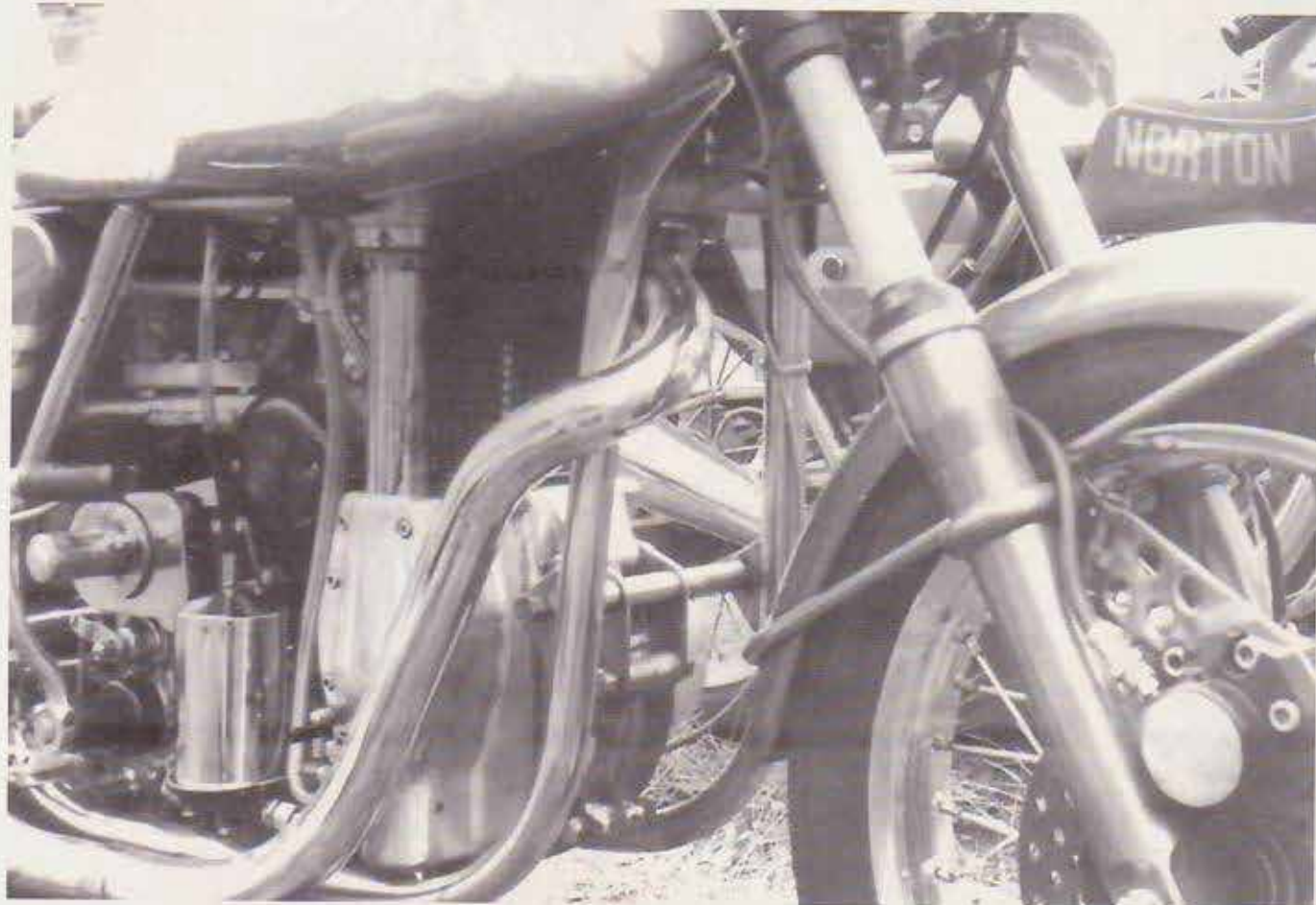




DIE BRÜDER KLAUS UND HORST BUST AUS SCHÖNEBECK ...

