



Das gleiche Fahrwerk wurde nach der Wende mit einem stärkeren Motor bestückt

## Die Brüder Klaus und Horst Bust ...

... aus Schönebeck gehörten zu den eingefleischtesten „Edelschraubern“ der ehemaligen DDR – Teil 2

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 eingefleischtesten „Edelschraubern“ der ehemaligen DDR – Teil 1 (siehe TOP SPEED 12/07)

14. Die Brüder Klaus und Horst Bust aus Schönebeck gehörten zu den eingefleischtesten „Edelschraubern“ der ehemaligen DDR – Teil 2

Bereits im Teil 1 (Top Speed, Heft 12/2007) lernten die Leser einen Teil der Eigenbaukreationen der Brüder Horst und Klaus Bust aus Schönebeck kennen. In Schönebeck und auch in der weiteren Umgebung im schönen Bundesland Sachsen-Anhalt oder dem früheren Bezirk Magdeburg in der ehemaligen DDR, denn in dieser Zeit entstanden die vorgeführten Motorräder, existiert eine Hochburg der Schrauberexperten.

Horst Bust schmückte seine Schrauberkünste noch zusätzlich mit einem Meistertitel im historischen Rennsport, nachdem diese Disziplin noch kurz vor der Wende in der ehemaligen DDR zu offiziellen Ehren kam. Außerdem hatte er das große Glück, nach der politischen Wende in Deutschland zu einem

**JA, ich bin**<sup>®</sup>  
lizenziertes Motorsportler  
im DMSB



48 von 24.935 erfolgreichen  
Lizenznehmern des DMSB

### Und Sie?

Fordern Sie jetzt  
Ihren Lizenzantrag an!  
Telefon: 0 69 – 63 30 07 42  
Email: [lizenzen@dmsb.de](mailto:lizenzen@dmsb.de)

**DMSB**  
Deutscher Motor Sport Bund e. V.



**Klaus Bust 1986 mit seiner Eigenbaumaschine mit Vierzylindermotor am Start zur Sprintprüfung am Lückendorfer Berg**

Einladungsrennen mit historischen Rennmaschinen in Daytona auf der berühmten Rennstrecke in den USA auf einer echten MV Agusta-Rennmaschine zu starten, dazu haben ihm eventuell sein Meistertitel sowie sein Ruf als Szeneexperte verholfen.

Im 1. Teil der Bustserie wurden zu Beginn die Königswellen-Eigenbaumaschine mit dem Bullus Motor, NSU „SS“ erwähnt, dieses Motorrad baute sich Klaus (siehe oberes Bild S. 22, H.12/07), das Bild zeigt die Maschine bereits in einer 2. Aus-

baustufe mit einem Umbau auf Scheibenbremse. Später konnte sich Klaus einen graziilen, japanischen Vierzylindermotor komplettieren und hängte diesen in den modifizierten Rahmen der „Bullus“, die legal oder auch illegal, wie auch immer, unter dieser Bezeichnung offiziell ihr Dasein fristete. Der edle „SS“ Motor konnte nun als seltenes Wertstück gelagert werden. Der neue Fourmotor schmiegte sich gut gelungen in den nachempfundenen Rickmanrahmen ein. Umgebaut Gabelteile, Räder und Trommelbremsen von Zscho-

pauer Maschinen ergänzten das Fahrwerk. Auf dem selbstgefertigten Tank prangte dann die Bezeichnung ohc 500. Das Eigenbaumotorrad bekam nach der Wende einen größeren Suzukimotor spendiert und für beide Räder wurden wirksame Scheibenbremsen installiert.

Die Vielseitigkeit ihrer Kreationen stellten die beiden Brüder mit der Entwicklung zweier sehr gelungener Enduromaschinen, die sie mit großvolumigen Motoren der NSU OSL Reihe ausstatteten, erneut unter Beweis. Die beiden Maschinen er-

scheinen auf den ersten Blick identisch, der Fachmann erkennt auf Anhieb die technischen Unterschiede beider Edelbikes. Enduro ist nicht der richtige Ausdruck für die Maschinen, besser ist die klassische Bezeichnung als „Scrambler“, wie die Maschinen zu Beginn der Offroad-Szene in England genannt wurden.

Da die Maschinen in ihren technischen Details voneinander abweichen, sollen sie hier auch einzeln vorgestellt werden. Klaus baute seinen Rahmen 1978 als Zentralrohrvariante mit hinten nach unten führender Doppelschleife. Das vordere, tragende Einzelrohr, vom Steuerrohr nach unten führend, fixierte den Motor am Kurbelgehäuse als tragendes Element. Nach hinten, unter dem Tankbereich ging ein weiteres Einzelrohr, von da führte ein Rohrpaar weiter nach hinten als Träger der Sitzbank und Anbauten sowie ein Rohr nach unten, um den Motor da an einem Gabelstück zu halten. Eine Doppelschleife zog sich nach unten um die Lagerung der stabilen Kastenschwinge herum, um diese aufzunehmen und wieder nach vorn zum Motor, da wurde sie auch mit dem voluminösen Kurbelgehäuse verschraubt. Mit MZ-Federbeinen erfolgte die Abstützung der Schwinge gegen den Rahmen, vorn arbeitete eine Gabel von BMW aus der „Strich 5 Reihe“ und wurde in den Gabelbrillen der ungarischen Pannonia gehalten. Klaus verwendete Räder der MZ GS, für hinten übernahm er die Bremse gleich mit, vorn benutzte er den Nabenkörper der MZ-Bremse, um diesen als Trägerelement für die Eigenbauscheibenbremse zu nutzen.

