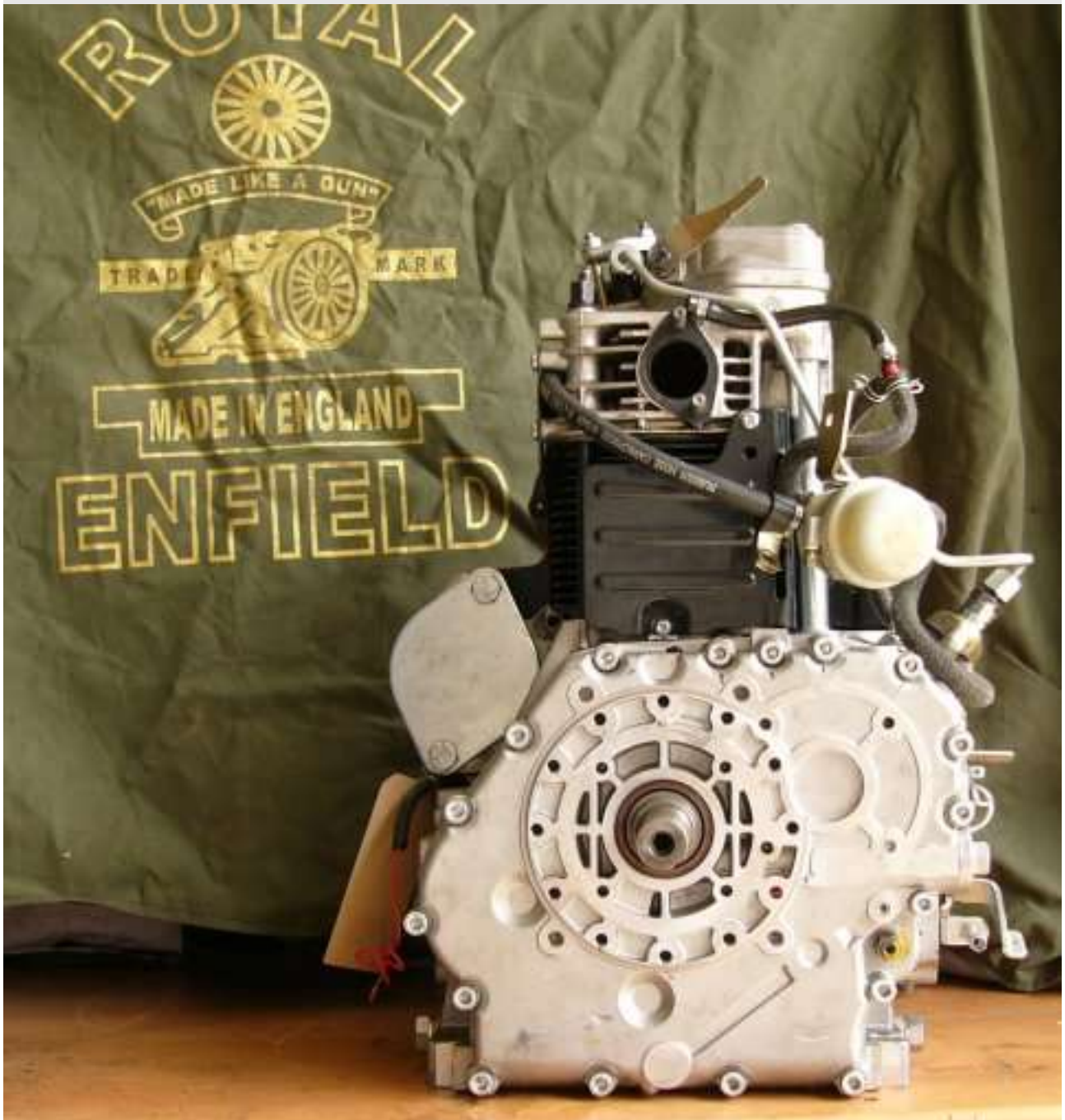


Ausgabe 6 (September 2005)

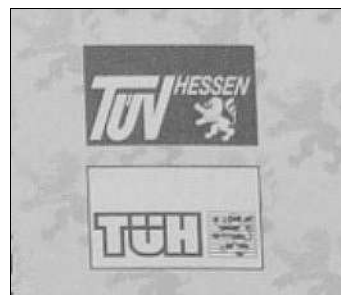
Enfield-Zeitschrift





Ewige Ölsuren

Seite 3



Besuch beim TÜV

Seite 4



Treffen am Kornsand

Seite 5

Classic Teil 1 (1954) gefunden von B. Buckard

Seite 6



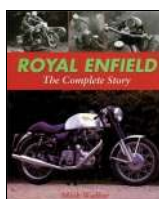
Im Odenwald tut sich was (Neuer Dieselmotor)

Seite 11



Bruch vermeiden

Seite 12



Doc's Bücherregal

Seite 14

Ewige Ölspuren.

Von Frank Schubert

Um immer wieder auftretende Ölspuren am Zylinderkopfdeckel und den dahinter liegenden Rahmenteilern zu vermeiden, habe ich den roten offenen Öleinfülldeckel an meiner 325er in den Ruhestand geschickt, und mir einen Anderen besorgt.

An diesem ist ein Schlauch befestigt, den man ganz leicht so verlegen kann, daß das austre-

tende Öl auf die Kette umgeleitet wird.

Zwei Dinge erreicht man; der Motor und alles was dahinter durch austretendes Öl verschmutzt werden kann bleibt sauber und die Kette ist immer mit Öl versehen.

Foto(s) Frank Schubert



32,20 Euro für eine Viertelstunde.

Besuch beim TÜV

Von Frank Schubert

Heute beim TÜV in Frankfurt/Main mit der Enfield 325 ccm Diesel.

Nachdem ich meinen Obulus von 32,20 Euro bezahlt hatte wurde ich an das Tor Nummer 5 verwiesen. Dort angekommen erstmal "Helm ab zum Gebet", Motor aus.

Nach 5 Minuten Wartepause und den Neugierigen Antworten geben, werde ich hereingewinkt.

Ob ich die "Ennie" reinschieben soll frage ich, - „Nein Motor an und reinfahren.“ bekomme ich zugerufen.

Nachdem die Prozedur des Antretens sofort erfolgreich war, bin ich zum Prüfer gefahren. Dort wurde sofort erst mal das Licht kontrolliert. Der Prüfer meinte das Abblendlicht sei etwas schwach.

Dem entgegenzuwirken gab ich mal kräftig Gas - und er war zufrieden.

Blinker vorne und hinten, Hand- und Fußbremsenlicht o.k.

Erst mal ausmachen. Nun wurden die Reifen kontrolliert und das Katzenauge hinten. Wenn das nicht da ist gib es Ärger.

Nachdem der Lenkkopf auf Spiel untersucht wurde, waren die Bremsen an der Reihe: Mal hin und her geschoben und dabei gebremst (mit in etwa Wirkung o.k.). Dann mußte ich noch ein

Paar Fragen beantworten: „Wo kommt die denn her, wie schnell ist die denn und was braucht Sie an Diesel“ u.s.w.