... gehörten zu den eingefleischten „Edelschraubern“ der ehemaligen DDR – Teil 1



Die „Schokoladenseite“ des NSU-Eigenbauexoten, gut ist die Königswellen-Kapselung zu erkennen

Text + Fotos:
Jürgen Kießlich

1. Erinnerungen an eine vergangene, aber nicht vergessene Zeit – die Motorrad-„Edelschrauber“ in der ehemaligen DDR (siehe TOP SPEED 12/06)
2. Berühmte Rennmaschinen im Straßenverkehr der ehemaligen DDR (siehe TOP SPEED 01/07)
3. Im Stile englischer Cafe Racer, die NSU OSL 601 von Uwe Schramm (siehe TOP SPEED 02/07)
4. Ein Unikat, die „AJS-Nocke“, so nannte sie der große Ernst „Klacks“ Leverkus (siehe TOP SPEED 03/07)
5. Das „KTS“-Gespann der Gebrüder Koch aus Mecklenburg (siehe TOP SPEED 04/07)
6. Die „Berghänel-Bergmeister“ aus Karl-Marx-Stadt (siehe TOP SPEED 05/07)
7. Aufsehen erregend waren die 500-ccm-MZ Twins eines Edelschraubertrios (siehe TOP SPEED 06/07)
8. Egli-Kawas, Made in East Germany (siehe TOP SPEED 07/07)
9. Kultobjekte waren die sehenswerten British-Bike-Umbauten (siehe TOP SPEED 08/07)
10. Leonid und Nikita lassen grüßen, Sapomotorräder in der ehemaligen DDR (siehe TOP SPEED 09/07)
11. Die „UK“-Traumbikes eines begnadeten Edelschraubers (siehe TOP SPEED 10/07)
12. Joachim Schumann schuf auf Basis der Simson-Mopedmotoren eine Serie von meisterhaften Motorrädern mit Mehrzylindermotoren (siehe TOP SPEED 11/07)
13. Die Brüder Klaus und Horst Bust aus Schönebeck gehörten zu den eingefleischten „Edelschraubern“ der ehemaligen DDR – Teil 1

Bereits in den frühen 60er-Jahren erregten sie mit ihren Eigenbauten viel Aufsehen. Bei Motorradfahrertreffen in der CSSR traf man sich, das eigentliche El Dorado der Schraubefreaks waren die Treffen in Melnick, Kokochin und Povrly, da waren die Insider da um sich mit Freunden aus dem anderen Deutschland zu treffen und natürlich auch um Kontakte zu knüpfen. Hier traf man die besten „Schraubekünstler“ der DDR an, und da sorgten zwei Motorräder mit Königswellenmotoren für viel Aufsehen, in bildschönen, modernen Hüllen, angelehnt an englische Klassiker konnte man die Umbauten der Bustbrüder mit Königswellenmotoren der NSU „SS“-Bullus und Norton „International“ bewundern. Nicht ohne Glück konnte man sich in den Besitz der

In Schönebeck in Sachsen-Anhalt existiert eine Hochburg der „Edelschrauber“, die Köpfe dieser Schraubekünstler sind die Brüder Horst und Klaus Bust. Aus Platzgründen kann hier nicht alles erläutert werden was diese beiden unermüdlichen und vor technischen Ideen sprühenden Experten im Laufe ihres Motorradlebens so an zwei und auch drei Rädern auf die Straßen stellten.

auserlesenen Motoren bringen, es war auch nicht dem Zufall überlassen, dass die Brüder auf die Motoren der beiden berühmten Marken zurückgriffen.

Für Insider ist das kein Thema, Walter William Moore stand in Diensten von Norton und schuf vor 1930 den legendären Königswellenmotor der „CS1“.

Nach internen Querelen bei Norton quittierte er seine Dienste in der Firma, um seinen Platz Joe Craig zu überlassen, und nahm das Angebot von NSU entgegen, fortan für die baden-württembergische Firma in der Rennabteilung zu wirken. Da entstand der Motor für die „SS“-Baureihe, vorerst aber um Siege im Rennsport einzufahren, Moore hatte auch gleich seinen Schwiegersohn Tom Bullus mitgebracht, dieser galt schon damals als einer der besten Rennfahrer auf dem Kontinent.

Bullus fuhr mit den Königswellenmaschinen von NSU viele Siege ein, und deshalb entstand die Bezeichnung „Bullus-Motor“ für die „SS“-Baureihe auch in der Serienfertigung von NSU. Heute gehören derartige Motoren, ebenso wie die der Norton „CS1“ oder International zu geschätzten Sammlerartikeln.

Die Fahrwerke der Bustschen Eigenbauten waren stark an die berühmten „Rickman“ der englischen Rahmen-Nobelschmiede angelehnt, ansonsten fügten sich die Maschinen in ihrem Erscheinungsbild an die in England aus dem Boden schießenden „Cafacer“ an.