## SICHERN SIE SICH JETZT DIE VORTEILE DER NEUEN DMSB-JAHRESLIZENZ

- ✓ Ihre Zulassung zum lizenzierten Motorsport unter dem Dach des DMSB und seiner Mitgliedsorganisationen
- ✓ Ganzjähriger Versicherungsschutz bei allen lizenzpflichtigen und lizenzfreien Motorsportveranstaltungen\*
- ✓ Erhöhter Unfallversicherungsschutz bei Abschluss einer DMSB-Zusatzversicherung
- ✓ Kostenloses VORSTART-Abo, DMSB-Handbuch mit allen Reglements, Austragungsbestimmungen etc.



Und nun zum Herzstück, als Antriebsaggregat baute er sich den Motor der NSU OSL 500 von 1942 um. Einen neuen, leichteren Zylinder fertigte er aus Aluminium an und zog eine Gusslaufbüchse ein, in dieser arbeitete ein Kolben von Porsche mit 80 mm Durchmesser. Der gesamte Kurbel- und Ventiltrieb wurde im wesentlichen belassen, lediglich die Nockenwelle des OSL Motor wurde gegen eine „scharfe Bullsnocke“ ersetzt. Durch Feinbearbeitung aller Originalteile wurde der Motor leistungsgesteigert, den Kolbenhub von 99 mm hat Klaus Bust vom Original übernommen. Der Primärtrieb des Motors blieb mechanisch unverändert, das Gehäuse dazu wurde neu entwickelt. Auch das Getriebe und die Kupplung wurde in überarbeiteter Form von NSU übernommen. Allerdings verlegte er über ein aufwändig gestaltetes Gestänge die Schaltbetätigung auf die linke Seite der Maschine und konnte damit im Gegenzug die Bremsbetätigung nach hinten auf der rechten Seite der Maschine positionieren. Die Motorschmierung blieb als Trockensumpf mit dem Öltank unter dem Sitzbank-Tankdreieck. Der Kraftstofftank ist ein Meisterwerk für sich und wurde aus Aluminium gefertigt. Eine sehr elegante Führung der Auspuffanlage, inklusive eines gut abgestimmten, sehr flachen Dämpfers, ist nach oben links an der Maschine entlang gezogen und gut gelungen. Als Vergaser benutzt er das später nachgerüstete Teil von der Yamaha TRT, mit K+N Filter bestückt. Viele Kleinenteile, wie das Rücklicht von Jawa, der Drehzahlmesserantrieb des Jawa Mustang, den Schein-

werfer vom Simson S 50 usw. zeugen von der Ideenvielfalt des Edelschraubers. Die Gestaltung der Anbauteile in Eigenfertigung, wie Sitzbank, Kotflügel, vorderes Windschild und auch die Farbgebung beweisen den guten Geschmack der Brüder Klaus und Horst als Designer.

Horst Bust verwendete für seinen „Scrambler“ den Motor der NSU OSL 351 aus dem Jahr 1938 und baute ihn um. Er entwickelte die Maschine bereits 1975, dabei veränderte er den Motor sehr beachtlich. Mit der Fertigung eines neuen Zylinders aus Aluminium bot sich die Erhöhung des Hubraumes der Maschine auf 500 cm<sup>3</sup> an. Das war nicht einfach, da er den Hub des Motors auf 99 mm, bei 80 mm Bohrungsdurchmesser, vergrößern musste, also war die Veränderung an der Kurbelwelle einer Neuanfertigung gleichzusetzen. Auch bei ihm kam der Kolben vom Porsche zur Verwendung. Den Zylinderkopf überarbeitete er wesentlich indem die Kanäle verändert wurden, das Einlassventil erhielt 45 mm Durchmesser und das Auslassventil 43 mm. Schärfere Steuerzeiten realisierte auch er über die unten liegende Nockenwelle einer NSU „SS“. Wer die Motoren der OSL-Baureihe kennt, kann diesen relativ hoch bauenden Triebwerken eine interessante Schönheit nicht ableugnen, das wussten auch die Bustbrüder und gestalteten danach die Tankform, so dass dieses schöne Antriebsaggregat auch ein Blickfang in voller Größe blieb. Durch die geschwärtzten Motoren sowie aller Anbauteile wirkte der Bereich der gesamten Antriebseinheit noch voluminöser, hinter dem Motor lagerte der Zündmecha-