Alles OK, die neu Plakette sitzt jetzt für die nächsten 2 Jahre hinten auf dem Kuchenblech und ich bin zufrieden.

TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH
TÜV Service Center Frankfurt, Tel.: 069/7916460
Im Auftrag der
TUH Staatliche Technische Überwachung Hessen

Untersuchungsbericht Nr.: H215515522
Untersuchungsart: HU
Untersuchungsdatum: 12.08.2005

Fahrzeug : Kraftrad

Hersteller : Royal Enfield Mot. (0900)
Typ : Bullet (000)
Erstzul. : 2003

amtl. Kennzeichen: F-X [REDACTED]
Fz. Ident.-Nr.: 2B597011A

zul. Gesamtgewicht : 340 kg
Kilometerstand : 7662 km
letzte HU-Prüfung : 08.03

Festgestellte Mängel:
keine

Meßwerte:

	Betriebsbr. (daN)	Feststellbr. (daN)
	links rechts	links rechts
Achse 1 :		
Achse 2 :		
Achse 3 :		
Achse 4 :		
Achse 5 :		

Bemerkungen :
Bremsenprüfung im Fahrversuch.

Untersuchungsergebnis: **ohne Mängel**

Plakette: **Aug.07**

Wiedervorführung: ----

amtlich anerkannter Sachverständiger/Prüfer
[REDACTED]

Stempel
Termin der nächsten HU: **Aug 2007**
im: **SV D**
UB

Treffen am Kornsand

Von Frank Schubert

Habe gerade ein Foto vom letzten Treffen hier bei uns am Rhein.
Das Treffen ist immer Dienstags und ganz nett.
Ich muß von Frankfurt 40 Km fahren.

Der Ort heißt Kornsand und ist ein Ortsteil von Trebur bei Groß-Gerau.
Ich will mal versuchen die Jungs von links nach rechts zu nennen.

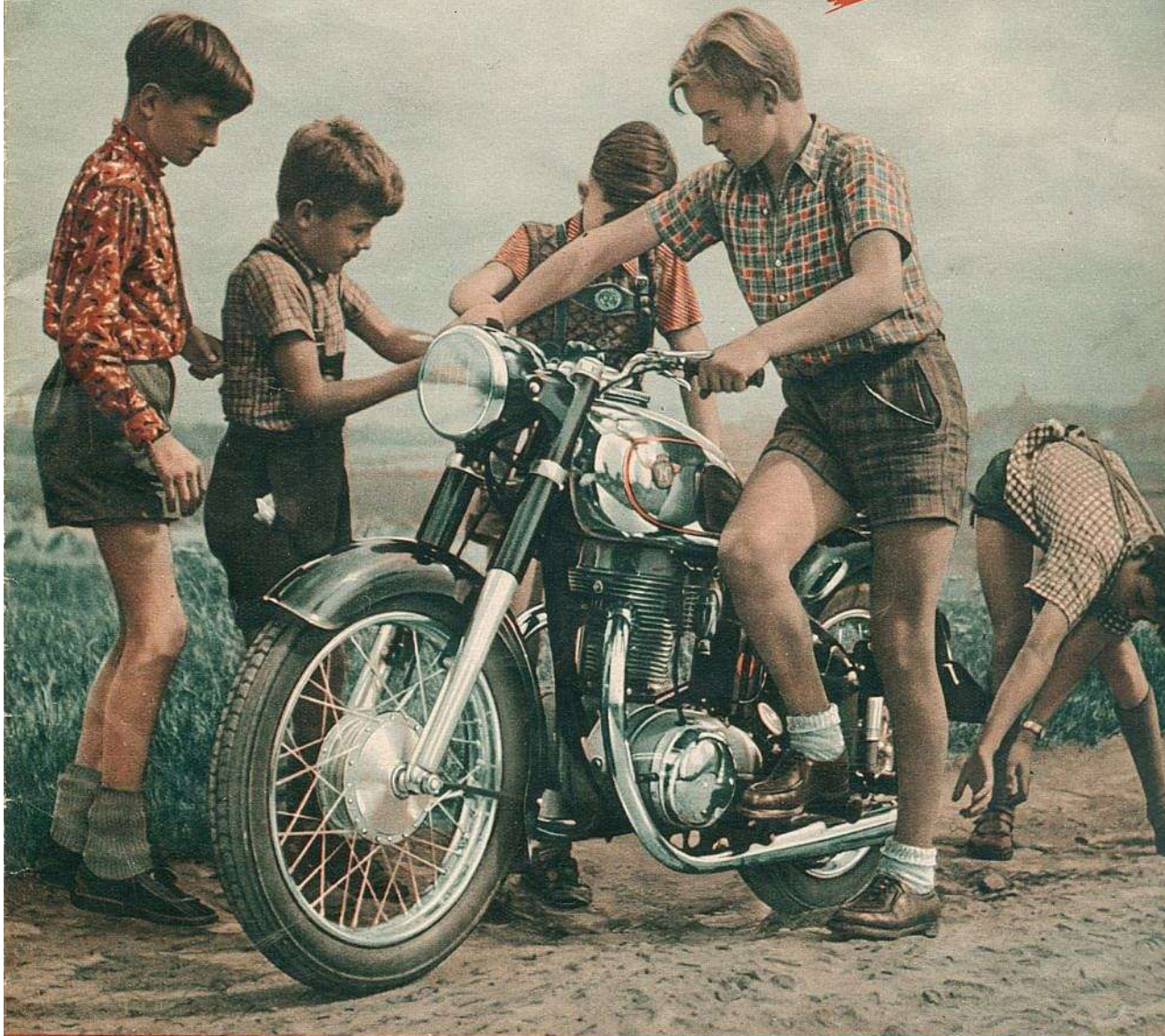


Von links: Oliver, mein Sohn Enfield 325 Diesel, dann ich, selbes Moped, Robert mit seiner Seitenwageneigenkonstruktion (Bericht kommt im Detail)- Centaurus 851 ccm Zweizylinder (Ruggerini) Direkteinspritzer mit 19 PS aus Pfungstadt, Addi aus Worms 325er Diesel und Helmut mit einem Robin-Motor im Enni Rahmen.

Das MOTORRAD

+ *Der* ROLLER

*Immer noch
Preis ausschreiben*



Numer 6. JAHRGANG
23. Oktober 1954
21 PREIS DM 1.—
Postverlagsort Stuttgart

**Neue Erfahrungen
mit Progress-Strolch**

**Test Royal Enfield
Bullet 350**

Royal Enfield 350 Bullet

Die erste Begegnung mit der Royal-Enfield fand im letzten Jahre auf der Rheinlandfahrt statt, jener Achtstunden-Kurbelei um den Nürburgring mit anschließender Berg- und Geschwindigkeitsprüfung, auf der die Anfänger lernen sollen, daß man nicht acht Stunden lang Rennen und tolle Schnitte fährt, um nachher bei der Bergprüfung mit ausgelutschter Maschine Strafpunkte einzuheimsen. Der junge Langen aus Köln hatte die „Bullet“ 350 ccm dabei und holte sich damit eine Goldene. Damals spurteten wir mit einigen Achilles-Rollern in der Meute mit und nach einiger Zeit hatte man es spitz, bei welchem Würstchen — das einen noch unbedingt z. B. vorm Karussell schneiden mußte — man keine Angst zu haben brauchte, daß die Sache schief ginge. Von den wenigen fiel immer eine graublaue Maschine auf, die der Fahrer mit Tempo und Präzision um die Ecken winklelte, daß es eine Freude war. Das war die Bullet von Langen. Der Unterschied zu anderen Maschinen war so, daß uns das eben im Gedächtnis haften blieb.

