

Das Tuckern lässt das Herz höher schlagen...

# BLICK ZURÜCK NACH VORN



Die Fahrt mit einem Royal-Enfield-Gespann ist wie eine Reise in die Vergangenheit, um von dort aus in die Zukunft zu blicken, in eine Zukunft mit Abgas- und Geräuschvorschriften. Haben es die Inder geschafft, eine Motorenkonstruktion und Fahrphilosophie aus den 50er Jahren in das dritte Jahrtausend zu retten? Antworten auf diese Fragen suchen wir während einer Ausfahrt mit einem Öttl-Royal-Enfield-Gespann.



Der Motor pöbert wie eh und je. Gleichmäßig und kräftig. Ein Sound, der mein Herz höher schlagen lässt und in mir unweigerlich die Erinnerung hervorruft, wie zuverlässig der Single vor über drei Jahren den langen Weg bis zum Wendekreis des Krebses in der Westsahara meisterte. Dieser monotone Klang über Hunderte von Kilometern, nur vermischt mit dem unvergleichlichen Klang des V2 vom Yesterdays-Gespann, hat sich wie ein glühendes Eisen in meinem Kopf eingebrannt.

Zugegeben, ich war skeptisch, was den Charakter des neuen Blockmotors betrifft. Wird er noch für dieses einzigartige Feeling sorgen, mit einem Anachronismus unterwegs zu sein, der eigentlich in der modernen Verkehrswelt nichts mehr zu suchen hat?

Das fast schon archaische Einrasten des Anlassers, das den Auftakt zu dem darauffolgenden Tuckern einläutet, beseitigt schnell alle geübten Bedenken. Sofort sind sie wieder da, diese einmaligen Emotionen, die mich während der Marokko-Reise 2007 auf jedem Meter der Fahrt begleiteten. Die neue Royal Enfield hat ihren Charakter behalten. Sie war, ist und bleibt ein Fluchtfahrzeug aus Hektik und Alltag in Ruhe und Zufriedenheit.

Wir tuckern gemütlich durch die Gegend, eine von dichtem Verkehr verschonte Hügelandschaft links der Donau. Das Getriebe lässt sich gut schalten. Ein paar Pferdestärken mehr, die auch in den Papieren angegeben sind, bilde ich mir ein. Würde man den neuen Blockmotor vorher nicht sehen, wäre der Unterschied bei der Beschleunigung kaum auszumachen. Es ist





Die Umrüstung von Personen- auf Lastenbeiwagen dauert nur Sekunden. Scheibe und Klappe sind mit Dauersplintn fixiert. Die beiden Schrauben des Sitzes, eine Sonderausstattung, sind schnell gelöst.



– er stellte der Enfield den Sidecar One zur Seite. Sein Fahrgestell mit der Enfield-Hinterradschwinge und den beiden Federbeinen unterstützt das nostalgische Outfit bis zum letzten i-Tüpfelchen. Der Hilfsrahmen ist geändert und erleichtert so die Montage. Vierpunktanschluss ist selbstredend. Das Boot in der Ausführung Lastentransporter mit komplett geschlossenem Deckel und als Personen-Beiwagen mit Klappscheibe zu wählen, liegt beim Sidecar One nahe. Schließlich ist es der einzige Beiwagen, der serienmäßig in beiden Varianten angeboten wird. Der bequeme Schalenstuhl ragt etwas über die Polyesterwandung hinaus. Mit zwei Innensechskantschrauben ist er jedoch flugs demontiert und der Lastendeckel mit zwei Dauersplintn aufgesetzt. So soll es sein. Die Praxis darf nicht zu kurz kommen.

Das Motorengehäuse der Enfield besitzt die vertraute Optik des ersten Blockmotors von Royal Enfield, der Crusader aus den 60er Jahren. Die Motordeckel sind poliert, der Zylinder kontrastreich in schwarz lackiert. Die Keihin-Einspritzanlage ist ein Tribut an die Neuzeit, ebenso die Auspuffanlage mit Lambdasonde. Über dem voluminösen Schalldämpfer schützt ein Hitzeschutzblech vor der Temperatur des Dreiwege-Katalysators und kaschiert zudem die technisch bedingte Größe der Anlage. Ohne sie könnte man die Geräusch- und Abgaswerte nicht erreichen. Der Einzylinder-Leichtmetall-Blockmotor besitzt nun Sumpfschmierung, Hydrostößel, elektronisches Motormanagement und einen modernen Kolben. Der Serviceaufwand ist deswegen geringer. So konnten die Kundendienstintervalle auf 6000 Kilometer erhöht werden.

Irgendwie versprüht das Gespann, besser gesagt der Motor, den Charme eines Stationärmotors. Und genau dieses Gefühl macht Beschleunigung oder Höchstgeschwindigkeit sekundär. Die Frage danach taucht nicht auf. Wer sie dennoch stellt, hat das falsche Motorrad im Visier.

