

Die Männer aus England

Ende der 20er-Jahre stellte NSU seine Rennabteilung neu auf: Der ehemalige Norton-Konstrukteur Walter W. Moore baute eine Königswellen-NSU, mit der Yorkshireman Tom Bullus vom Fleck weg für Furore sorgte.

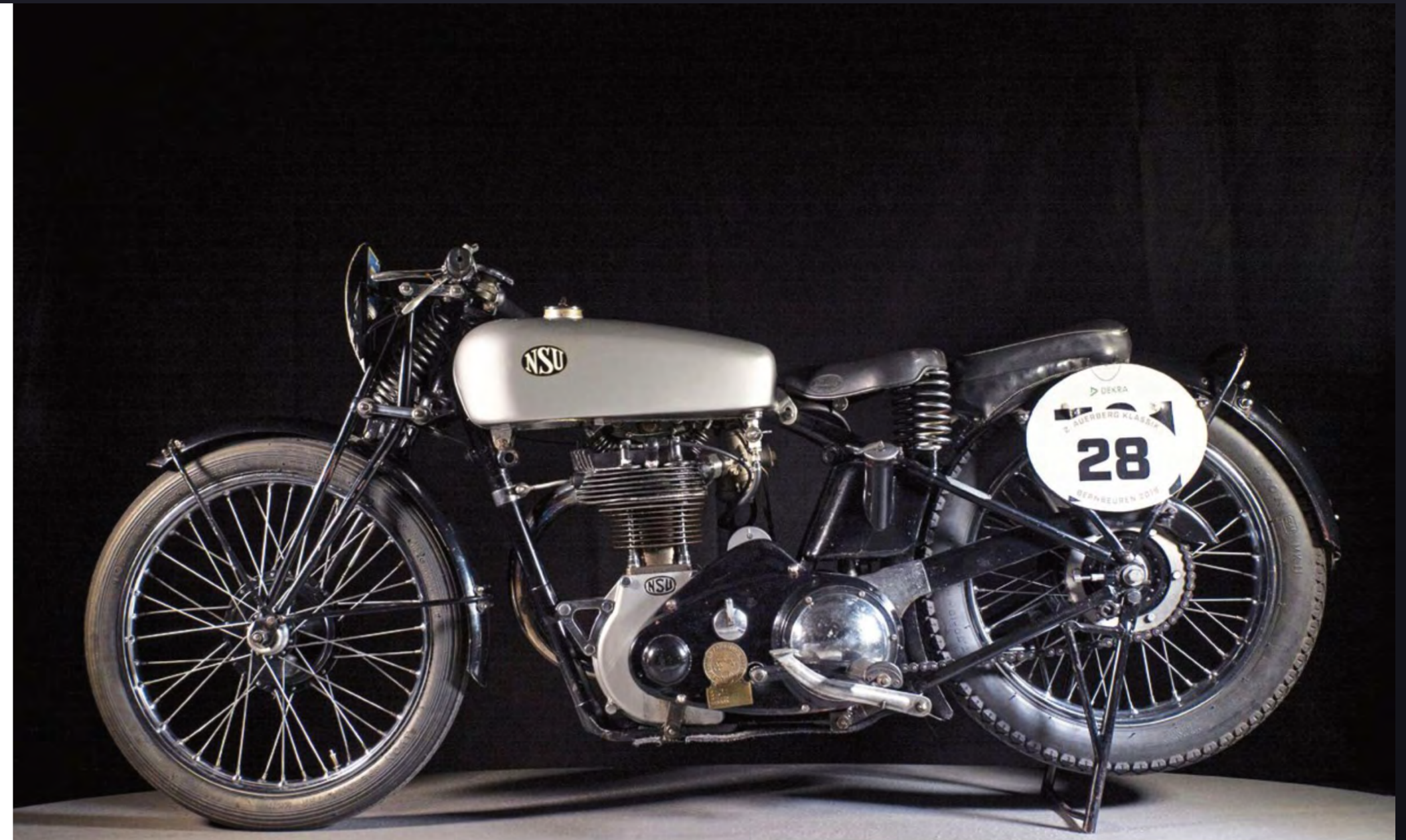
Text: Guido Kupper;
Fotos: Deutsches Zweirad- und NSU-Museum Neckarsulm, mps-Fotostudio