Als eine Sensation konnte man das Bustsche Zündappgespann bezeichnen, als es nach einer von mehreren Umbauphasen in einen schon fast als „Kneeler“ zu bezeichnenden superniedrigen Fahrwerk 1972 die Blicke der Bewunderung auf sich zog. Hier war alles Eigenbau, Autoräder 145-13 vom „Trabi“ für vorn und 155-13 vom Wartburg für hinten verrichteten ihren Zweck an Stelle von konventionellen Drahtspeichenrädern. Vom Trabant boten sich auch die Duplexbremsen für beide Räder zur Verwendung an. Das Vorderrad wurde in einer Eigenbau-Kurzschwinge geführt, regelrecht aufsehenerregend gelang dem Meister die Ausführung dieser aus verschweißten Edelstahlteilen, natürlich war auch die breite Schwinge für das Hinterrad Eigenbau im selbst entwickelten niedrigen Doppelschleifenrahmen aus Rohr. Von Honda wurden die Federbeine gespendet und selbst

der Lenker mit seinen Halterungen stammte aus der eigenen „Edelschmiede“. Genial war die Gestaltung des Beiwagens gelungen, als Grundrahmen für den Seitenwagen diente ein umgebauter Superelastik-Seitenwagen von MZ. Das äußerst geschmackvolle Boot, es verdiente einen besonderen Designpreis, laminierte er selbst aus GFP und armierte es mit Stahlverstärkungen.

Dem früheren Zündappmotor in einer ersten Ausbaustufe eines Bust-Gespans folgte 1972 ein BMW Automotor in Boxerform mit 700 ccm Hubraum, allerdings ist hier außer dem Kurbelgehäuse nicht mehr viel original. Die Zylinder sind nach dem Vorbild der bekannten Tuningmarke Kaiser nachgebaut, die Kolben gehörten ursprünglich in einen Polski Fiat, die Kurbelwelle ist ein verändertes Originalteil und die Kopie passte er von einer BMW R 69 an. Die Trockensumpfschmierung wurde beibehalten. Als Vergaser verwendete er Fabrikate von Bing mit 26 mm Durchlass, und die „Beatmung“ des Motors erfolgte über einen Trabant Luftfilter. Die Auspuffanlage, als zwei in eins gestaltet, ist selbstredend Marke Eigenbau.

An den Automotor blockte Horst Bust eine Kupplung der

McParking.de
Immer sicher und günstig parken!

McParking
immer sicher
und günstig
parken am Flughafen

Bei uns macht Ihr Wagen Urlaub!

Parken Sie Ihren Wagen supergünstig bei uns am Flughafen Tegel oder Schönefeld mit bis zu mehr als 60 % Preisvorteil gegenüber den offiziellen Flughafenpreisen

- 24-Std.-Service
- bewachtes und umzäuntes Gelände in weniger als 5 Fahrminuten Entfernung vom Terminal
- kostenloser, schneller und zuverlässiger Shuttleservice zum Flughafen und wieder zurück
- Ihr Wagen ist bei uns versichert gegen Diebstahl, Einbruch und Vandalismus

Reservierung unter: www.mcparking.de oder www.airport-parking-berlin.de
oder kostenlos telefonisch unter 0800 - 41 400 30

BMW R 75/5 an und als Getriebe erbot sich ein angepasstes Aggregat der KS 600 von Zündapp, die Kraftübertragung erfolgte über einen Kardantrieb der BMW R 50.