Nachgedacht habe ich darüber aber erst später, als ich selbst die ersten Kilometer auf der Testmaschine fuhr und plötzlich das Gefühl hatte — ohne den Brocken schon zu kennen — auf einem Pferde zu sitzen, das mit eigener Intelligenz jeden Wunsch des Reiters „von selber“ wußte. Was bei einem Motorrad die richtige Sitzposition bedeutet, zeigte sich hier, wo alles hinahnt — vom Lenkerende bis zur Sitzbank-Nase, vom Kniegelenk bis zur Fußrastenlage.

Aber noch etwas hat mich zunächst verblüfft. Im Gelände gibt es bekanntlich so schöne Feldwege mit breiten, ausgefahrenen Wagen-spuren. Als das erste Mal ein solcher Weg zu fahren war, stand ich im selben Augenblick schon in den Fußrasten und „pendelte“ die ziemlich breite Spur aus. Von links nach rechts, immer hin und her, immer die Maschine zwischen den Knien haltend. Dies geschah aber keineswegs auf Grund irgendeiner Überlegung, sondern völlig „automatisch“. Ich stand also in den Fußrasten, ohne das gewollt oder herbeigeführt zu haben.

Einem guten Freunde gab ich daraufhin die Bullet in die Hand und sagte ihm, er solle doch schnell mal eben auf dem Hof im Kreise fahren, so eng es eben nur ginge. Dieser Mann hatte noch nie auf einer englischen Maschine gesessen. Was tat er? Er fuhr einmal vorsichtig rum, dann stand er plötzlich in den Rasten und „zeichnete“ Kurvenlinien!

Die Beine sind nur wenig angewinkelt, sie hängen irgendwie auf den Rasten abgestützt. Schalthebel und Fußbremse liegen so, daß die Fußspitzen immer damit in leichter Tuchfühlung sind, ob ich

mich lang mache, stehe oder sitze. Von ausgesprochener Hockstellung (wie auf vielen deutschen Maschinen) ist also überhaupt nicht die Rede. Allerdings gehören zum passenden Hebelwerk nicht

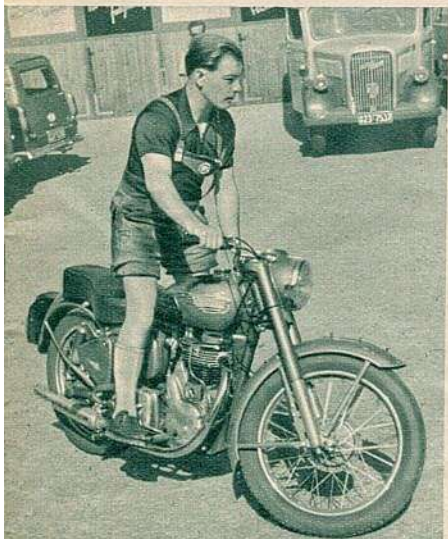
allzu lange Schuhe, sonst muß man umbauen. Dieser Umbau ist zwar durch Verstellbarkeit der Rasten vorgesehen, läßt sich aber nur machen, wenn das Auspuffrohr abgenommen wird. Mit einem Hammer geht es besser, denn die Rasten verbiegen sich leicht. (Weswegen man eine verbogene Raste im Bedarfsfall durch einen kräftigen Fußtritt wieder „richten“ kann, wenn's wettbewerbsmäßig einmal sein sollte.)

Auf der Testmaschine befand sich eine Sitzbank, nicht hoch, hinten schmal (zu schmal für ein Mädchen über 100 Pfund), wenig Gummi drin, aber dennoch weich: Dunlopillo. Ähnlich wie bei der BSA. Wenn man sich hinten aufs Brötchen setzt, langen die Knie gerade in den Schnitt Tankende — Bankspitze. Setzt man nun die Füße auf die hinteren Rasten und legt die Arme an, ist das die Position für die von uns gestoppten 128 km/h (falls jemanden die absolute Spitze wirklich interessieren sollte).

Damit sind wir wohl beim Schnellfahren. Merkwürdigerweise fährt man immer schnell mit der Bullet. In der Stadt und draußen. Der Motor klingt nämlich bei richtiger Arbeit laut und trocken — der richtige Ton für Leute, die eine Vorliebe für Viertaktmotoren haben. Und dieser Ton ist der Grund, weswegen man „schnell“ fährt, wenn der Tacho auch bloß 50 anzeigt — im zweiten Gang! Das wirkliche Schnellfahren, das danach kommt, merkt man allerdings nicht, denn dabei wird die Maschine immer leiser, der Fahrtwind lauter und bei 60 km/h bereits ist beides gleich und mit einem Male kriegst du bald die Motten: der Tacho zeigt 110 und dort kommt doch eine Baustelle —!

Keine Angst — so 'n Büschen vorn am Bremshebel gezupft und unten ein wenig draufgetippt, dann rein in den Dritten — mit einmal Zwischengas bei gezogener Kupplung geht's sehr imposant — und damit hat sich der Fall erledigt, denn dein Pferdchen hat eine ganz schöne Bremsverzögerung und Gabel und Hinterradschwinge tun ihre Pflicht. (Allerdings erst richtig nach den ersten 1000 km.) Bei einer solchen Fahrweise bekommt man auch sehr schnell die Getriebeabstufung zu spüren, die in den Stufen zwischen den Gängen von der üblichen englischen Art abweicht; der erste liegt bis 45 km/h, der zweite geht bis 78 km/h (hier liegt also der größte Sprung) und der dritte geht bis 105 km/h. So geht bis etwa 58 km/h die Beschleunigungslinie knapp unter der einer gut gefahrenen Regina entlang, um dann schnell anzusteigen. Der erste Gang wird also ganz gut hochgezogen, aber der zweite muß darauf fast ganz unten wieder anfangen, was der Weiterbeschleunigung zunächst ein wenig abknappst, bis er dann bei 60 km/h auf volle Zugkraft kommt. Die oberen Gänge liegen dann wieder richtig. Die Schaltpunkte erkennt man am Ventilrasseln.

