

NSU – Walter William Moore und Tom Bullus ...

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (1), Archiv Jürgen Kießlich (1), Susanne Schartel (2), Bullus-Kraus / Sohn (2), Fam. Bullus Archiv (1)



... bildeten ein Trio, welches in die Geschichte einging, nicht nur in die der deutschen Industrie sondern auch in die des deutschen Mororradrennsports.

NSU war einst eine der bekanntesten und größten Motorradfirmen nicht nur in Deutschland. Christian Schmidt und Heinrich Stoll gründeten 1878 in Riedlingen eine Firma als „Mechanische Werkstätte zur Herstellung von Strickmaschinen“. 1880 verlegten die Firmengründer ihr Unternehmen nach Neckarsulm. Ab 1886 stellten sie Fahrräder her, um aber 1901 maßgeblich an der frühen Entwicklung von Motorrädern in Deutschland mitzuwirken. Der Markenname NSU wurde ab 1892 verwendet und beruht auf dem Kürzel des Städtenamens Neckarsulm. Mit dem Einstieg in die Motorradbranche begann eine stete Entwicklung einer Vielzahl verschiedener Modelle und Typen auf diesem Gebiet, ebenso an Rollern und Automobilen. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg hatte sich NSU unter Fabrikdirektor Fritz Gehr als exportstärkste deutsche Motorradfabrik etabliert.

v. l. F. Gehr, dahinter F. von Falkenhayn, T. Ulmen, T. Bullus, dahinter F. Valobra, W.W. Moore, rechts dahinter O. Reitz, P. Rüttchen, S. Giggerbach

1925 begann Konstrukteur Reitz mit der Entwicklung eines Königswellen-Motors bei NSU. Zuvor hatte Reitz mit seinem Konstruktionsassistenten Karl Bader an Rennmaschinen laboriert und diese 1925 zum Einsatz gebracht. Ab 1926 entwickelten sie einen Königswellen-ohc-Motor, der Start sollte am 02.09.1928 auf der Solitude erfolgen. Vorerst wurden aber die Rennaktivitäten aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt und Reitz vom neuen technischen Direktor Feruccio Valobra auf die Entwicklung der Serienmaschinen angesetzt. Auf Vorschlag von Reitz suchte Valobra Kontakt zum Briten Moore. Am 28.07.1929, anlässlich der Rennen auf dem Nürburgring, bot Konstrukteur Reitz dem Norton Rennleiter Moore indirekt an, in die Dienste von NSU zu wechseln. Um den Erfolg des Projektes zu forcieren, wurde Konstrukteur Walter William Moore von Norton für einen hohen Preis abgeworben. Moore war 1925 bei Norton als Konstrukteur für die Rennabteilung zur Entwicklung der Renn-

motoren angestellt. Selbst hatte er bereits Erfahrungen mit einer eigenen Motorenkonstruktion für einen per Königswelle gesteuerten Einzylinder-Rennmotor gesammelt. Dieser war bis zur Einsatzreife unter der Bezeichnung „CS 1“ wenig erfolgreich, außer zu Beginn noch mit namhaften Fahrern besetzt. Ein Ultimatum für den GP von Deutschland 1929 brachte keine Verbesserung, somit war der Abgang bei Norton für ihn relativ einfach. Im Oktober 1929 wurde die Zusammenarbeit von NSU

und Moore verbindlich bekannt gemacht. Bis 1930 lag die Entwicklung in den Händen von Chefkonstrukteur Otto Reitz, danach übernahm der Brite diese Aufgabe. Die „Handschrift“ von Moore war deutlich zu erkennen, die Ähnlichkeiten mit Modellen von Norton entstanden aufgrund seiner vorangegangenen Tätigkeit bei der britischen Traditionsmarke. Ab sofort lag die Modellentwicklung in den Händen von Mr. Moore und zeigte auch seine „englische“ Herkunft, sowohl bei den Serienmodellen als auch besonders im Rennsport. Er konstruierte seinen Motor noch einmal im „deutschen Format“ mit britischem Akzent. Das Getriebe wurde typisch britisch rechts geschaltet. Der 500-ccm-Einzylindermotor wurde über die Königswelle ohc gesteuert. Völlig abweichend vom „CS 1“ Motor, waren alle Gewinde metrisch. Zu Beginn waren die Maschinen noch mit der Webgabel und Enfield Naben, ebenso mit Sturmey Archer Getrieben ausgestattet. Der unten geschlossene und hartverlötete Rohrrah-



