

Royal Enfield – eine indisch, britische „Institution“



Teil 3 Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (Archiv)

Es ist wohl zu wenig bekannt, Royal Enfield ist der älteste Motorradhersteller auf der Welt.

Die Enfield Cycle Company erzeugte Motorräder, Fahrräder, Rasenmäher sowie stationäre Motoren unter der Marke Royal Enfield in Redditch, Worcestershire.

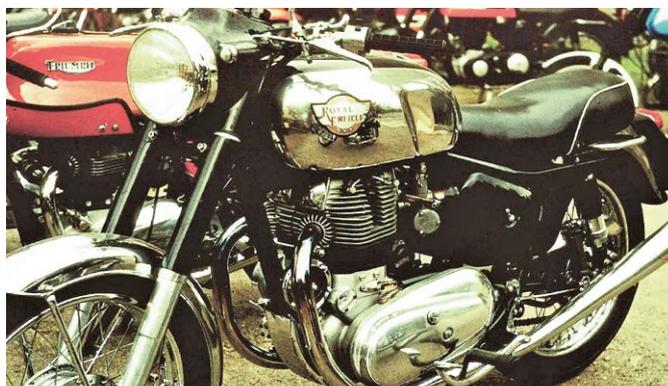
Enfields erster bemerkenswerter Twin mit dem 500 cm³-Motor in der „Meteor“ war für die Brit Bike Szene 1948 eine Überraschung. Es war die Antwort aus Redditch auf Edward Turners Triumph „Speed Twin“. Im Jahr 1953 verlangte der US-amerikanische Exportmarkt von

„Constellation“ in UK auf den Markt; wenn man so will, war der Motor eine Bullet mal zwei als Twin. Aber es war mehr als das, die „Constellation“ leistete satte 50 PS. Wenn sie den Drehgriff betätigen, wird ihre immense Kraft wirksam bis zur Endgeschwindigkeit

gut bekannt. Mit Fug und Recht können wir ihn als „Grenzgänger“ zwischen fünf Staaten bezeichnen, aber auch als „Gratwanderer“ bei der Erreichung seiner persönlichen Ziele und Pläne. Der Ungar ordnet alles Persönliche zur Erreichung seiner erwünschten



Seine 1. Royal Enfield „Constellation“ im Besitz stammte aus dem Jahr 1962



1982 war Ferry endlich stolzer Besitzer einer Royal Enfield „Constellation“



Das Prunkstück wurde bis 1984 restauriert

Die Nutzung des Markennamens Royal Enfield wurde von der britischen Krone im Jahre 1890 gestattet. R.W. Smith und Albert Eadle übernahmen die Townsend Cycle Company 1891 in Redditch ... soweit aus Teil 1 und 2.

Nachdem die „Bullet“ über Jahrzehnte einen Kultstatus erlangt hatte, zielte man nun auf Zweizylindermodelle, um auf dem internationalen Motorradmarkt weiter Fuß zu fassen. Es war das Zeitalter der bildschönen „Meteor“ und „Supermeteor“, der „Constellation“ sowie der „Interceptor“, dem Abfangjäger, Modellreihen angebrochen.

Royal Enfield die Entwicklung eines 692 cm³ ohc Twins mit einer Geschwindigkeit bis zu 160 km/h, der als Meteor auf den Markt kam. Dieses Modell wurde 1956 durch die Supermeteor ergänzt, deren Rahmen eine völlige Neukonstruktion war. Basierend auf der Royal Enfield „Meteor Minor“ hatte das neue Modell einen verstärkten Kurbeltrieb und eine verbesserte Kupplung. 1959 und 1960 wurden auch diese Motoren mit E-Startern in den Auto-Modellen Berkeley B95 und 105 zum Einsatz gebracht.

1960 brachte Royal Enfield die „schwere Artillerie“ in Form der

keit von 172 km/h, so stand es in der Presse. Der Smith-Tacho ist bis zu 150 Meilen pro Stunde ausgelegt, das sollte wohl ein Werbegag sein.

Die „Supermeteor“ wurde 1962 ebenso wie ihre sportliche Schwester „Constellation“ von dem „Flaggschiff“ Royal Enfield „Interceptor“ abgelöst. Sie wurde bis 1970 produziert, der Motor wuchs nach der Indienstellung von 692 cm³ bis zum Auslaufen der Produktion auf 750 cm³ an.

Diese Auflistung der Modellpalette seit der Firmengründung kann nur ein kleiner Abriss sein und zum Ende sollte noch ein bisschen eigenes Erleben eine Rolle spielen.

