

**DAS ORIGINAL**

RW 2706

**ROYAL**  
*Made like a gun*

**ENFIELD**

**Royal Enfield  
ist die  
älteste noch  
produzierende  
Motorradmarke  
der Welt.  
Traktionskontrolle  
gibt es keine.**

**D**ie Maschine, die mich wie einen Schlafwandler ins Bike-House auf die Triester Straße zieht, heißt Bullet Classic. Sie ist der jüngste Wurf von Royal Enfield – und in meinen Augen unglaublich schön. Ein Relikt. Rost, aufgeborener Sattel, Risse in den Gummis? Nein, nein. Die Maschine schaut zwar tatsächlich so aus, also ob sie vor mehr als 50 Jahren produziert worden wäre, aber sie ist neu. Brandneu. Unbedarfte werden hundertprozentig an ein top restauriertes Alteisen glauben. Doch es ist ein Neufahrzeug aus Indien, das unter dem stolz vorgetragenen Firmenmotto „made like a gun“ per Hand zusammengebaut worden ist. Bildlich unterstrichen wird der Slogan aber nicht von einem mickrigen Revolver oder einer Flinte, sondern gleich mit einer Kanone. BSA ist die Abkürzung für British Small Arms, wie mir der Haberl Harry im Hawaii-Hemd und mit







psychedelisch verspiegelten Ray-Bans erklärt. Der Chef vom Bike-House ist ein Experte des englischen Motorenbaus und ein Kenner des Reitwagens: „Pass auf, dass dich der Anriss nicht überrascht.“

### **Klassischer Einzylinder mit 500 Kubik.**

Gegründet wurde Royal Enfield 1891 in Enfield, Middlesex. 1893 kam dann ihr erstes Fahrrad auf den Markt, 1901 das erste Motorrad. Bis 1970 baute Royal Enfield in England Vier- und Zweitakter von 125 bis 1140 Kubik. Ab 1970 wurde die Produktion komplett nach Indien verlegt, wo seit 1955 schon Bullet-Modelle gefertigt wurden. Spitz könnte man sagen, dass Enfield damit KTM und allen anderen Motorradfirmen, die jetzt in Indien Werke betreiben, um Jahrzehnte voraus ist. Allerdings: Im Kontakt mit der aktuellen Bullet Classic bläst es einem Kategorien

wie „voraus sein“, „ins Hintertreffen geraten“ usw. augenblicklich aus dem Schädell. Das ist ursprünglicher englischer Motorradbau, der nicht nur die Zeit der Glockenhosen, der James Onedin Kotelletten und der Carrell-Show „Am laufenden Band“ überstanden hat, sondern auch die Zeit der Tamagochis, der C-Netz-Telefone und die Lieder von Modern Talking. Royal Enfield hat seit 1901 nie aufgehört, Motorräder zu bauen. Und mit der Bullet Classic haben sie jetzt eine Maschine im Programm, die perfekt auf der Retro-Welle surft. Als Original. Mit Kickstarter. Aber natürlich auch mit E-Starters ausgerüstet und eingespritzt. Vergaser sind einfach passé.

### **Langer Hub und gefederter Sattel.**

Wie gesagt, zum Anschauen ist die Royal Enfield Bullet Classic bildschön. Aber ein Eisen muss auch fahren. Also setze ich mich in den gefederten Solsattel, greife mir den Lenker, stelle einen Fuß auf den dick gummierten Rasten und nicke. Sehr angenehme, entspannte Sitzposition, schlanker Gesamteindruck. 187 kg sind eh nicht viel, aber wenn man im Sattel ist, wirkt die Maschine noch leichter und zierlicher. Um mir keine Blöße zu geben, verzichte ich auf den Kickstarter und werfe den Motor per Knopfdruck elektrisch an. Ist sofort da und erfreut mich mit einem mörder Klang. Wow! Der lange Hub des Einzylinders böllert kraftvoll aus dem fischen Rohr, und ich frage mich bzw. den Hawaii-Harry, ob das serienmäßig so klingen darf. „Ist ein Original-Auspuff von Enfield. Der

sportliche halt. Gibt es als Zubehör. Schaut meiner Meinung nach fischer aus als das lange Rohr - und klingt auch würdig“, wird mir erklärt. Dann lasse ich die tadellos zu bedienende Kuppelung kommen und fahre in die Welt hinaus.