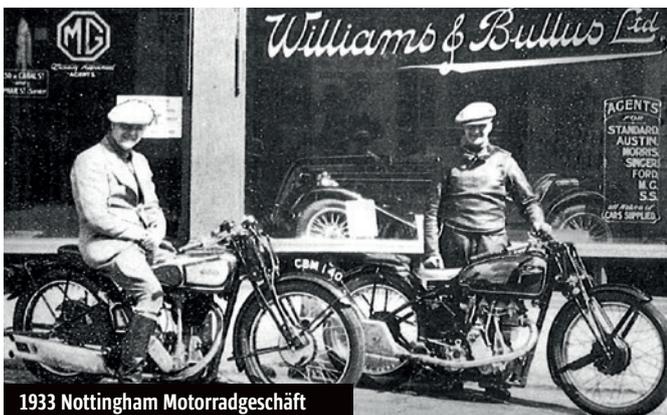
men stammte von der Norton 350. Bereits im Winter 1929 begannen die ersten Testfahrten und im Mai 1930 standen die ersten vier Werksmaschinen zum Einsatz bereit. Der Chef hatte als „Einstand“ bei NSU den jungen, aber bereits im Renneinsatz in England sehr bewährten Rennfahrer Tom Bullus in das deutsche Team gebracht. In verschiedenen Veröffentlichungen wurde mehrfach bemerkt, dass Tom Bullus der Schwiegersohn von



1932 Start in Eichgraben, Brauchitsch, Bullus, Jellen

Moore sei. Dem war nicht so, Bullus wurde später der Schwiegersohn von Fabrikdirektor Fritz Gehr. Sein erster Einsatz erfolgte am 29. Juni 1930 beim Deutschland GP auf dem Nürburgring. Hinter den britischen Assen G. Walker, St. Woods und Tyrell-Smith auf Rudge und Norton belegt der nette Riese (1,90 m) den 4. Platz, T. Ulmen und P. Rüttchen folgten mit den Werks-NSU auf den Plätzen 5 und 6, als Krönung dazu kam der 2. Platz von Sepp Giggenbach in der 1000er-Klasse. Wenig später, am 13. Juli, siegte er spektakulär auf der Solitude. Mit der SS 500 startete er in der Halbliterklasse drei Minuten

mit 600 ccm Hubraumvolumen in den Dienst gestellt, der Einsatz war auch in der großen 1000er-Klasse erfolgreich. Ab April 1931 kam Stück für Stück die „500 SS“ an die Kunden; wegen ihrer „Double Port“ mit den Fischschwänzen waren diese deutlich von den Rennmaschinen zu unterscheiden, schnell wurden sie im Volksmund als „Bullus NSU“ bezeichnet. Im Juni kam eine neue Version, die „500 S Spezial“ in kleiner Zahl auf den Markt, diese war wieder mit nur einem Auspuff versehen. An auserlesene Kunden gab es auch noch Sonderanfertigungen, „Spezial Rennmaschine“, so an einen „gewissen“ Bernd Rosemeyer aus Lingen. 1932 konzipierte Moore eine weitere Neuheit, die „501 S“, optisch stark an die „500 SS“ angelehnt, musste man schon genauer hinschauen. Da, wo sonst das Hüllrohr für die Königswelle am Motor installiert war, befand sich ein verändertes Gehäuse für die Stoßelstangen, denn der Motor wurde ohv gesteuert. Aufgrund dieser Ähnlichkeit werden noch heute diese Modelle, ebenso wie die OSL Reihe, welche ja auch im Grundprinzip von Moore stammt, fälschlich als „Bullus“ benannt. Später wurde die SS-Maschine auch als „501 OS“-Sportmodell mit offen liegenden Ventilen angeboten.



1933 Nottingham Motorradgeschäft

nach der 1000-ccm-Klasse, schaffte den Anschluss und überholte noch das gesamte Feld, um letztendlich als Sieger aller Klassen abgewinkt zu werden. Bei allen weiteren bekannten Rennen folgten im gleichen Jahr für NSU reihenweise Siege, besonders für Bullus. Moores Antwort darauf war die Ankündigung, weitere Königswellen-Maschinen für den Wettbewerb sowie für den Alltag als NSU 500 SS für 1931 anzubieten. Im Oktober 1931 wurden vier weitere Werksmaschinen

Die Weltwirtschaftskrise sendete ihre Schatten voraus und legte sich bedrohlich über die gesamte Wirtschaft, so auch in Neckarsulm. Direktor Gehr musste sich schweren Herzens dazu entscheiden, die Rennambitionen zu reduzieren. Am 06.10.1931 setzte er Tom Bullus davon in Kenntnis. Für das Jahr 1932 wurden Bullus noch die Maschinen, ein Mechaniker und ein Transporter bereitgestellt. Allerdings ohne Honorar von der Firma, aber Preisgelder etc. gingen an Bullus. Damit konnte

er leben und für das Jahr 1932 noch etliche große Erfolge einfahren.

