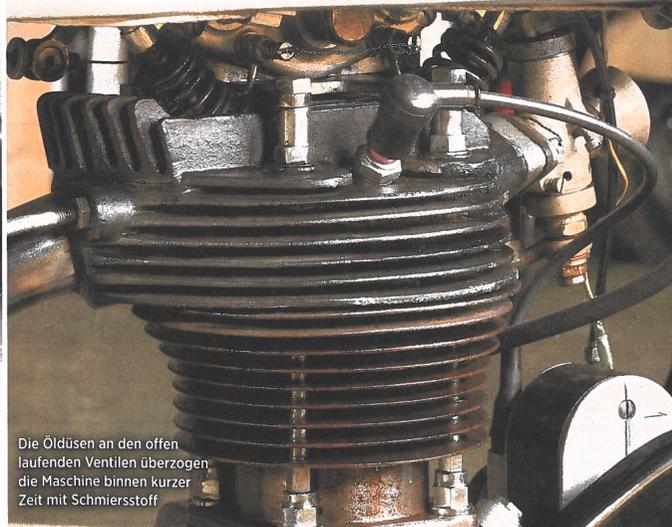
TECHNISCHE DATEN

NSU SUPER-SPORT 501 SSR

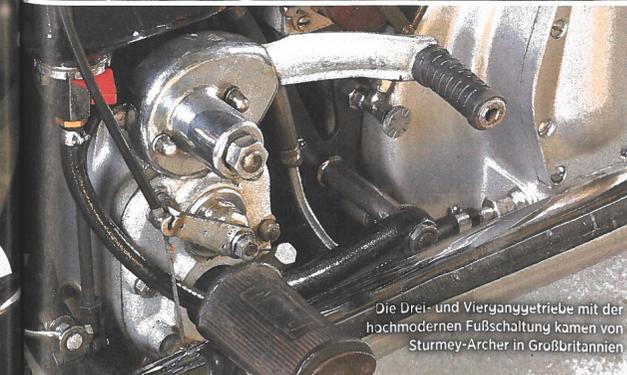
- Motor**
Einzylinder-Viertakter, ohc, Königswelle, zwei Ventile
- Hubraum**
494 ccm
- Bohrung x Hub**
80 x 99 mm
- PS bei U/min**
ca. 30 bei 5800
- Antrieb**
Mehrscheiben-Trockenkupplung, fußgeschaltetes Dreiganggetriebe, Sekundärkette
- Rahmen**
Gemuffter Einschleifen-Rohrrahmen
- Federung**
Webb-Gabel, Heck starr
- Reifen**
3,25 x 19
- Leergewicht**
ca. 155 kg
- Vmax**
ca. 170 km/h



Am Berg unschlagbar: Beim Klausenrennen 1930 stellte Tom Bullus einen Rekordeinstieg von 77,5 km/h auf, der bis heute ungebrochen ist



Die Öldüsen an den offenlaufenden Ventilen überzogen die Maschine binnen kurzer Zeit mit Schmierstoff



Die Drei- und Vierganggetriebe mit der hochmodernen Fußschaltung kamen von Sturmey-Archer in Großbritannien

BUCH-TIPP



Fürs Herz

Love-Story im Motorradwerk zwischen zwei Buchdeckeln: Wer in die Liebesgeschichte zwischen Hilde & Tommy tiefer einsteigen möchte, dem sei der gleichnamige biografische Roman empfohlen. Geschrieben hat ihn Gehr-Urenkelin Susanne Schartel 2022. Auf 700 Seiten entsteht hier ein angenehmes nach Benzin riechendes Sittengemälde der 1930er Jahre. *Susanne Schartel: Hilde & Tommy, 700 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, Format 17,5 x 24,9 cm, Biddinghuizen 2022 (Hardcover, ISBN 978-9083239743). Erhältlich im Shop der Audi Tradition und auf der Webseite der Autorin (www.hilde-tommy.com)*



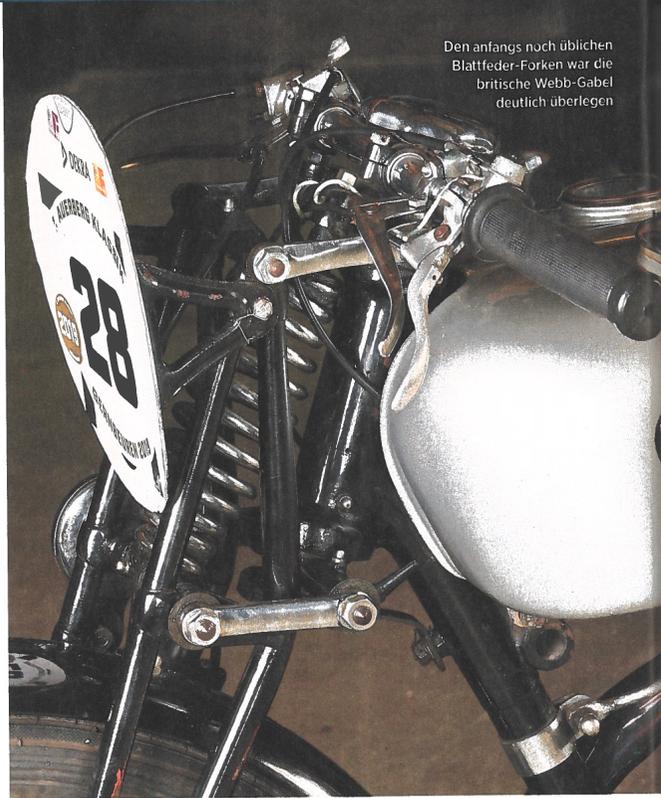
Dreigestirn: Konstrukteur und Teamchef Moore umgeben von Bullus (links) und dem Deutsch-Österreicher Rudolf Runtsch (re.)

