

EXIT VOM BREXIT & FAHRKUNST:

ZWEIERREIHE!

RW 3876-3879

**Kawasaki
W 800 Street**

EXPLOSION RETRO-MARKT

**Norton 961
Commando Sport**

50 Der REITWAGEN



**Enfield
Interceptor INT 650**

**Sind denn jetzt alle ausgezuckt?
Warum bauen denn alle wie früher?**

**Weil's der Markt so will? Gut so.
Vier neue Reihenzweier im Vergleich.
Und viel Wind.**



**Triumph
Street Twin 900**

Durchgängig Sonnenschein und 60 Km/h Luftbewegung mit Spitzen bis 90. So wirkt es sich im Wiener Becken aus, wenn ein Hoch und ein Tief rechts und links miteinander reden. Stürmisch auch die Zeiten am Markt. Supersportler sind eine Randerscheinung, Topspeed kein Thema mehr. Die Klasse der Reiseenduros hat keinen Platz mehr und für den Einsatz als reines Zweckgerät taugen heutige Qualitätsstandards eigentlich immer. Bei allen. Ja, Roller fluten die Straßen, finden wir gut. Aber ein Eisen ist der Gipfel individueller Fortbewegung. Und ein solches braucht heute mehr, wenn es einen Käufer finden will. Man möchte gewissermaßen seinen Kulturstatus mit seinem Sattel gleichsam manifestieren, also herzeigen, auch dem bemitleidenswerten Teil der Bevölkerung, der sich mit Motorrädern nicht auskennt. Offenbar fürchtet sich dieser vor der Zukunft. Und das ist wohl der Hauptgrund, warum man so tut, als ginge es einem so geschmeidig wie in den Guten-Alten-Zeiten. Genau danach sehnt man sich und so schauen die Neuerscheinungen dann eben aus. Dagegen haben wir erst einmal nichts einzuwenden, nur fahren soll das dann schon auch. So, wie wir das gern haben. Grund genug, die neuesten Retro-Modelle zu besteigen. Auch wir erleben dabei Überraschungen und das Feeling von früher, allerdings mit moderner Technik. Am Start stehen vier

Eisen, wie sie unterschiedlicher nicht sein könnten. Das einzige, das sie miteinander verbindet, ist die Zylinderanzahl. Zwei! Der Rest ist ein deftiger Grenadiermarsch (für unsere Nachbarn: So nennt sich hierzulande auch ein Arme-Leute-Essensgericht, bei dem viele Restln verwertet werden!). Komplettes Mischmasch: Ventilsteuerung, Kühlsystem, Kubatur und das Fahrwerk sowieso. Let's start! Hier sollte jede Interessensgruppe was finden, auch die pekuniären Rahmenbedingungen spannen sich weit auf. Von indischen 7.250,- bis zu edelbritischen 24 Tausend. Ja, Euro!

ENFIELD: Der größte Hersteller kommt. Mächtig!

Die englische Marke mit indischem Epizentrum schießt unglaubliche Stückzahlen in den Markt. Jährlich verlassen mindestens doppelt so viele Eisen die Royal Enfield Fabriken in Fernost, als der japanische Industriekonzern Kawasaki produziert. Ok, die meisten Enfields sind einfache Bullets und haben hinterm Himalaya noch nie etwas von Euro-Normen gehört. Aber man will auch am Kuchen der geldkräftigen Europäer mit naschen. Seit einigen Jahren kümmert sich darum ein junger Selfmademan. Wir nennen ihn Sid, weil er genau so gerne andrückt wie wir. Sidhartha Lal erweiterte das Produktportfolio und greift mit Neuentwick-



Japanischer Qualitätsstandard. Briten, die sich jetzt verneigen dürfen.

lungen an. Die kleinste Reiseenduro Himalaya war nur ein Vorbote, jetzt kommen die ernstesten Eisen. Und genau so eines haben wir unterm Hintern.

Zweizylinder-Naked: Interceptor INT 650

Irre leiwand, was es heute um so einen Preis gibt. Mit einer Verdichtung von 9,5 zu 1 und einem Bohrung:Hub-Verhältnis von 87mm x 67,8mm ging Enfield gleich einmal kein Risiko ein. Der Murl wirkt brav, keineswegs charakterlos sondern immer treu und ist mit

Kawasaki hat zum Comeback einfach edle W800 Designdetails weggelassen.