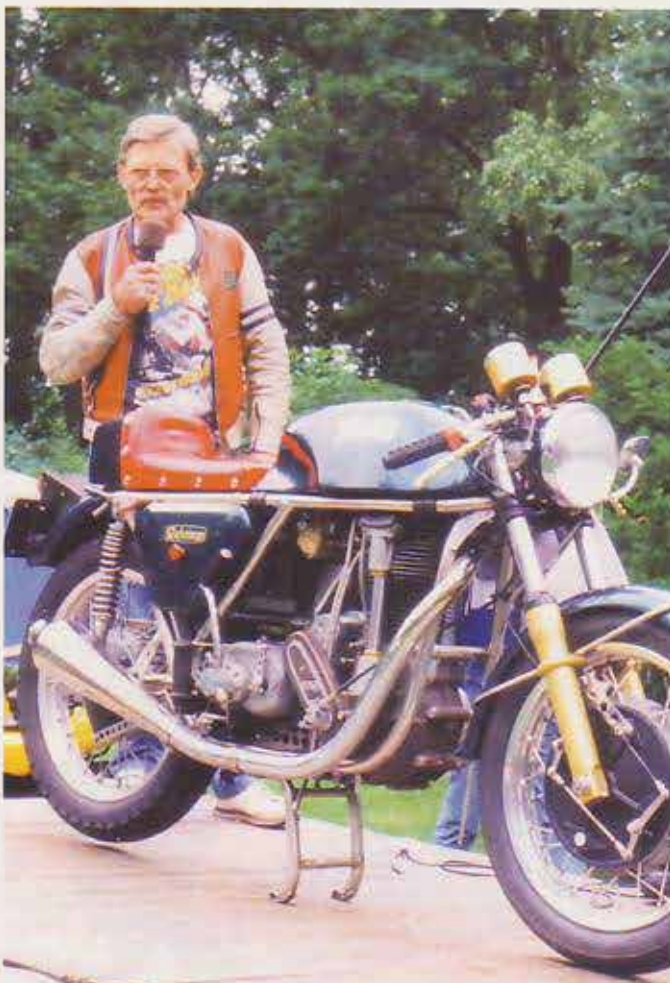
Die vielen Kleinteile an elektrischem Zubehör, Bedienelemente, Armaturen usw. sind ebenso vielfältig in ihrer Art selbst gefertigt und können hier aus Platzgründen nicht detailliert aufgezählt werden.

In die Fahrwerke der Königswellenmotorräder wechselten später z.T. japanische Vierzylindertriebwerke. Die beiden Tüftler hatten und haben immer wieder neue Ideen und Projekte parat, Horst baute einen „Cafe-

racer“ der Extraklasse mit dem er vor dem Londoner „ACE Cafe“ womöglich bei seinem Erscheinen geadelt worden wäre. Den Norton Königswellenklassiker hängte er in ein perfekt kopiertes Rickman Fahrwerk, mit dem er auch auf weite Touren ging und das wertvolle Stück nicht nur für Ausstellungen auf die Räder stellte. 1973 baute Horst für den Motor der Norton International einen sehr gut gelungenen Eigenbau nach dem Vorbild der Nobel-firma Rickman aus Chrom-Molybdänrohren. Selbst die Telegabel ist ein Produkt der Marke Bust, Horst verwendete die Standrohre einer Sport-AWO und fertigte sich dazu leichte Tauch-



1997 zum Motorrad-Eigenbau-Wettbewerb des TÜV Rheinland holte sich Horst Bust für seine Kreation einen Preis



Auch beim Eigenbau-Wettbewerb der TÜV Akademie von Zittau prä-sentierte Horst Bust 1999 den Caferacer, der Motor der Norton International, von der Antriebsseite betrachtet, ist ein Genuss für Kenner

Der großflächige Kasten für den Primärtrieb ist auch ein selbst gefertigtes Teil aus Alu-Blech

rohre aus Aluminium, als Gabelbrücken dienten die unter Schrauben gern verwendeten Teile der ungarischen Pannonia. Als „Stopper“ entwickelte er für vorn eine Doppelnockenbremse Marke „Unikat“ und für hinten genügte ein MZ-Umbau. Die Felgen der AWO Sport boten sich an und die Speichen wurden in Heimarbeit selbst gerollt.

Für den edlen Königswellenmotor der Norton erprobte und fertigte der Meister eine neue Nockenwelle. Anstelle des Nortonkolben verrichtet ein Kolben von Mercedes die Auf- und Abwärtsbewegung für die Kraft-erzeugung. Vom zu schwachen Lucasmagnet trennte er sich auch und entwarf eine gut funktionierende, leistungsstarke Batterie-zündung.

An Stelle des Amalvergaser griff er auf den italienischen Dell Orte

mit 32 mm Durchlass zurück. Der Tank ist wieder ein extra Meisterstück, Horst fertigte ihn selbst aus Aluminiumblech. Höcker, Seitenteile und Radabdeckungen laminierte er selbst aus GFP.

Auch wie bereits oben erwähnt, würde die Vielzahl der gefertigten Kleinteile aufzuzählen noch Seiten füllen. Im Heft 01/08 wird Teil 2 der Bustbrüder erscheinen.



Kalenderbestellung 2008 unter
www.top-speed.info

**BIKERS
JOURNAL**



www.bikers-journal.net