MOTORRAD NSU BULLUS

sie beim deutschen Meisterschaftslauf *Rund um die Solitude* ab. Beim *Großen Preis von Deutschland* auf dem Nürburgring belegten Bullus und seine Teamgefährten Ulmen und Rüttchen gegen schnelle britische Konkurrenten die Plätze vier, fünf und sieben. Im August ging es zum *Klausenrennen* in die Schweiz. Dort ballerte der Brite die 52 Kurven der Bergstrecke so flott hinauf, dass sein Rekordschnitt von 77,5 km/h bis heute steht! Mann und Maschine verschmolzen nicht nur auf der Piste zu einer perfekten Einheit, sondern auch wörtlich: Bald hatte sich für den Einzylinder der Name „Bullus-NSU“ eingebürgert, der auch für die käuflichen SS-Modelle verwendet wurde. Spötter hingegen übersetzten das Marken-Kürzel in „Norton Spares Used“, sinngemäß „Norton Bauteile verwendet“, und spielten damit auf die Ähnlichkeit der Maschine mit der Norton CS 1 an.

Auch im Saisonverlauf riss die Erfolgsserie nicht ab, und als Bullus den *Gran Premio d'Italia* in Monza vor Pietro Taruffi und der Sunbeam-Meute gewann, dürfte sich Moore erstmals Chancen bei einer TT-Teilnahme ausgerechnet haben. Zumal sich BMW und DKW aufgrund der Wirtschaftskrise zurückgezogen und auf Rekordfahrten verlegt hatten. Dass Bullus am Ende ohne Meistertitel da stand, hatte bürokratische Gründe: Er fuhr mit englischer Lizenz.

Der Saisonauftakt 1931 beim Eilenriede-Lauf in Hannover verlief für NSU nach Maß: Rüttchen, Bullus und Runtsch belegten das



Den anfangs noch üblichen Blattfeder-Forken war die britische Webb-Gabel deutlich überlegen

BESUCHER-TIPP

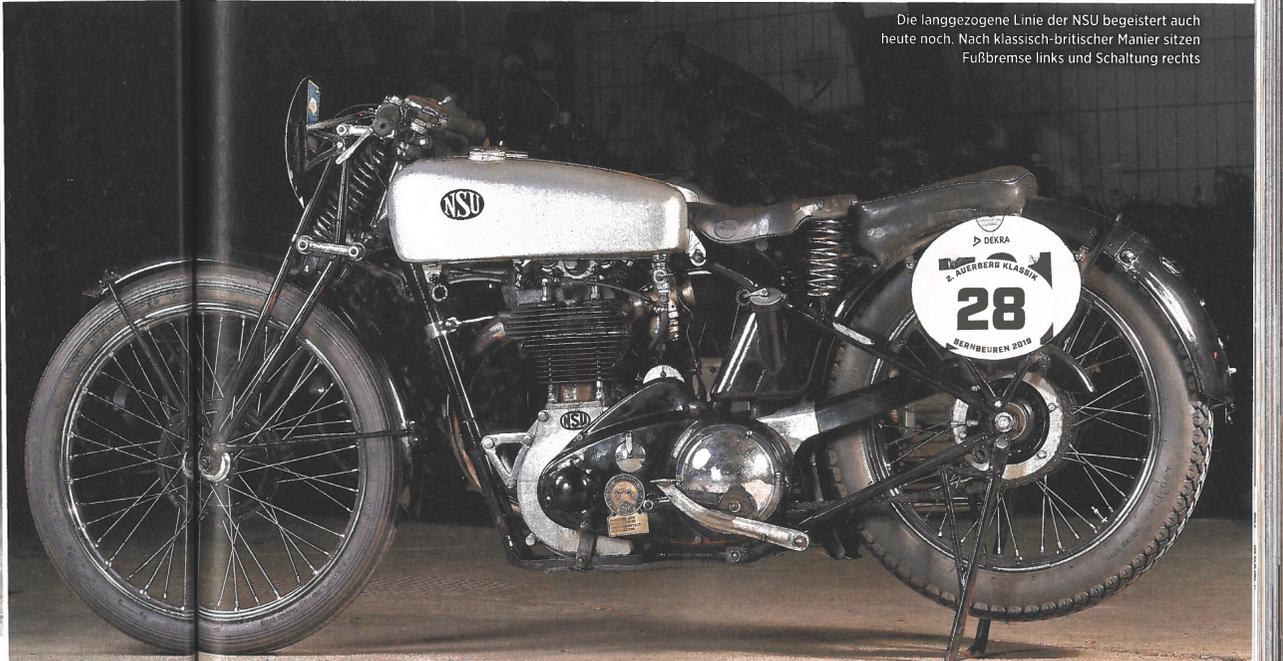
Anschauen in echt!