### **Die Enfield fährt sich anders als die Hayabusa.**

Steigt man direkt von der Hayabusa auf die Enfield um, braucht man schon ein paar Meter zur Eingewöhnung. Nicht nur, dass man glaubt, nichts unter dem Hintern zu haben, das einen Gasgriff rechtfertigt, man zweifelt auch daran, dass der Gasgriff an ein Gasseil gekoppelt ist. Habedehre, nach 200 PS wirken 28 PS richtig absurd. Da das Nichtanreißen aber von diesem erregenden Klang und dem Poltern des langen Hubes untermalt wird, kommt man als einzig mögliche Erklärung auf die Verabreichung halluzinogener Drogen. Doch nach zwei Kilometern hat die Absurdität ein Ende und man ist mit der Enfield eins in einer vollkommen anderen Welt. Gut, den verdammten 400er Roller mit dem steifen, aber ehrgeizigen Schnösel im Sattel können wir an der Ampel nicht in den Boden schrauben, aber vorne kommt eine Kurve, und da werden wir ihn ganz normal außen nehmen - so wie es ihm zusteht. Eh klar. Da schrauben vierzig Inder in echter Handarbeit eine wunderbare Maschine zusammen, und dann soll das edle Teil hinter einem Fließbandroller herfahren?! Eben.

### **Das oberste Ziel der Enfield ist nicht die Herbrennung.**

Natürlich ist das oberste Ziel der Enfield nicht die Herbrennung, aber die Vollstreckung des Rollers hat trotzdem sein müssen. Quasi ein mentaler Ausrutscher meinerseits. Hat mir aber sehr getaugt. Wenn die Enfield mit den großen Asphaltchneidern (vorne 19, hinten 18 Zoll) in guter Schräglage über heftige Bodenwellen zu marschieren hat, gibt das Fahrwerk die Energie, die es nicht aufnehmen kann, an den Schwingsattel weiter, und dann überholt man elegant wippend wie ein englischer Lord im Sattel seines Lieblingspferdes. Weltklasse! Der Rollerist ist sofort abgebogen. Nun, wenn sich jetzt jemand da draußen fragt, wie sich die Bullet Classic abseits des kindischen Wahnsinns fährt, muss ich nicht schweigen, sondern kann Erhellendes beitragen, weil ich ja die meiste Zeit die Enfield „artgerecht“ bewegt habe: Immer Vollgas und am Knie. Nein, im Ernst: Die





vordere 280 mm Scheibenbremse verzögert nicht aggressiv, aber sehr gut; das Fahrwerk ist komfortabel abgestimmt, aber nicht zu weich; das Handling der Maschine ist unaufgeregt - weder träge noch kippelig; der Motor hat einen wirklich würdigen Klang, ein gut nutzbares Drehmoment, die Gasannahme ist perfekt – weder zu spontan, noch zu verzögernd, und die 28 PS sind doch für fast 150 km/h gut. Für alle jene, die dem Charme dieser irren Maschine erliegen wie ich, gibt es noch eine Frohbotschaft: Man muss mit den originalen Blinkern (die meiner Meinung nach einfach nicht hundertprozentig zum Rest des wunderbaren Eisens passen) nicht ewig fahren, sondern kann sich im Enfield-Zubehör authentischere Blinker ordern. Und überhaupt: Der Bike-House Hawaii-Harry hat einen Katalog mit edlen Teilen aus England zum Niederknien. Wunder-schöne Dinge gibt es da! Enfield lebt.



„Der Kickstarter ist ein Tribut an Rory Gallagher. Und es gibt Uniformierte, die wirklich weltklasse sind.“

**Zonko**

„Der Inspektor muss ein Fan der Engländerin gewesen sein. Als wir die Frage, ob der Tweed-Helm eh eine Prüfnummer hat, bejahten, sagte er: ‚Dachte ich mir schon‘ und verabschiedete sich.“

**Haliklik**



**OFFEN GESAGT**

**Zonko**

Fotos: [www.haliklik.at](http://www.haliklik.at)

## REITWAGEN-TECHNIK

### ROYAL ENFIELD BULLET CLASSIC

Motor:	1-Zyl, 4-Takt, 499 ccm	Reifen:	90/90-19, 110/80-18
Bohrung x Hub:	84 x 90 mm	Sitzhöhe:	800 mm
Leistung:	28 PS bei 5.250 U/min	Tank:	14,5 Liter
Antrieb:	5-Gang, Kette	Gewicht:	187 kg
Radstand:	1.370 mm	Topspeed:	145 km/h
Bremse v/h.:	280 mm Schei./Trommel	Preis:	ab 7.100,- Euro