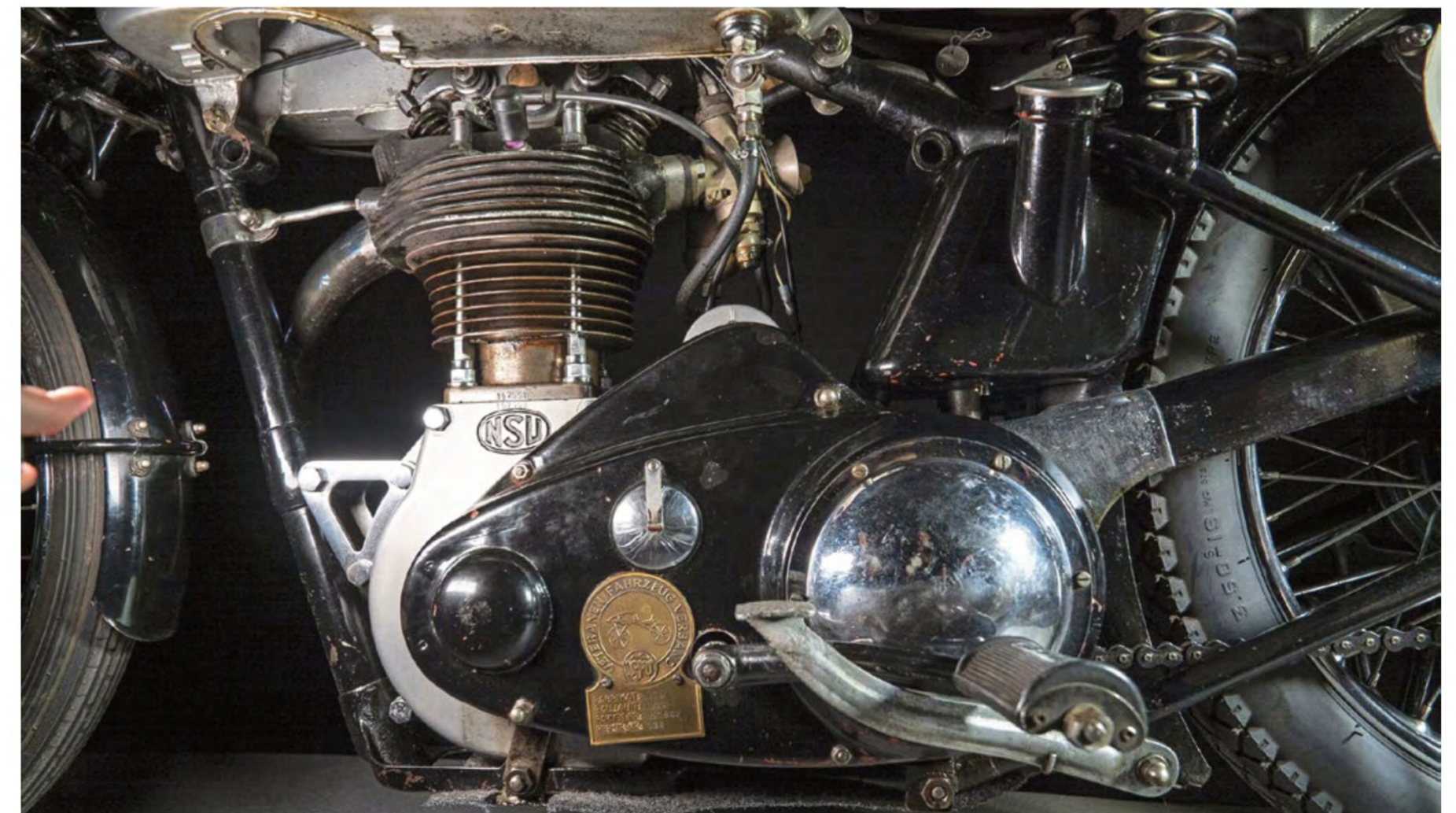
IM STUDIO | NSU 500 Supersport Bullus



Der beim hier gezeigten Exemplar verbaute Zylinder besteht im Gegensatz zum Original aus Aluminium und stammt aus einer späteren Nachfertigung. Neben der 500er gab es für die größeren Klassen auch einen 600er-Werksrenner mit längerem Hub