Die neue Royal Enfield EFI ist für mich so geblieben, wie ich sie in der Vergaserversion in Erinnerung habe: Ein liebgewonnener Poltergeist, der auch längere Reisen klaglos verkraftet. 5950 Euro kostet der Ausstieg aus Canbus-System.

auch nicht wichtig, ob hier 25 oder 28 PS werkeln. Wichtig ist nur eines: wie diese Leistung erzielt wird. Und die Antwort kann nur heißen: So charakteristisch wie früher, also vor der Ära des Blockmotors und der Einspritzanlage.

Und deswegen ist es mir mehr als egal, ob an dem Motorrad noch weitere Kleinigkeiten geändert wurden oder nicht. Auf meiner Fahrt beachte ich sie sowieso nicht. Meine Aufmerksamkeit gilt der einzigartigen Landschaft mit ihren steilen Bergauf- und Bergabfahrten, dem Licht der tiefstehenden Sonne und, einhergehend damit, dem Fahrgegnuss. Die Lenkung – ja, so eine Lenkung wünscht man sich. Leichtgängig bei Stadttempo und ein wandfreier Geradeauslauf bei schnellerer Fahrt. Sicherlich sind die Gegebenheiten bei diesem Gespann in eine andere Schublade einzuordnen. Denn schnellere Fahrt bedeutet zwischen 80 und 100 km/h. Ein paar Stundenkilometer mehr könnte der Single schon noch oben drauf packen, aber macht das noch Spaß?

Bremse ich nur mit dem Handbremshebel, zwingt die einzelne Scheibenbremse vorn das Gespann nach links. Den Fußbremshebel, mit dem auch die Beiwagenbremse gekoppelt ist, sollte man immer mit betätigen. Dann lässt sich sogar ein sauberer Strich auf den Asphalt zeichnen. Aber meistens nimmt man sowieso rechtzeitig die Hand vom Gas und überlässt das Bremsen dem langhubigen Motor. Hochgeschaltet wird spätestens bei 2200 Touren, wenn der Motor sein maximales Drehmoment erreicht.

Andreas Öttl, seit dem Yesterdays-Projekt kompetenter Ansprechpartner für Royal Enfield in Österreich, hat diese Zeitmaschine aufgebaut. Und wie sollte es auch anders ein



Der Federsattel ist nicht nur bequem, er verhindert auch Kreuzschmerzen. Die ständige Bewegung ist wie eine sanfte Massage für die Bandscheiben.



Unten ohne: Der Beiwagenrahmen schließt den unten offenen Rahmen der Enfield.

ABS und anderen elektronischen Spielereien. Die elektronische Einspritzung muss als Opfer an die Moderne akzeptiert werden. Der Preis ist aber auch der Einstieg in ein Motorradgefühl, das schon in Vergessenheit geraten ist. Für den Gespannbau der vorgestellten Maschine inklusive Lackierung, Sonderausstattung und Homologierung in Österreich ruft Andreas Öttl 9000 Euro auf. Die Teile für die Umrüstung von Personen- auf Lastenboot sind in diesem Preis enthalten.

Das Öttl-Royal-Enfield-EFI-Gespann mit dem Sidecar One-Beiwagen ist ein tolles Fahrzeug, das meine Gedanken unweigerlich in eine Richtung lenkt, die von Europa wegführt. Vielleicht sollte ich mal das Heimatland der Enfield besuchen. ■

Martin Frantza



## TECHNIK

### Öttl-Royal-Enfield-EFI-Gespann mit Sidecar-One-Beiwagen

**Motor:** Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, untenliegende Nockenwelle, zwei Ventile, Stoßstangen, Kipphebel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, Batterie 12 V, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Fünfganggetriebe, Kette. Bohrung x Hub: 84 x 90 mm, Hubraum: 499 cm<sup>3</sup>, Leistung: 20,3 kW (28 PS) bei 5250/min, max. Drehmoment: 41 Nm bei 4000/min

**Fahrwerk:** Einschleifenrahmen aus Stahl, Telegabel, Zweiarmschwinge aus Stahl, zwei Federbeine, Scheibenbremse vorn Ø 280 mm, Trommelbremse hinten Ø 153 mm, Speichenräder mit Stahlfelgen 1.85 x 18; 2.50 x 18, Reifen 90/90 x 18; 110/80 x 18

#### Abmessungen:

Radstand: ..... 1370 mm  
 Spurbreite: ..... 1135 mm  
 Vorlauf: ..... 290 mm  
 Vorspur: ..... 15 mm  
 Nachlauf: ..... 90 mm  
 Gewichte:  
 Leergewicht: ..... 270 kg  
 Zul. Gesamtgewicht: ..... 540 kg

Höchstgeschwindigkeit: etwa 110 km/h

#### Was uns gefiel:



Das klassische Outfit  
 Das Finish  
 Motorcharakteristik

#### Was uns nicht gefiel:



Dass mir zu diesem Punkt nichts einfällt