Nun äußert sich das auf einer normalen Straße folgendermaßen: Lange Gerade vor einer Ortschaft — etwa 110 km/h und vierter Gang. Ortseingang mit sanfter Kurve — abbremsen leicht durch Gaswegnehmen, bei 90 in den dritten Gang (Zwischengasgeben macht etwaiges Hupen unnötig!). Scharfe Straßenecke: Runter auf 50 und zweiter Gang. Ortsausgang: Zweiter bis 60, dritter bis 95 und dann ab mit der Post. Der erste Gang könnte selbst zum Anfahren vergessen werden. (Wobei mich das Rennmodell „Short

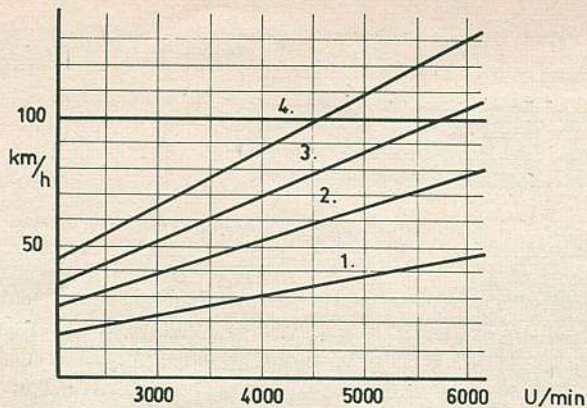


Dieses Stehen in den Rasten beruht nicht etwa auf Überlegung, man macht das ganz von selbst. Lage des Lenkers, der Sitzbank und der Fußrasten sind dafür verantwortlich. Sehr schön die langen und dünnen Lenkergriffe.



Rätsel: Bei welchem Bild sitzt der Mann auf der Sitzbank und bei welchem Bild steht er in den Fußrasten? Links sitzt er und rechts steht er! Eine bessere Demonstration guter Fußhebelage ist wohl kaum möglich. Es ist eine Freude, mit einer solchen Maschine im Gelände herumzufuhrwerken. Der Bremshebel auf der anderen Seite liegt genauso.





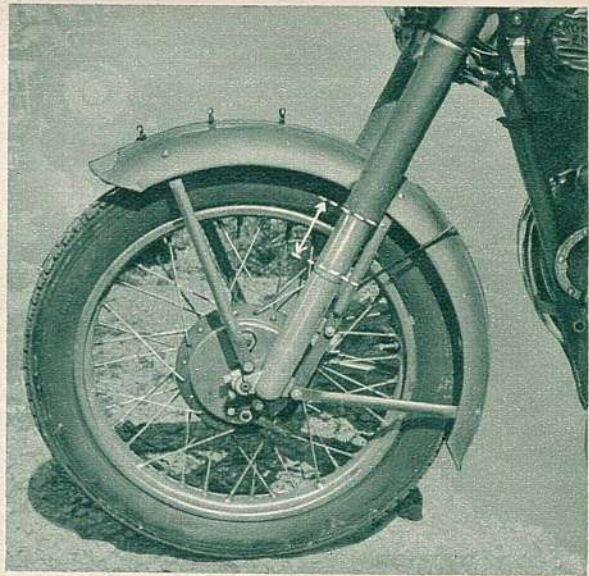
Gangdiagramm. Die Anordnung der Gänge weicht von der bisher kennengelernten englischen Form ab. Der weite Sprung liegt hier zwischen dem ersten und dem zweiten Gang.

Circuit Racer“, für Grasbahn und kleine Straßenrundstrecken geeignet, mit seiner höheren Verdichtung um die 10,5:1 und seiner Abstufung interessieren würde.)

Mit seinen 20 PS, die der Motor bei 5800 U/min hergibt, liegt er auf einer Ebene, die in England für 350er-Tourenmaschinen üblich ist, die bei uns jedoch schon für sportliche Motoren dieser Klasse gilt. In seiner Konstruktion ist es wieder ein Motor aus der Schulbibel. Die Ventile sitzen unter zwei getrennten Häuschen, nachgestellt wird aber hinter einer Klappe am Zylinderfuß. Die Kipphebel erhalten ihre Schmierung durch die außenliegende Ölleitung. Besonderes Augenmerk haben die Enfield-Leute auf die Ölrückführung gelegt: Zunächst ist eine ziemlich große Menge im Öltank vorhanden (2,5 Liter), dann ist vorm Eingang der Ölpumpe ein feiner Siebeinsatz angeordnet, in dem ein Filzfilter angebracht ist, das alle 3500 km mit Petroleum ausgewaschen werden soll und das man zweckmäßigerweise alle 8000 km völlig erneuert. (Also beim Kauf der Maschine gleich Ersatz mitnehmen.)

Der Motor wird bei richtiger Fahrerei ganz nett warm, man sollte also ruhig im Sommer ein 50er-Öl verwenden. Die Wärme führt dazu, daß der Motor nach längerer Betriebsdauer, während der er richtig arbeiten mußte, mechanisch lauter wird. Uns lief das Auspuffrohr der neuen Maschine trotz zunächst gemäßigttem Tempo bereits nach 50 km blau an.

Nun konnte man den Apparat drehen lassen, wie es nur immer Spaß machte — die Lenkeruhr blieb heil, das Nummernschild verlor eine Schraube (die war aber ohne Federring drin) und dann nichts mehr, der Kotflügel bekam keine Risse und auch die Fußrasten schlackerten sich nicht los. Also Vibrationen praktisch ganz gering. Natürlich interessierte man sich da auch sofort für die Aufhängung des Motors im Rahmen: der Zylinderkopf ist unter der Banknase mit einer verstellbaren Stütze mit dem Rahmenrohr verbunden. Nur verbunden, nicht festgehalten! Spaßeshalber habe ich dieses Röhrchen abgenommen, denn die Neugier ließ mich nicht schlafen. Und was war? Der Laden scheperte und zitterte, daß es eine Freude für sämtliche Nerven war, die auf Ameisen- und Flohgekrabbel reagieren. Beim Zusammen-

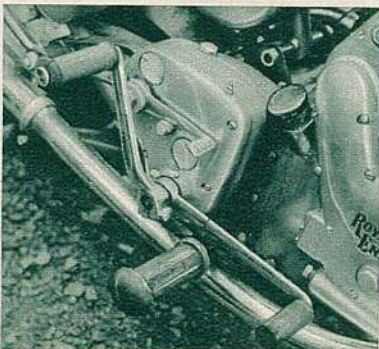


So weit sinkt die Telegabel zusammen, wenn die Maschine nach den ersten 1000 km einmal im Stand vorn eingedrückt wird. Auf der Straße ist der Weg noch $\frac{1}{2}$ mal so groß — weich und zäh. Die Kotflügelstreben sind gestanztes Blech, hielten aber.

bau ging es darum, mittels der Stellschraube die richtige Entfernung zu finden, denn auf Spannung durfte das Ding nicht sitzen! Sonst gab's wieder Schüttelei und damit auch Bruchgefahr. Die Verdichtung von 6,5:1 ist ja nun nicht gerade als sehr hoch zu bezeichnen (NSU-Max 7,4:1, Regina 350 6,8:1, Ariel-Huntmaster 7,25:1), trotzdem bremste der Motor beim Gaswegnehmen ganz ungewöhnlich ab — besonders wenn das Hundertpfundmädchen hintendrauf hockte, schob es uns jedesmal ganz schön nach vorn, vor allem in der Stadt im 2. und 3. Gang, so daß man der Kupplung zuerst für weiches Fahren sehr viel zumutete. Später erst lernte ich, dieses zuerst störende Abbremsen mit dem Wickelgriff sehr fein zu dosieren. (Schult einen Fahrer ganz mächtig!)