**Kawasaki
W 800 Street**

52 Der Rest...

Nortons Eigenständigkeit: Endlich reißt uns wer das Mark aus den Brustwirbeln.



**Norton 961
Commando Sport**



Qualitativ könnte das auch eine Honda sein. Trotzdem einsamer Charakter.

War sie einst eine BMW? Niemals! Aber der Perfektionismus eint. Spitzeneisen.



**Enfield
Interceptor INT 650**



**Triumph
Street Twin 900**





Ich habe es Dreiwettertaft zu verdanken, dass ich von der Familie noch nicht verstoßen wurde. Und meinem Büro. Seit einer Woche schlafe ich dort. Meine Mädls daheim wollen wirklich, dass ich zum Frisör geh.

Lost, Familiengewaltopfer

Der Kamillentee von Tante Trude hilft auch nichts. Kann sich das Adriatief jetzt bitte endlich schleichen?

Dreitakter, erfolgloser Meteorologieoptimist

Mädls, was soll das? Bleiben wir bei der Sache. 24.000 Flocken und 0 Kilometer. Wir machen es trotzdem wie immer. Voll am Stift.

Berzerk, klarer Chefanweiser

Leute, das ist ein ganz normaler Einsatz. Was macht ihr Memmen denn, wenn die OMV brennt? Heimgehn und flännen?



Kurt Cuba-in, Feuerwehrmann

Gibt's eine blödere Kopfbedeckung, als diese? Es hat schon einen Grund, warum Bachelors nicht ernst genommen werden.



Majohr de Ohr, anatomisch begünstigter Hutfixör

Egal welches Wetter. Für meine Generation sind das alles Welteisen. Da braucht man nicht viel verstehn von.



TomTour, verlustig der Heimatsprache

spritziger Drehfreudigkeit sogar sehr bedienungsfreundlich. Als hätten die nie etwas anderes gebaut. Und genau dieser Eindruck zieht sich durch das gesamte Radl. Leichte Lenkgier bei niedrigen Geschwindigkeiten. Im weiteren Freiland absolut stabil. Auch die 320mm-Einzelscheibe verzögert mehr als brauchbar. Besonders hervorheben sollte man die serienmäßige Anti-Hopping-Kupplung. Das ist in dieser Preisklasse nicht selbstverständlich, garantiert aber einen absolut entspannten Kurveneingang. Optisch ein Traum und ergonomisch makellos. Man besitzt hier ein A2-Bike mit ausgewogenen Proportionen und unheimlich ehrlichem Auftritt. „Ich reite die älteste Marke der Welt“ sagen bald nicht nur die BoBos und Gourmetkritiker. Die Zweckmäßigkeit dieses Eisens wird viele überzeugen. Herrliche Sorglosigkeit beim Ausritt mit diesem Harmony-Bike. Schärfster Gegner? Wahrscheinlich die Guzzi V7 (A2-Version!). Preislich allerdings hätte die um Häuser verloren. Ein Vergleichstest muss her!

KAWA:

Dampf aus dem Keller

Der Mythos rund um den W 650-Murl wurde an dieser Stelle schon hinlänglich gepflegt. Für alle, die erst jetzt dazu schalten. Vor rund 20 Jahren probierte Kawasaki als erster Japaner verkaufstechnisch den Schmäh mit dem Zitiern. Sie legten das damals schon unübliche Konzept eines Königswellenmotors wieder auf, mit mäßigem Erfolg. Nur: mit jedem Produktionsstop dieses sympathischen Eisens explodierte der Wiederverkaufswert. Jetzt ist es wieder so weit. Kawasaki entschloss sich nun doch zu einer Euro4-Version und sie ist japanisch perfekt.

Die Welle des Königs. Wie der Segen vom Papst. Fragt Reverend Magic Alois.

Kawasaki W 800 Street

NEWTON SIEGT.

Die wassergekühlte Triumph verpresst die starke Norton beim 100m-Sprint aus dem Stand. Hier die Messungen auf ebenem Grund bei 30 Km/h-Gegenwind, Monoposto:

MOTO:	Endspeed nach 100m:
Interceptor 650	92 Km/h
W 800 Street	94 Km/h
961 Commando	98 Km/h
Street Twin 900	106 Km/h





Und ihr glaubt, ihr wisst, was Angst ist?
Norton lässt uns kurz atmen und knien.