Horst Bust am Start mit dem NSU-Eigenbau zu einem Wettbewerb beim Zittauer Motorradfahrertreffen 1988

nismus und die aufgesattelte Lichtmaschine mit 6 Volt Bordspannung. Horst vertraute auf den Einsatz einer Zündanlage von IKA wie bei MZ, währenddessen Klaus beim bewährten Zündmagnet von Bosch, wie er original verwendet wurde, blieb. Auf den Bildern sollte man sich nicht von dem verchromten Rohr am Motor, in welchem die Stoß-

stangen für die Betätigung der Ventile versteckt arbeiten, täuschen lassen, uneingeweihte Betrachter vermuten dabei schnell die Umhüllung einer Königswehle. Horst setzte auf einen Vergaser der TR 1 von Yamaha und spendete ihm den Luftfilter vom Trabant. Beim Rahmenbau wählte er den bewährten Doppelschleifenrahmen. Die Gabel

## SPAREN SIE NICHT AN IHRER SICHERHEIT!

Die meisten privaten Unfallversicherungen schließen Motorsport als Risiko aus! Mit einer DMSB-Lizenz erhalten Sie eine **Grundabsicherung** für die Unfallrisiken im Motorsport



Sichern Sie zusätzlich sich und Ihre Familienangehörigen und Lebenspartner durch eine **DMSB-Zusatzversicherung** ab!

Weitere Infos auf [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de) unter Lizenznehmer – DMSB-Unfallversicherung

**JA, ich bin**<sup>®</sup>  
lizenziertes Motorsportler  
im DMSB



## Noch kein Rennfahrertraining absolviert?

**JA,** ich bin<sup>®</sup>  
lizenziertes Motorsportler  
im DMSB

Lust auf Automobilsport, aber noch kein Rennfahrertraining absolviert?

Die nachfolgenden, vom DMSB anerkannten Rennfahrer-Schulen sind Ihnen gerne behilflich!

### Hockenheim-Ring GmbH

Tel.: 0 62 05 / 95 01 83  
www.hockenheimring.de

### König Motorsport GmbH

Tel.: 07 11 / 9 18 37 - 13  
www.formel-koenig.de

### MOTOPARK Academy GmbH

Tel.: 0 39 49 / 50 24 34  
www.motopark-academy.de

### Motorsport Akademie Nürburgring GmbH & Co. KG

Tel.: 0 26 91 / 93 23 61  
www.motorsport-akademie.de

### Pistenclub

Tel.: 0 21 53 / 73 92 11  
www.pistenclub.de

### Rennfahrerschule Münster

Tel.: 02 51 / 78 61 53  
www.rennfahrerschule-muenster.de

### RTS Racing Trend Service

Tel.: 01 71 / 4 22 24 66  
www.speed-club.de

### Schirra Motoring

Tel.: 0 61 58 / 89 59 87  
www.schirra-motoring.de

### TKS Traudi Klink Service

Tel.: 0 23 65 / 8 29 13  
www.tks-motorsport.de

### Zakspeed Nürburgring Rennfahrerschule GmbH

Tel.: 0 26 91 / 93 39 - 0  
www.zakspeed.de

### ADAC Motorsport

Tel.: 0 89 / 7 43 09 - 2 00  
www.adac-motorsport.de

### AvD Motorsport

Tel.: 0 69 / 66 06 - 0  
www.avd.de

### DMV Motorsport

Tel.: 0 69 / 69 50 02 - 13  
www.dmv-motorsport.de

### ADMV-Sportabteilung

Tel.: 0 30 / 65 76 29 30  
www.admv.de

**DMSB**  
Deutscher Motor Sport Bund e.V.



ist wie beim Bruder von BMW übernommen, als Federbeine verwendete er die bewährten Produkte vom Marzocchi aus Italien. Als Vorderrad griff er auf ein 21" Rad aus dem Geländesport zurück und baute da eine Scheibenbremse ein. Die Kupplung fertigte er sich aus Teilen des PKW F 8 selbst an, deshalb ist auf dem Bild auch der voluminöse Deckel für den Primärtrieb zu erkennen. Das Getriebe verwendete er von einer BSA, es dürfte evtl. ein Produkt von Burman sein und baute auch die

Schaltung auf die Betätigung von links um. Die Gestaltung der Hinterradschwinge, Tank, Sitzbank, Auf- und Anbauten sind in etwa mit den oben genannten Teilen am Motorrad des Bruders identisch, deswegen soll das hier nicht wiederholt werden. Erfreulich ist auch die Tatsache, dass die vorgestellten Motorräder die „Wendehürden“, sprich die Zulassung bei den Kfz-technischen Prüfinstitutionen der Bundesrepublik geschafft haben.

Im Heft 02/2008 werden die Träume des Schwanebecker

Edelschrauber Christian Zimmermann vorgestellt und im Heft 03/2008 wird die Triumph von Rainer Grabes aus Zittau präsentiert.

*Foto oben + unten:  
Die zweieiigen Zwillinge  
der Brüder Bust, die beiden  
NSU-Scrambler im Vergleich.  
Eindeutig ist die unter-  
schiedliche Gestaltung  
der Rahmen beider Motor-  
räder zu erkennen*