In der Stadt brauchte die Maschine etwas Öl, auf Langstrecke und bei normaler Jagerei war kein Ölverbrauch festzustellen. Artete diese Jagerei aber in ausgesprochene Hetzjagd aus — es gibt unterwegs manchmal doch Leute, die fahren können — dann allerdings macht sich das beim Nachsehen des Ölstandes (bei Engländern sonst unübliches Meßstäbchen hier vorhanden!) bemerkbar. Es bleibt aber noch in Grenzen. Merkwürdigerweise war die Erscheinung bei Castrol „Grand Prix“ oder XXL (50er- und 40er-Öl) besonders zu bemerken. Mit normalen Ölen blieb der Verbrauch drunter — bei Demontage des Filters war bei normalen Ölen etwas mehr Rückstand da als bei Castrol.

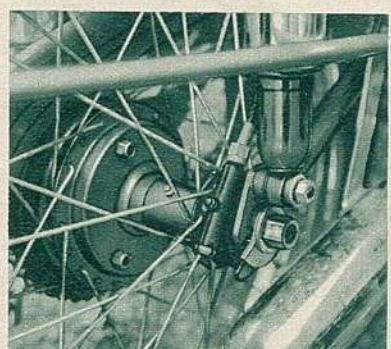
Über Verbrauch kann man ja nun ellenlang streiten. Er ist doch zu sehr von der Fahrweise und anderen Umständen abhängig —



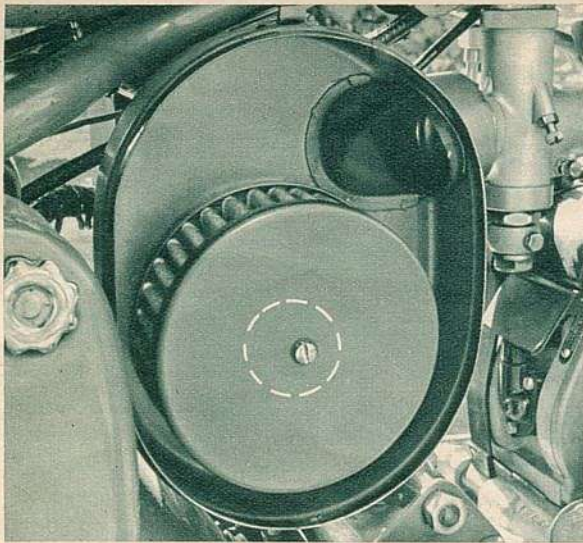
Kickstarter, Schalthebel und Leerlaufhebel — alles rechts. Der Öltank ist organisch ans Kurbelgehäuse angeschlossen. Über und unter dem Leerlaufhebel die beiden Fenster für die Kupplungseinstellung. Mit dem Schalten steigt der Leerlaufhebel nach oben. Leerlauf finden: Einfach runtertreten!



Die Vorderradachse wird in dieser Weise festgehalten. Ein bißchen dünn, so meint man. Doch sollte man sich erinnern, daß unser „Grüner Elefant“ genau solche Vorderradachs-Aufhängung hat und das hält sogar wildeste Seitenwagenprügelei aus, über die kein Mensch heute noch ein Wort verliert.



Dieses Bremslein hielt unsere Testkilometer bewunderungswürdig durch. Die Kettennachstellung geschieht durch einrastbare Exzenter-scheiben. Ausbau der Federbeine ist kein Problem. Über die Kröpfung der Speichen-Enden und deren Haltbarkeit haben wir uns gewundert.



Luftfilter im Ansaugeräuschkämpfer. Die Lufteintrittsöffnung befindet sich in der Gegenwart im Filtermittelpunkt (gestrichelt). Das Filzpapier frisst rigoros jeden Dreck, kann jedoch nicht durch ein beliebiges anderes Papier ersetzt werden.

ein Werbeargument ist er meiner Ansicht schon gar nicht. Bei mir ging es von 3,6 bis 5,8 Litern pro 100 km. Normal habe ich mit 4 bis 4,5 gerechnet. Auf Benzol-Gemisch reagierte der Motor außerordentlich dankbar, er ging aber auch nach einiger Vergaserprobiererei mit normalen Treibstoffen so sparsam, daß ich nicht allein eine Zahl von vielleicht 4 Liter/100 km für erwähnenswert halte, sondern das Wort „sparsam“.

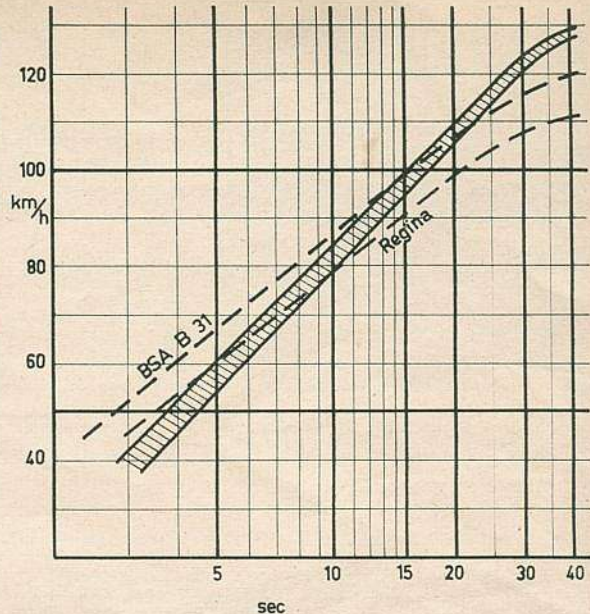
Das Getriebegehäuse läßt sich zur Spannung der Primärkette nicht durch Stellschrauben verschieben. Die Kettenspannung erfolgt im Kettengehäuse mittels einstellbarer Spannfeder. Zur Nachstellung des Kupplungsbowdenzuges und des Kupplungsdruckstiftes sind am Getriebekasten zwei abschraubbare Deckel vorhanden. Der unterste diente mir gleichzeitig als Meßkante für die Ölfüllung. Ist zu viel Öl im Getriebe (Castrol „Grand Prix“, SAE 50), so „saut“ es dort gewaltig heraus — also aufpassen! — Der Schalthebel ist sehr lang, im Gegensatz zu den bisher untersuchten englischen Getrieben. Er sitzt aber, wo er hingehört, und so simpel der Aufbau ist, so genau ist die Art und Weise der ganzen Schalterei. Ein Hackenhebel ist vorhanden, um aus jedem Gang sofort den Leerlauf, aber jedesmal zwischen erstem und zweitem Gang, einzutreten.