Als Bullus nach Deutschland kam und im Haus Gehr sehr herzlich aufgenommen wurde, entstand zwischen ihm und Gehrs Tochter Hilde Zuneigung auf den ersten Blick. Nach dem Rennaus für Bullus bei NSU nach 1932 wurde die Eheschließung vorbereitet und am 12.09.1933 in Stuttgart vollzogen. Das junge Paar siedelte wenig später nach England über. Tom Bullus hatte mit einem Freund in Nottingham ein Motorrad-Geschäft unter dem Titel „Williams & Bullus“ gegründet. Die Zeit der Rennen war für ihn vorüber und er wurde ein erfolgreicher Geschäftsmann. Während des Zweiten Weltkrieges diente er bei der Royal Air Force in England und Westafrika. Danach war er in der Finanzbranche erfolgreich bekannt geworden.

Bei NSU begann eine neue Rennära und W. W. Moore ging vor Beginn des Zweiten Weltkrieges in seine alte Heimat zurück. Die Fortsetzung der Renngeschichte vor und nach diesem Krieg ist ein anderes Kapitel und wurde bereits bei TOP SPEED in den Ausgaben 07/08/09 2021 abgehandelt.

Wer mehr über diese interessante Geschichte erfahren möchte, sollte sein Wissen aus einem sehr lezenswerten, aktuellen Buch ergänzen. Eine Autorin aus dem schönen Städtchen Berg am Sternberger See, Frau Susanne Schartel, hat in einem beachtlichen Buch die hier geschilderten Begebenheiten in ihrer gelungenen belletristischen Art akribisch analysiert aufgelistet. In biografischer Romanform hat sie ihr Buch, man darf dieses als Werk bezeichnen, unter dem Titel „Hilde & Tommy“ auf den Buchmarkt gebracht. Das Buch umfasst 700 Seiten mit vielen Dokumenten und vielen noch nie veröffentlichten Fotos. Frau Schartel ist die Urenkeltochter von NSU-Direktor Fritz Gehr und Großnichte von Tom Bullus. Daraus ergibt sich auch, dass sie Zugriff auf ein riesiges Archiv hat. Bewusst hat sie den Berichtszeitraum von 1918 bis 1933 gewählt, bemerkenswert ist auch die Tatsache, dass über alle wesentlichen Rennen von Tom Bullus berichtet wird. Auch wesentliche Internas aus der Werks Geschichte werden geschildert. Unter www.hilde.tommy.com kann man sich mehr Informationen einholen.

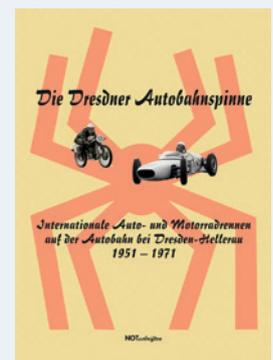


Ehrenpokal für Bullus vom Lückendorf Bergrennen 1932

Buch

Die Dresdner Autobahnspinne –

Internationale Auto- und Motorradrennen auf der Autobahn bei Dresden-Hellerau 1951-1971



24,⁹⁰ Euro

Weißer Hirsch, Wilder Mann, Blaues Wunder und Dresdner Autobahnspinne – Begriffe, die nicht nur Dresdner Einwohner kennen. In diesem Buch wird die Geschichte der Dresdner Spinne, die eigentlich „Autobahnspinne Dresden-Hellerau“ heißt, erzählt. Zwanzig Jahre lang, von 1951 bis 1971, wurde auf dem Autobahndreieck im Norden der Landes- bzw. Bezirkshauptstadt, in der Nähe des Flughafens Dresden-Klotzsche, internationaler Motorsport betrieben. Spitzensportler aus Ost und West trafen sich hier, fuhren gesamtdeutsche und internationale Rennen sowie DDR-Meisterschaftsläufe. Die Vorgeschichte des Motorsports rund um Dresden, Geschichten am Rande der Großveranstaltungen und die Einbindung der beteiligten Sportclubs runden das Gesamtbild ab. Rennberichte aus verschiedenen Publikationen geben die zeitgemäße Stimmung der rennbegeisterten Bevölkerung, der Aktiven und der vielen Helfer am Rande der Strecke wieder. Ebenso sind die Fotos von den Veranstaltungen authentische Dokumente dieser Zeit.

Zusammenstellung und Fotoauswahl:
Mike Jordan
168 Seiten, 177 Fotos und Dokumente
Hardcover 23,5 x 16,5 cm
NOTSchriften-Verlag 2021
ISBN 978-3-948935-13-9

www.motorrennsportarchiv.de