Die hier gezeigte Maschine ist im Deutschen Zweirad- und NSU-Museum Neckarsulm zu bewundern, das bereits 1956 eröffnet wurde. Damit ist es das älteste Zweiradmuseum im deutschen Sprachraum. Auf 2000 Quadratmetern finden sich rund 400 Exponate von 140 Marken. NSU ist hier besonders stark mit einer eigenen Abteilung vertreten. Aktuell läuft dazu im benachbarten Audi Forum noch bis zum 5. Mai 2024 eine Sonderausstellung zum Thema *150 Jahre NSU*.

Weitere Infos: www.demomu.de



Der langhubige Einzylinder scheint aus dem geduckten Fahrwerk herauszuquellen. Beim Werksrenner waren Tank und Felgen aus Alu



Die langgezogene Linie der NSU begeistert auch heute noch. Nach klassisch-britischem Manier sitzen Fußbremse links und Schaltung rechts

komplette Podest! Der Sieg war eine Vorschau auf kommende Erfolge, aus denen einer besonders herausragt: Auf der als „Motorenstrecke“ bekannten Avus siegte Bullus mit 159,2 km/h – und ließ dabei sogar zwei BMW hinter sich! Dass es Moore mit seinem Einzylinder gelungen war, den dreifreudigen Boxern wegzufahren, bewies die Güte der inzwischen vermutlich knapp 40 PS starken Konstruktion, in deren Windschatten die käuflichen ohc-NSU die 600er Gespann- und 500er Ausweisklasse gewannen.

Das Problem war nur: In den Bilanzen der Neckarsulmer schlugen sich die Erfolge nicht nieder. Von einst

22.000 sollte die Zahl der verkauften Motorräder 1932 auf 3650 Stück sinken, der Rotstift regierte. Dennoch ging der 1,90 Meter große Brite mit dem roten Helm weiter an den Start, siegte beim Eröffnungsrennen am Hockenheimring und erneut beim *Kesselbergrennen* am Kochelsee – am Berg harmonierten Mann und Maschine in fast unschlagbarer Perfektion. Für Bullus' neuen Teamgefährten, den wagemutigen Jungfahrer Bernd Rossemeyer, blieben nur die Plätze. Sein letztes Rennen Ende 1932 in Schreiberhau im Riesengebirge geriet zu einer Demonstration erdrückender Dominanz, als Bullus mit einer 600er ohc die 1000er-Klasse gewann.



»Die Liebe macht der Rennerei einen Strich durch die Rechnung. Tom Bullus heiratet Hilde Gehr...«

Buchautor Klaus Arth in *NSU Motorräder 1900 - 1945*



Gruppenbild (von links): Direktor Fritz Gehr, von Falkenhayn (dahinter), Toni Ulmen, wie Tom Bullus in Rennleder, mittig Moore und rechts Rüttchen und wahrscheinlich Runtsch

Warum der Brite seine Rennkarriere danach beendete, ist nicht ganz klar und wahrscheinlich mehreren Faktoren geschuldet, wie den teils chaotischen Zuständen im Deutschen Reich und der wirtschaftlich schwierigen Lage NSUs. Ausschlaggebend dürfte aber die Liebe gewesen sein. Im Neckarsulmer Werk hatte Bullus seine spätere Braut Hilde kennengelernt, Tochter des Generaldirektors Fritz Gehr. Der brauchte zwar den Werbeeffect der Rennsieg, bangte aber noch mehr um das Herz seiner Tochter. Schließlich bat er Bullus, seine Rennkarriere zu beenden, was dieser auch tat. Kurz darauf zog das frisch verheiratete Paar nach England, wo Bullus gemeinsam mit Frank Williams (später Entwickler bei AMC) einen Fahrzeughandel eröffnete.

Die nach ihm benannte NSU ging derweil ihren Weg, siegte dank hoher Zuverlässigkeit, gutem Leistungsgewicht und stabilem Fahrwerk weiter. Erst 1935 begann ihr Stern zu sinken, als DKW und BMW neue 500er an den Start brachten. Doch da hatte die NSU den britisch angehauchten Single im Land metrischer Schrauben längst populär gemacht.

TEXT **Andy Schwietzer**
FOTOS **Holger Neu**
redaktion@oldtimer-markt.de