Nachdem die Maschine einige Tage in der Stadt herumtrudelte, habe ich die englischen Dunlop-Reifen (hinten „Universal“, vorn Rillenprofil) abgezogen und bin von dem Zeitpunkt ab mit den deutschen Dunlop-Universal vorn und hinten gefahren. Kurz darauf sagte mir der Österreicher Walter Eigl, bei seiner AJS 350 ccm trete in Kurven ein regelmäßiges Schwänzeln auf. Das brachte mich auf die seinerzeitigen BSA-Erfahrungen und sogleich habe ich das Kurvenfahren nochmals ausführlich ausprobiert. Es gab kein Schwänzeln mehr mit den deutschen Dunlops, aber dieselben Kurven (Solitude-Rennstrecke) wurden zu „schwingenden Angstpressen“, als ich unmittelbar hinterher mit den englischen Dunlops fuhr. Eine besondere Erscheinung war dabei die spürbare Stabilität, die das Fahrwerk in Schräglage erhielt, wenn man den Motor dabei etwa im dritten Gang hochdrehen ließ. Fuhr man dieselbe Kurve mit der gleichen Geschwindigkeit dann im vierten Gang und einer nicht so hohen Drehzahl, bemerkte man sofort eine gewisse Seiten„weichheit“! (Schnitt mit deutschen Reifen: 88,7 km/h, Schnitt mit englischen Reifen 82,8 km/h).

Dabei wurde auch der Hinterradausbau mit Bordwerkzeug, der bei uns sowieso in schlechtem Ansehen stand, mehrere Male geübt. Ich schaffte das zwar nicht in 11 Minuten wie ein auf die Maschine Eingefuchster, sondern brauchte im schnellsten Falle nach der Stoppuhr 13:56,8. Es ist eben keine Steckachse vorhanden, gibt es aber gegen Aufpreis auf Wunsch. Der Engländer überläßt die Steckachse bekanntlich als „Luxus-Ausrüstung“ zahlungskräftigen und kultivierten Motorradfahrern.

Der Kettenkranz sitzt auf der Bremstrommel, von wo aus die Antriebskraft über drei Mitnehmerstücke, die in federnde Gummielemente der Nabe fassen, auf das Hinterrad übertragen wird. Diese Gummielemente sind gegeneinander unter Spannung gestellt und tragen das ihre zu der weichen Kraftübertragung bei.

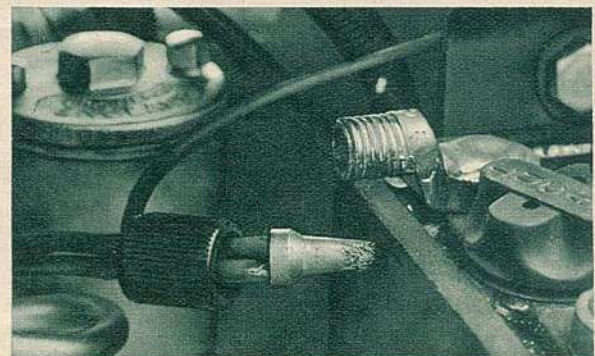
(Wenn man nun schon Kettenspanner als Exzentrerscheiben macht, dann sollte man sich die Kleinigkeit ansehen, die bei diesem



Beschleunigungskurve nach 1000 km Einfahrperiode „C.H.“ Zwischen den beiden Linien, die einen 170-Pfund-Mann unten und einen 130-Pfund-Mann oben darstellen, liegen die Beschleunigungen. Die BSA B 31 und die Regina haben hier noch unten mehr drin. Montiert man das Luftfilter und den Auspuffkopf ab, würde die Linie der der BSA B 31 gleichkommen. Im bürgerlichen Leben allerdings wegen ruhestörenden Lärms nicht zu empfehlen. Nach 2000 km kommt die Linie unten ohne Finessen an die BSA-Kurve!

Hinterrad vorgesehen ist: ausgesparte Rasten zum gleichmäßigen Einstellen des Rades. Kommentar überflüssig.)

Alle diese Dinge lernte ich bei der Hinterraddemontage kennen und dies stachelte wieder weitere Neugier an. Unter dem Motto „Das Bordwerkzeug ist der Maschine beigegeben, damit der Fahrer sich unterwegs bei auftretenden Schäden helfen kann.“ Das ist ein allgemeiner Satz aus vielen Handbüchern. Meist steht aber nicht dabei, was man nicht mehr machen kann. Siehe da, mit dem Royal-Enfield-Bordwerkzeug konnte ich folgende Arbeiten erledigen: Räder ausbauen, Reifen wechseln (falls die Decke schön schmiegsam war!), Vergaser auseinandernehmen, Zündanlage auseinanderreißen, Tank abnehmen. Also alles Straßenrandarbeiten. Darüber hinaus ließ sich aber alles auseinandernehmen, für das man nicht einen Abzieher brauchte. Aber auch bei dieser Maschine vermühte ich einmal das Isolierband unterwegs, als nämlich die Hupe bei jeder Linksdrehung des Lenkers zu quaken anfing. Kennt Ihr das Gefühl dabei im dichten Straßenverkehr? Scheußlich. Nachdem mir das Stirntippen der Passanten und Lastwagenfahrer zu dumm wurde (glücklicherweise stand unser spezieller Polizist vor der Tür und lachte), bin ich dem Drähtesalat zu Leibe gerückt. Hatte aber kein Isolierband. Und entdeckte, daß kein Scheinwerfergehäuse in unserem Sinne vorhanden ist, sondern daß die Scheinwerferblende frei in einer Frontverkleidung hängt. Dahinter ist alles frei, Drähte und



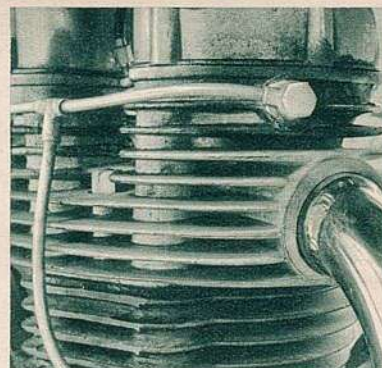
Batterieanschlüsse, die auf unserem Weihnachtswunschzettel stehen! Stellt Euch vor, Ihr braucht nicht mehr zu popeln, außerdem oxydiert das so gut wie gar nicht. Aufdrehen, rausziehen — fertig.



Was eine gute Seitenstütze für ein Segen sein kann, hat man an der Bullet bewundern dürfen. Nur die Mutter auf dem Haltebolzen, an dem auch die Fußraste befestigt ist, muß sehr gut festgezogen werden, sonst dreht's das Ding und der Brecken fällt um. An der Spitze stößt man sich nicht, denn die klappt nach hinten.



Schmiernippel für die Schwingenlagerung (einfache Bronzebuchsen). Das gewaltige Profilstück ist kein Schwingenarm, sondern der Halter für Sozialsuflastrassen und Seitenstütze. Der Stoppschalter sitzt wassergeschützt im Werkzeugkasten. Mit der Klemmschelle auf dem Bremsgestänge stellt man den Schaltpunkt ein.