Die Geschichte dieser 500 SS aus der Single-Port-Kleinserie für Privatfahrer ist nicht bekannt, sie gelangte aus dem Besitz von Karl Reese in die Museumssammlung. Mit 2,5 Litern war der Öl-vorrat großzügig dimensioniert. „All details are swimming in oil“, war Konstrukteur Moore stolz



NSU 500 SS Bullus

Motor: Einzylinder-Viertakt-Motor, quer eingebaut, zwei über Königswelle, Kegelräder und eine obenliegende Nockenwelle betätigte Ventile, Bohrung x Hub 80 x 99 mm, 494 cm³, ca. 30 PS bei 6000/min, Amal-Vergaser, Mehrscheiben-Trockenkupplung, Dreiganggetriebe, Kettenantrieb

Fahrwerk: Geschlossener Stahlrohr-Starrrahmen, Webb-Trapezgabel vorn, Trommelbremsen, Gewicht ca. 175 kg

Die NSU Bullus in Aktion
sehen und hören können
Sie unter:
[https://www.youtube.com/
watch?v=TJUEKGy6oj0](https://www.youtube.com/watch?v=TJUEKGy6oj0)

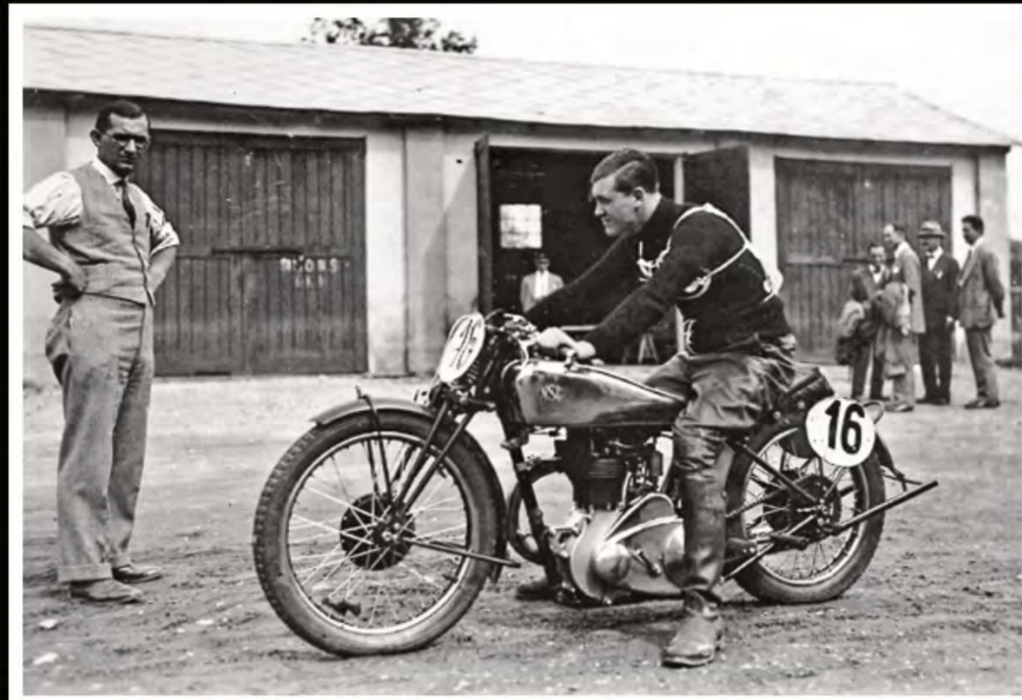


IM STUDIO | NSU 500 Supersport Bullus



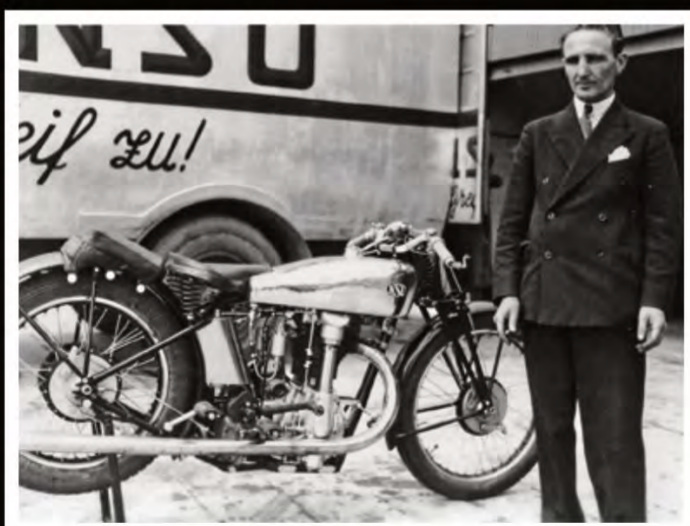
Als er zu NSU kam, war er erst 23: der junge Tom Bullus im Jahr 1931

Noch war er skeptisch, doch er würde siegen: Tom Bullus in Monza 1930



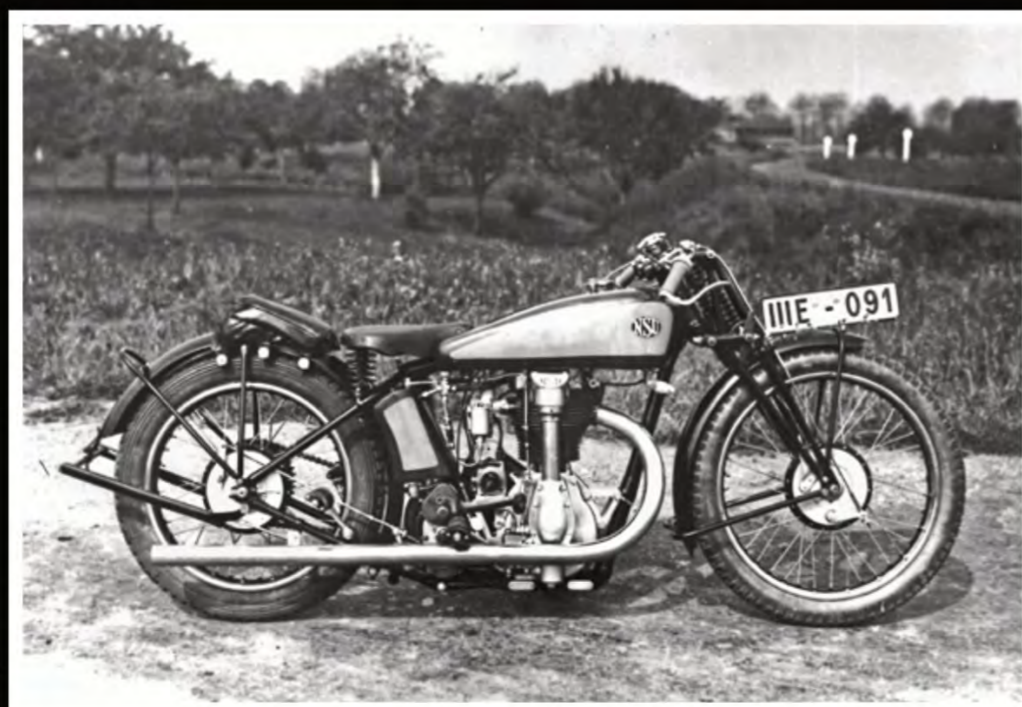
Ein gewohnter Anblick: Bullus mit Siegerkranz, daneben Walter William Moore

