



**“ohne Mitfahrersitz”**

**ROYAL ENFIELD Sports Model 351 350ohv 1927**

Unkompliziert und robust ist diese 350er Royal Enfield. Technisch nicht besonders auffällig, aber es macht Spaß, damit zu fahren. Und sollte der seitengesteuerte Motor des Standard Modells den sportlichen Ansprüchen des Besitzers nicht mehr genügen, dann baut er halt den obengesteuerten Motor ein und macht es zu einem Sports Model - bei der 350er Enfield geht das ganz leicht: 1926 entwickelte Ted Pardoe einen seitengesteuerten Motor mit 350ccm Hubraum für Royal Enfield, 1927 konnte man für dieses Modell dann wahlweise einen Motor mit obenliegenden Ventilen ordern, der von Tony Wilson konstruiert wurde. Beide Motoren passten ins ansonsten identische Fahrzeug, auch bzgl. Getriebe (Sturmey Archer Dreigang, handgeschaltet) sind keine Änderungen notwendig.

So hat es der Vorbesitzer dieses Modells 351 – Alfred Gösselbauer – gemacht. Beim Kauf noch eine seitengesteuerte Standard, hat er den OHV Motor aufgetrieben und die Maschine umgebaut. Bürokratisch war dabei keine Hürde zu nehmen, in den originalen Fahrzeugpapieren (die belegen, dass die Enfield seinerzeit im dritten Wiener Gemeindebezirk zugelassen war), wird auf SV oder OHV nicht eingegangen, sie wird lediglich als 3,46 HP Modell bezeichnet, und weiter als „Kraftrad mit

Mitfahrersitz“. Den „Mitfahrersitz“ muss der Alfred schon bei der Restauration entfernt haben, nach seinem Ableben hat Toni Bögl die Maschine übernommen und freut sich über den OHV Umbau, er bewegt seine Motorräder ja gerne etwas temperamentvoller.

Den Slogan „Built like a Gun“ trug die Waffen- und Fahrzeugfirma Royal Enfield im Logo. Und sie kämpfte auch ständig, nämlich ums Überleben. Denn ganz egal, was man bei Enfield herstellte, irgendwie erwischte man immer eine Krise und musste seine Produktlinie komplett umstellen. Aber die Leute aus dem Unternehmen in Bradford-on-Avon waren flexibel genug, um immer wieder die Kurve zu kriegen, und deshalb gibt es heute noch Motorräder, die Royal Enfield heißen...

Begonnen hatte alles schon um 1890, damals stellten die englischen Brüder Townsend Nadeln, Präzisionsgeräte und Fahrradersatzteile her, erst nach der Übernahme durch die Eadie Manufacturing Company wurden 1893 komplette Fahrräder gebaut. Und zwar so gute, dass die „Royal Small Arms Factory“, eine Waffenfabrik aus Enfield, an einer Zusammenarbeit interessiert war. Die zweirädrigen Produkte dieser Kooperation hießen „Royal Enfield“ und bekamen den oben angesprochenen Slogan verpasst.



1896 wurde die Fahrradproduktion aus der Waffenfabrik ausgegliedert und unter dem Namen „New Enfield Cycle Company“ auf eigene Füße, bzw. Räder gestellt. Und da kam die erste Krise: es gab in England viel zu viele Firmen, die Fahrräder bauten, und dazu die Billig-Importe aus Amerika... Wie manch andere Firma auch (Ariel, Humber, Singer, BSA, etc.) hoffte Royal Enfield, mit der Produktion von Motorfahrzeugen dem Dilemma zu entkommen – mit Erfolg. Auf der Stanley Show in London 1900 zeigte Enfield zwar noch kein einspuriges Motorrad, aber mehrere Drei- und Vierräder, die alle von De-Dion Motoren angetrieben wurden. Erst im folgenden Jahr kam nach dem Vorbild der französischen Werner ein Einspur-Fahrzeug heraus, angetrieben von einem über dem Vorderrad montierten Minerva-Motor, der über Keilriemen das Hinterrad antrieb. 1903 dann brachte Enfield eines der ersten Motorräder mit Kettenantrieb. Und das kam rechtzeitig zur nächsten Krise, diesmal die Motorradindustrie

treffend. Also baute man wieder Fahrräder, und zusätzlich Automobile – aber nur bis 1909, denn dann rüttelte eine Krise die Autoproduzenten!

Kein Problem für Royal Enfield, stellte man eben wieder Motorräder her! Die wurden jetzt mit einem V2 Zylinder Einbaumotor der Schweizer Firma Motosacoche ausgestattet, Hubraum 297ccm. In der Folge kamen die unterschiedlichsten Modelle heraus, größtenteils mit Konfektionsmotoren ausgerüstet. Als erster englischer Hersteller brachte Enfield 1914 aber auch einen im eigenen Haus entwickelten Zweitakter. Äußerst kreativ ging es in der Entwicklungsabteilung zu, dort wurden unter anderem Drehschieber-Motoren, ein Dreizylinder Zweitakter oder ein Diesel-Boxer für Militärzwecke entwickelt. Aber berühmt geworden ist Enfield für seine robusten Alltags-Motorräder, die häufig auch bei Geländesport-Einsätzen Erfolge verbuchen konnte – was dem Namen Royal Enfield bis heute ein Überleben sicherte – allen durchlittenen Krisen zum Trotz.