Schmierung der Ventile erfolgt durch Öldruckleitung von außen. Die Sache ist aber schön dicht. Genau so dicht wie das Auspuffrohr, das zwar in den Zylinder, aber über einen darin befindlichen Stutzen gesteckt wird — ohne Halterung. Ölnebel erscheinen höchstens an den Ventilkappen.

Schalterchen liegen an der Luft — jedoch den Blicken Neugieriger und Regenwasser entzogen.

Wie das allerdings bei Sprühwasser darunter aussieht, habe ich dann durch diese blödsinnige Huperei entdeckt, denn da hatte die Feuchtigkeit ihre Hand im Spiel. Danach kam eine Rolle Isolierband her und es wurde alles verkleistert und wasserdicht gemacht. Überhaupt — die Lichtanlagen der englischen Motorräder scheinen nicht immer das zu halten, was sie zunächst versprechen. Ich bin immer wieder darauf gestoßen, daß nachträglich eine deutsche Bosch-Anlage eingebaut worden ist (geht ohne Schwierigkeiten), obwohl z. B. die Anlage unserer Royal Enfield niemals ihren Dienst versagte. Das Amperemeter, das die Höhe des Ladestromes anzeigt, war sogar sehr ruhig und genau zu beobachten. Nach längerem Stehen konnte man den höheren Ladestrom bei ca. sechs und sieben Ampere ablesen, der sich dann nach einiger Fahrzeit zwischen 1 und 2 Ampere einspielte. Für die Lichtwirkung des Scheinwerfers gibt es nur das größte Lob! Auch das bei den meisten Engländern übliche Stopplicht ist von enormer Leuchtkraft, es läßt sich durch die Federklemmschelle auf dem Bremsgestänge gut einstellen. (Es leuchtete bereits beim kurzen Tippen auf den Bremshebel auf — dadurch war eben hinter mir immer „Luft“!) Lichtmaschine und Magnet (Lucas) liegen hinter dem Zylinder übereinander als ein Aggregat, durch Zahnräder angetrieben. Englische Maschinen besitzen kein Zündschloß, es kann also jeder mit dem Ding wegfahren, wenn er nur weiß, wie man den Kickstarter runtertritt. Der Vorteil ist, daß man nicht dauernd nach vermurkten Zündschlüsseln zu suchen braucht (bitte nicht lachen!) Der Nachteil: Man muß schon ein Trumm Sicherungsskette mit Schloß mitführen, wenn der Hobel einmal längere Zeit unbewacht irgendwo draußen stehen soll. Beim Antreten darf man nur keine Angst vor etwas Frühzündung haben. Im übrigen hat es nicht einen Augenblick gegeben, wo der Motor nicht bereits beim zweiten Treten da war.

Ähnlich wie bei der Verlegung der Kabel — die Huperei zeigte sich später nochmal, als die Isolierung durchgeschauert war — habe ich die serienmäßige Verlegung der Bowdenzüge etwas abgeändert, die sich um ziemlich viele Ecken und Kanten winden. Die Kuppelung — sowieso sehr weich — wurde zu Buttercreme, eine Sache, die ich für das ermüdungsfreie Fahren mit dieser Maschine ganz besonders herausstellen möchte. Diese Weichheit kommt auf langer Strecke dem Fahrer zugute. Vielleicht ist es — genau wie die Beschleunigung — ein Ergebnis der englischen Straßenverhältnisse, wo es keine Geraden länger als 300 m gibt und zum Überholen und für Situationen nach Kurven eben Beschleunigung und für lange Strecken die Schonung des Fahrers verlangt wird.

Gerade jetzt nach den Six Days wäre es für uns wirklich einmal hochinteressant, wie sich diese Motoren beim Seitenwagenbetrieb verhalten. Selten findet man nämlich eine BSA, eine schwere Norton oder eine Triumph als Gespann. Unser Steib-Redaktions-Seitenwagen war leider in der zum Test benötigten Zeit nicht zu montieren. Ich möchte also diesen Punkt bei aller Zustimmung zur Royal-Enfield ausdrücklich offen lassen.

Da der ganze Apparat natürlich einen sehr sportlichen Eindruck macht, bin ich in den letzten Tagen einmal in einem stillen Fleckchen — fern vom bürgerlichen Weltgetriebe — daran gegangen, den Ansaug-Geräuschdämpfer und den Auspufftopf abzumontieren, um einmal festzustellen, ob diese beiden Dinge sehr viel Einfluß auf die Leistung haben.

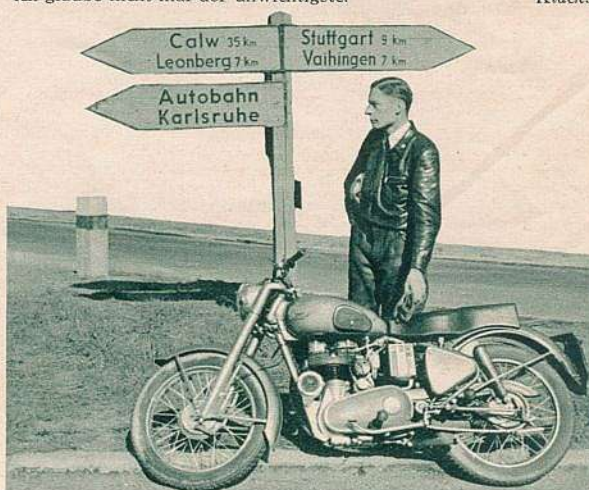
Sie hatten — sogar in erklecklichem Maße! Besonders der Ansaug-Geräuschdämpfer machte sich bemerkbar! Der Unterschied war

größer als bei allen Viertakttern, die ich auf diese einfache „Friseur“-Methode einmal untersucht habe, die ja bei „Rund um den Dorf- teich“ unter Bauernjungen als Attribut der Renn- oder Sport- maschinen gilt. Es steckte — imponierend laut und klangvoll — eine bessere Beschleunigung drin — und zwar merklich! Die Spitze ging jedoch nicht höher hinauf — im Gegenteil, sie fiel ab!

Ich möchte gestehen, daß ich beim Abholen der Maschine gleich hinter Köln angehalten habe und mir zunächst einmal sehr kritisch das gute Stück betrachtete. So mit zusammengekniffenen Augen: Sie machte durch das etwas frech vorstehende Vorderrad, den Motor, der mit allem Drum und Dran so sehr nach „Maschine“ aus- sah, mit der hinteren Schwinge und dem Doppelsitz den Eindruck einer gemakeupten Lady mittleren Alters. Verzeiht, liebe Freunde — ich habe diesen Gedanken aber schon zurückgenommen, als es zur Rheinstraße ging und die Maschine ihre Fahrleistung zu zeigen vermochte. Bei der Loreley traf ich einen Sportfreund, der schaute auf den Felsen rauf. Für das Mädchen da oben hatte ich aber keinen Gedanken, denn ich war in meine neue graublaue Freundin restlos verliebt. Zur Tasse Kaffee hat's gereicht — wie stolz war ich, als er die Enfield auch bildschön fand — dann aber ließ es mich nicht mehr beim Kaffee.