Solitude-Rennen 1931: 113,8-km/h-Rekordrunde für Bullus' Teamkollegen Rudi Runtsch



Konstrukteur Moore vor dem Renntransporter und „seiner“ 500 SS im Jahr 1932

Hier der Prototyp von Moores Königswellen-Renner aus dem Jahr 1929/30



Es war wohl kein Zufall, dass es ausgerechnet ein Mann aus England war, der NSU Anfang der 30er-Jahre neues Leben einhauchte. Immerhin war das Land damals mit seiner Tourist Trophy der Nabel der Motorradwelt, seine Motorradmarken waren legendär und in aller Munde. Die Motorradmarke aus Neckarsulm hingegen war 1914 zum letzten Mal auf der Isle of Man gestartet – und Ende der 20er-Jahre lief es in Neckarsulm zudem nicht sonderlich rund. Gerade hatte man seine Heilbronner Autofabrik an Fiat verkauft, was nicht den erwarteten Auftrieb gebracht hatte, und die mit Wanderer eingegangene Verkaufsgemeinschaft trug auch nicht die erwarteten Früchte.

1929 dann brach die Weltwirtschaftskrise mit voller Wucht herein – auch in die NSU-Auftragsbücher. In weiser Voraussicht aber hatte das Direktorium schon zuvor nach einem möglichen Weg aus der sich abzeichnenden Krise gesucht und war beim Rennsport fündig geworden: Mit einer neu zu konstruierenden Rennmaschine wollte man die Siege einfahren, die sich schließlich auch an den Verkaufstheken positiv auswirken sollten.

Der Mann von Norton

Chefkonstrukteur Otto Reitz, dem nach eigener Einschätzung die nötige Erfahrung auf diesem Gebiet fehlte, wurde mit der Suche nach einem geeigneten Mann beauftragt. Und er suchte ihn an besagtem Nabel, auf der Isle of Man. Er fand ihn in dem damals 44-jährigen Walter William Moore, der dort während der TT 1928 seine Norton-Renner umsorgte. Moore war alles andere als ein unbeschriebenes Blatt. Schon 1905 hatte er seinen ersten Motor, einen Vierzylinderboxer, gebaut, war Chefkonstrukteur bei Douglas und nach einigen weiteren Stationen Anfang 1924 schließlich in Nortons Rennabteilung gelandet, wo er 1926 die legendäre Königswellen-Norton CS1 (wie Camshaft) baute. Und so ist die Ähnlichkeit jener CS1 mit der 500 SS, die wir auf diesen Seiten vor uns sehen, kein Zufall. Schon Ende 1928 kam Moore nach Neckarsulm und legte – ausgestattet mit den Designrechten an seiner Konstruktion – so rasant los, dass innerhalb von nur vier Monaten ein neues Modell entstand.

Das ging nicht nur deswegen so schnell, weil Moore mit dem Königswellen-Einzylinder sein geistiges Eigentum mitgebracht hatte, sondern auch, weil er bei den anderen Komponenten – wie viele englische Hersteller – zunächst auf Bewährtes zurückgriff: Räder und die ersten Rahmen ließ er bei Royal Enfield fertigen, die Trapezgabel bezog er bei der Firma Webb. Die Getriebe – ganz zu Anfang noch Drei-, später dann ein Vierganggetriebe – fertigte Sturmey-Archer.

Speziell die Webb-Gabel ist es, die neben der Fahrgestellnummer und dem Typenschild darauf verweist, dass es sich bei dieser 500 SS aus dem Neckarsulmer Museum – fürs Werksteam gab es für die größeren Klassen auch eine 600er mit 118 statt 99 mm Hub – um ein frühes Exemplar handelt. Erst mit der 1931 erschienenen käuflichen Version der 500 SS – 20 PS stark, 1880 Reichsmark teuer und in modischer Doppelport-Ausführung mit zwei Auspuffen – endete der Herstellungsmix aus englischen und deutschen Komponenten. Fortan produzierte NSU die ehemaligen Fremtteile in Eigenregie; so auch das Dreiganggetriebe der hier gezeigten Maschine, die neben der Handvoll echter Werksrenner und den Doppelport-Maschinen zu einer dritten raren Spezies gehört: einer Kleinserienversion, die Neckarsulm für im Rennsport aktive Privatfahrer weiterhin mit nur einem Auspuff produzierte. Schon 1930 sollen zehn Exemplare dieser

Maschine, die hochverdichtet wie die Werksrenner knapp 30 PS stark war, in private Hände gelangt sein.