Norton 961
Commando Sport



Wer sich genauer ums Innenleben der
650er Enfield kümmern will: Premium.

Enfield
Interceptor INT 650



Motoren, die auf der höchsten Ebene
gezeichnet und gebaut werden.

Triumph
Street Twin 900





Trotz vergleichsweise langem Hub (B x H: 77mm x 83 mm!) dreht der ruhige Zweizylinder munter und lässt dich sein Drehmoment (11 Newtonmeter mehr und früher als bei der Enfield) überhaupt nicht spüren. Bis die Stoppuhr kommt, mit ihr die Freude. Die geringste Schräglage im Feld stört entspannte Genussreiter wahrscheinlich gar nicht. Wer zum Duell gefordert wird, der muss sich eingestehen, dass die Kawa The Seventies im Fahrwerk hat. Dämpfer, Geometrie und Anker waren halt so. Aber: Bekanntlich produziert Kawa ja auch feineres und wilderes Zeug, vom Ozeanschiff über Düsenjets bis zum Überschallkompressor in der H2, die können Motoren. Reine Luftkühlung! Natürlich kühlt das Öl auch mit, hat aber keinen exponierten Wärmetauscher. Konservative Verdichtung bringt Ruhe! 8,4 zu 1. Sehr leicht ist auch der Spruch. Man fürchtet sich definitiv nicht davor, sondern lässt sich vom milden Blubbern des zylindrischen Endtopfs mit Pfeifenspitzerl ein edelsanftes Schellack-Konzert vortragen. Herrliche Musik. Wie gesagt: Golden Times! Gegner? In Beschleunigungsrennen verglichen wir sie bisher immer ebenfalls mit der Guzzi V7. Jetzt muss man sie allerdings gegen die offene A-Version antreten lassen. Oder gleich gegen die V9 aus Marandello?

NORTON BY DEUS: BIST DU DEPPERT.

Schon bei der Annäherung an die Commando breitet sich Ehrfurcht aus. 24.000 Eier! Und ein Messestück, also nicht ankratzen! Ich bin in meinem Leben nur 2 Kilometer auf einer Norton gefahren, aber selbst diese 2000 Meter erklärten sich selbst. Das war einmal das beste Motorrad der Welt. Jetzt bauen die Engländer wieder (siehe RW-Heft im März 2019) und das aber gleich super edel. Viel Handfertigung, viel Blech, wenig Plastik. Allein der Sattel kostet wahrscheinlich zwei Tausender. Gesteppt vernäht, edel geformt. Dort, wo's wichtig ist, wird's noch edler. Vorne 43mm Öhlins, hinten ebenfalls in den Doppelfederbeinen. Alles komplett einstellbar, nur die Federvorspannung erledigt man ausschließlich an der Gabel. Und so fährt sich das auch, vorausgesetzt man hat den Startvorgang ohne Verluste überstanden. Leute, dieser Murl ist ein Erlebnis. Habe derartige Vibes und Höllenbrüller bisher nicht erlebt. Die RnineT ist dagegen ein Mariandl. Denn hier bist du in der Werkstatt des Teufels. Das rüttelt, das stampft, dass du ständig nachschauen möchtest, ob der Höllenhund eh noch an der Kette hängt. Mörderisch! Das Aggregat wird zwar niemals zahm, aber man bekommt nach kurzer Eingewöhnungszeit auch irgendwie ein Gefühl von Kontrolle, und bleibt doch auf der Hut. Verdichtung: 10,1 zu 1, Bohrung x Hub: 88 x 79 mm. Gefühlsmäßig kann sie im letzten Drittel nicht mehr zulegen. Zum Glück. Unten reißt es dich jedesmal fürchterlich. Man kann von Gewalt sprechen, man spürt die Macht dieses Murls in jeder Niere. Vom Charakter her ist dieses Eisen das schnellste im Vergleich. Strenge Lenkgeometrie, aber absolut neutral in jedem Scheitel. Eben feine Dämpferware und die bissigsten Stopper unter den vier Testeisen. Die Commando ist anders! Als einzige mit 17 Zoll vorne ist sie bereit für ernste Gefechte. Wir vermissen nur eines: eine Anti-Hopping-Kupplung. Außer Kurt. Der strichliert nur noch die Straße, weil diese Mon-



Lost schleckt gern die Nähte des Ledersitzes und liebt die Commando-Tritte.