Und noch eins gehört hier her: Eine Maschine, die den Fahrer anregt, im Gelände in die Rasten zu steigen und die bei der Ein- gangskurve vom Mahdental her zum Start- und Zielplatz der Solitude, jenem ekelhaft glatten Straßenstück, den Fahrer bei über 100 km/h durch den Lenker im Handgelenk trotz bestem Profil vor einer noch größeren Schräglage warnt, ohne sofort wegzurutschen — eine solche Maschine ist der Rede wert! Was mich aber ganz besonders beeindruckte, ist die reine Freude am Fahren, die ich trotz verkleideter Roller, Tornax-Schwingen und Kabinen- fahrmotoren mit einem solchen klassischen Motorrad wie der Royal-Enfield empfinde. Auch das ist ein Gesichtspunkt, und ich glaube nicht mal der unwichtigste.

Klacks



Im Odenwald tut sich was.

Neuer Dieselmotor

In der kleinen Enfieldschmiede "**Motorradhandel Beckedorf**" will man sich nicht auf seinen Lorbeeren ausruhen, Horst Beckedorf legt im Diesengeschäft demnächst ordentlich nach.

Die Enfield kommt mit einem neuen Motor daher, welcher bestimmt Fahrfreude pur aufkommen lässt.

Es handelt sich auch hierbei wieder um einen Lombardini Einzylinderdieselmotor, diesmal

aber mit 505 ccm, mit 12 PS.

Die Abregeldrehzahl liegt bei 3600 U/min und bei 2000 U/min entwickelt er 31 Nm!

Wie üblich handelt es sich um einen Direkteinspritzer mit einem Trockengewicht von 39 kg.

Wenn die ersten Probefahrten erfolgen, werden wir berichten.



Motorradhandel Beckedorf
Am Borngraben 7
D-64385 Reichelsheim
Tel: 06164 912074
Fax: 06164 912075
Internet: www.enfield-diesel.com
e-mail: Beckedorf@t-online.de

Hier noch eine kleine Auflistung von Dieselmotoren die jemals in der Enfield eingebaut wurden:

Hersteller	Bezeichnung	Hubraum	Verdichtung	Nm / U/min	KW	PS
Lombardini	6 LD 325	325	18	14/2100	5	6,71
Lombardini	6 LD 435	436	18	24/2200	7,3	9,79
Hatz	B 40	462	21	25/2100	7,7	10,33
Lombardini	15 LD 440	442	20	25/2400	8,1	10,86
Lombardini	15 LD 500	505	19	31/2200	8,8	11,8
Lombardini	25 LD 425-2	851	18	42/2400	14	18,77

Bruch vermeiden.

Von Frank Schubert

Um Vibrationsschäden an der 325er Dieselenne vorzubeugen, oder gar nicht erst aufkommen zu lassen haben mein Sohn und ich ein Experiment gemacht.

Wir fahren beide eine 325er Diesel, mein Sohn hat nach jeder Fahrt so ziemlich alles kontrolliert was es so zu kontrollieren gibt und alle Schrauben nachgezogen.

Ich dagegen habe nichts gemacht und bin nur gefahren, allenfalls mal geputzt. Bei mir sind nun u.a. folgende kleine Schäden aufgetreten

(nach 8000 Km in 2 Jahren):

- Der hintere Tankbefestigungsbolzen ist durch Nichtkontrolle verloren gegangen.
- Diverse Befestigungsschrauben am vorderen Schutzblech gingen verloren.
- Die hintere Auspuffhalterung war einige Zeit locker, dadurch ist sie gebrochen.

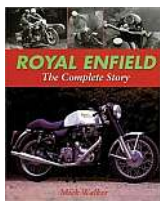
Bei meinen Sohn konnte in dieser Hinsicht kein Schaden festgestellt werden.

„Wer gut schmiert, der gut fährt.“





Doc's Bücherregal



Mick Walker: **ROYAL ENFIELD**,
The Complete Story
bei The Crowood Press, 2003
www.crowood.com
Preis 19.95 Pfund
ISBN 1 86126 563 8

In Deutschland über den Buchhandel erhältlich

Das 2003 im englischen Crowood Press erschienene Buch sollte in keinem Regal fehlen; es findet seinen Platz direkt neben der Reparaturanleitung fürs Moped.

Auf 192 Seiten schildert der ehemalige Royal Air Force Soldat Walker die gesamte Geschichte der Firma von der Grundsteinlegung in Redditch des Jahres 1890 über die Beteiligung am Rennsport sowie die Rolle der Firma als Rüstungskonzern bis hin zum Sterben der britischen Motorradindustrie und das „wie und warum“ der Produktion in Indien, nicht ohne auf die aktuelle Situation von Marktlage und Planung neuer Modelle und Innovationen einzugehen.

Walker, ehemals aktiv im Rennsport, seinerzeit Herausgeber des Magazins *Motorcycle Enthusiast* und mittlerweile Besitzer eines eigenen Motorradrennteams fügt seinem Buch mehr als zwei handvoll zum Teil rare Schwarzweiß- und Farbfotos bei, die das Schmökern, aufgelockert durch Abbildungen zeitge-

nössischer Werbeplakate, zum kurzweiligen Genuß machen.

Jedes jemals von der Firma auf den Markt gebrachte Fahrzeug erhält seinen Platz auf mehreren Seiten; dargestellt mit Fotos, Explosionszeichnungen und detaillierter, fast schon pingelig zu nennender textlicher Beschreibung.

Ferner wird der britische Importeur Watsonian-Squire kurz portraitiert und im Kapitel *Enfield Today* findet sich ein Testbericht über einen 500S Clubman-Umbau.

Das Thema „Diesel“ wird leider nur im Rahmen einer Vorstellung der werksmäßigen Taurus behandelt - das liegt aber bestimmt nicht am Autor, sondern daran, daß die *company* nun mal nicht mit Hatz etc. „experimentiert“.

Warum dann aber Beiwagenmodelle ausführlicher besprochen werden, die Watsonian fertigt...?

Zum Thema Textbeiträge ist zu sagen, daß der Leser mit wenig Englischkenntnissen nicht unbedingt aufgeschmissen ist; wer die Reparaturanleitung seiner Bullet versteht und umsetzen kann, wird auch dieses Buch lesen können.

Zwar kommen naturgemäß Begriffe und Vokabeln vor, deren Bedeutung sich nicht so ohne weiteres aus dem Zusammenhang schließen läßt, aber läßt euch nicht entmutigen - es gibt Wörterbücher.

Ausblicke

Was ist für die nächste(n) Ausgabe(n) geplant?

- Classic Teil 2
 - Bericht über den neuen „Beckedorf-Diesel“
 - Seitenwagen Centaurus (s.S. 5)
 - Beiträge von Euch, wenn sie denn kommen
-