Die Rennmaschine war da, nun brauchte es Fahrer. Als Spitzenmann des neuen Werksteams holte Moore 1930 einen jungen Landsmann aus Yorkshire zu NSU, der zuvor Werksfahrer bei Horex gewesen war: Tom Bullus. Mit 1,90 Meter Körpergröße war der Engländer zwar nicht der ideale Jockey, seiner Performance aber tat das keinerlei Abbruch. Bei seinem ersten Einsatz bei der TT in Österreich 1930 stürzte er, doch schon beim GP auf dem Nürburgring im Juni fuhr Bullus, der sich von der professionellen Herangehensweise in Neckarsulm sehr beeindruckt gezeigt haben soll, seine 500er auf Platz vier und unterbot mit einem Schnitt von 102,2 km/h den Vorjahresrekord. Von da an ging es Schlag auf Schlag, Bullus eilte von Sieg zu Sieg und von Rekord zu Rekord. In der Saison 1930 gewann er unter anderem

„Das MOTORRAD“ über Bullus: Dieser Rennfahrer hat eine Ruhe, die an Phlegma grenzt

Solitude-, Eifel- und Klausenrennen, das Rennen rund um Schotten und den Großen Preis der Nationen in Monza. Auch 1931 war er erfolgreich, brach sich allerdings bei einem Sturz drei Mittelhandknochen. Das war der Grund dafür, dass er bei der ersten TT-Teilnahme von NSU auf der Isle of Man nach 17 Jahren nicht dabei sein konnte. Hier fuhr sein Landsmann Ted Mellors mit einem sechsten Platz das beste Ergebnis für NSU ein. 1932 gewann Bullus unter anderem das Eröffnungsrennen auf dem Hockenheimring.

Sympathisch und schnell

Trotz seines enormen Erfolges blieb der 1907 in Bradford geborene Bursche immer nahbar, war stets freundlich und gut gelaunt und avancierte so schnell zum Publikumsliebling. „Das MOTORRAD“ erklärte 1932 sein Erfolgsgeheimnis so: „Fahren kann der Junge, das muss man ihm lassen, und Herz hat er auch. Aber diese manchmal unglaubliche Überlegenheit über seine Gegner hat noch einen anderen Grund: Dieser Rennfahrer hat eine Ruhe, die an Phlegma grenzt. Ein Rennfahrer, der nach dem Training und 24 Stunden vor einem Start gegen drei Dutzend schwere Gegner angeln kann und dabei an nichts anderes denkt als Fische, hat eine neunzigprozentige Anwartschaft auf den Sieg. ‚Den Bullus aus der Ruhe bringen? Da kann man genauso gut einen Bullen in die Hörner zwicken‘, sagen sie in Neckarsulm.“

Etwas aber gab es, das ihn durchaus aus der Ruhe zu bringen verstand, und das war Hilde, die Tochter des NSU-Direktors Fritz Gehr. Ende 1932 heirateten die beiden, und mit ihr kehrte Tom schließlich nach England zurück und gründete ein Motorradgeschäft. Er starb mit über 90 Jahren im Jahr 1998. Das Motorrad aber, das er während seiner drei erfolgreichen Jahre in Neckarsulm gefahren hatte, trug fortan seinen Namen – und das tut es bis heute. □

KLASSIKER-BILDBAND

Die Fotos auf diesen Seiten entstammen dem Bildband **125 Motorräder**, für 49 Euro plus Porto zu beziehen beim Deutschen Zweirad- und NSU-Museum Neckarsulm.