Der geneigte Leser sollte sich noch einmal die Berichte in den Heften 01 und 02/2009 vornehmen. Da haben wir Ferenc Wajand, einen „Vollblutmotorradfahrer“ aus Ungarn, vorgestellt. Als treuer Freund, mit dem Rufnamen Ferry, war er unter den Insidern der „außergewöhnlichen“ Motorradszene der ehemaligen DDR

ten Ziele als leidenschaftlicher Motorradfahrer mit exotischem Maschinenmaterial unter.

Er wurde 1954 in Miskolc, weit im östlichen Teil Ungarns geboren. Nach dem Fachabitur mit Berufsabschluss kam er 1973 im Rahmen des Austauschs von Studenten an die TU nach Dresden. Dort erwarb er eine MZ TS 250 und machte damit die Umgebung unsicher. Aufgrund einer Spezialisierungsrichtung auf dem Gebiet der Elektrotechnik wurde er an die Hochschule für Elektrotechnik in Zittau delegiert. Dort nahm das „Schicksal“ seinen Lauf, hier lernte er eine ganze Reihe ebenso besserer Motorradfreake mit dem Hang für das Exotische kennen. Motorräder von der Stange waren etwas ganz Normales, hier werkelten „Edelschrauber“ an ausgefallenen Motorrädern.

Unterdessen hatte er 1982 einen Traum verwirklicht, in Ungarn erwarb er eine seltene Royal Enfield „Constellation“. Ein Sondermodell aus einer Edition von 105 Stück, die ausschließlich für Über-



Start zum Bergsprint am Lückendorfer Berg ...

endgültigen Wintereinbruch wurde jede Gelegenheit genutzt, um das Fahrerlebnis pur zu genießen. Um Publicity musste er sich nicht kümmern, im Gegenteil, wollte er nicht, denn die Behörden hatten auch schon von der Neuerwerbung des Ungarn Wind erhalten und die „Späher“ umkreisten sein Domizil. Im Winter zerlegte Ferenc die Maschine in all ihre Einzelteile, um zu prüfen, zu verbessern und im alten Glanz völlig original wieder aufzubauen. In der Frühlingssonne konnte 1983 das erste Royalfest zelebriert werden, klar, dass dazu der „Union Jack“ gehisst wurde und bei den Klängen von „God save the Queen“ auf die „Lady“ angestoßen werden durfte. Der



... und bei der Wertungsfahrt zum Turnier

see gefertigt wurde und die am 28.04.1962 erstmalig zugelassen war. Der kräftige englische Twin verfügte über 700 cm³ Hubraum und brachte 51 PS auf die Straße, es war mit Sicherheit das einzige Motorrad dieser Gattung auf den Straßen der DDR. Am Abend eines Novembertages 1982 rollte er damit in Zittau per Achse ein; ohne entsprechende Motorradbekleidung bei Minusgraden parkte er vor dem Versammlungslokal der Zittauer Motorradfreunde, sie hatten da ihren Stammtisch. Unvorstellbar – unvergessen, direkt von der weiten Reise aus Ostungarn

zuerst zu den Freunden. Alle Strapazen waren abgehakt, es wurde noch ein langer Abend und die erste Story – der „Brückenschlag“ wurde auch schon geboren. Während der Reise durch die CSSR passierte er eine Unterführung, Motorradfahrer kennen den Effekt, sofort mit der Einfahrt ist schlagartig die Akustik verändert und mit dem Herausfahren holt einen der Schall hart verstärkt ein. Dazu der sonore Schlag des kräftigen Twins, es ist faszinierend und wird zum Erlebnis, so auch für Ferry. Vergessen die Kälte, die steifen Finger, die vielen Kilometer und,



1985 präsentierte er ein weiteres Prunkstück aus Ungarn, „Constellation“ von 1968

und, und, sofort noch einmal zurück und wieder das Erlebnis genießen, nach dreimaliger Wiederholung hatte er sich vorerst satt gehört und mit frischem Elan und stolzer Brust ging es weiter gen Zittau. Spätestens hier passierte das eigentlich Unvermeidliche, er infizierte sich unheilbar mit dem VBBV, dem very British Bike Virus; seine Einstellung für alles auf der Motorradinsel ist beinahe als Patriotismus zu bezeichnen. Bis zum

stolze Besitzer überraschte dabei seine Freunde mit der Nachricht, dass bereits die nächste „Constellation“ in Ungarn zur Überführung nach Zittau bereit steht. Über den Zeitraum des Jahres 1984 holte er die Maschine in Einzelteilen in die DDR, um diese dann im folgenden Jahr ebenso wie seine „Nummer 1“ einer Generalüberholung zu unterziehen. Blicke noch zu erwähnen, dass Enfield wieder mit sehenswerten Modellen aktuell auf dem Markt ist.



Das Modell „Bullet“ entwickelte sich über Jahre zu einem Kultexemplar unter Liebhabern, auf dem Foto etwa Bj.1990, Duplexnabe nachlackiert