Specialized - Royal Enfield 3½hp Model 501 Special 1928

Der Begriff “Special” wurde von den Fabrikanten immer wieder gerne herangezogen, wenn es darum ging, in kleiner Serie aufgelegte Motorradtypen zu benennen, die im wesentlichen auf Großserienmodellen basierten, aber halt besondere Modifikationen – heute würden wir sagen: ein Upgrade – erhalten hatten, das meist in Richtung Sportlichkeit oder gar Wettbewerbstauglichkeit zielte. Der Zusatz „Special“ steigerte die Exklusivität und damit auch den Verkaufspreis.

Aber nicht nur Herstellern blieb es vorbehalten, diesen Begriff der Typenbezeichnung anzuhängen, auch findige Bastler und Hobbyrennfahrer handelten ähnlich. In den 20er, 30er Jahren fanden ja weitaus mehr Wettbewerbe statt, als wir das heute noch wahrnehmen. Oft hatten diese „Rennen rund um den Heuhaufen“ lediglich lokalen Charakter, fanden unter Ausschluss der medialen Öffentlichkeit statt. Gefahren wurde selten auf asphaltierten Rundstrecken sondern häufiger auf abgesperrten Landstraßen, die oft nur geschottert oder gestampft waren. Werksmaschinen waren dabei nicht am Start, oft genug nicht einmal echte Rennmaschinen. Sondern eben solche „Specials“, biedere Touren- oder Sportmaschinen, die von ihren ambitionierten Besitzern meist mit der Blechschere getunt wurden. Was hieß, dass aus Gründen der Gewichtseinsparung alles weggeschnitten wurde, das nicht unbedingt notwendig war, wogegen der Motor selbst oft keinerlei Eingriffe erdulden musste. Bei dieser Art von Rennen oder Wertungsfahrt war ja auch die Zuverlässigkeit wichtiger als hohe Leistung. Die wenigen bis zur Schmerzgrenze – von ambitionierter, aber eher unerfahrener Hand - leistungsgesteigerten Maschinen fand man weniger in den Siegerlisten als viel eher irgendwo an der Strecke an einen Baum gelehnt, leise vor sich hin rauchend.

Welche Fahrzeuge dabei verwendet/verschwendet wurden kann nicht gelistet werden. Die lokalen Jungstars nahmen alles her, was erreichbar und vor allem leistbar war. Bevorzugt waren natürlich jene, die irgendwelche Beziehungen hatten. Zu Motorradhändlern oder Werkstätten, die ihnen ausgedientes – oder vielleicht schon in die Jahre gekommenes und daher schwer verkäufliches – Material zur Verfügung stellten. Ein typisches Beispiel ist diese 500er Royal Enfield, die 1928 als 3½ HP Model 501 – übrigens die erste 500er aus Redditch mit hauseigenem Motor – in den Handel kam.

ÖL

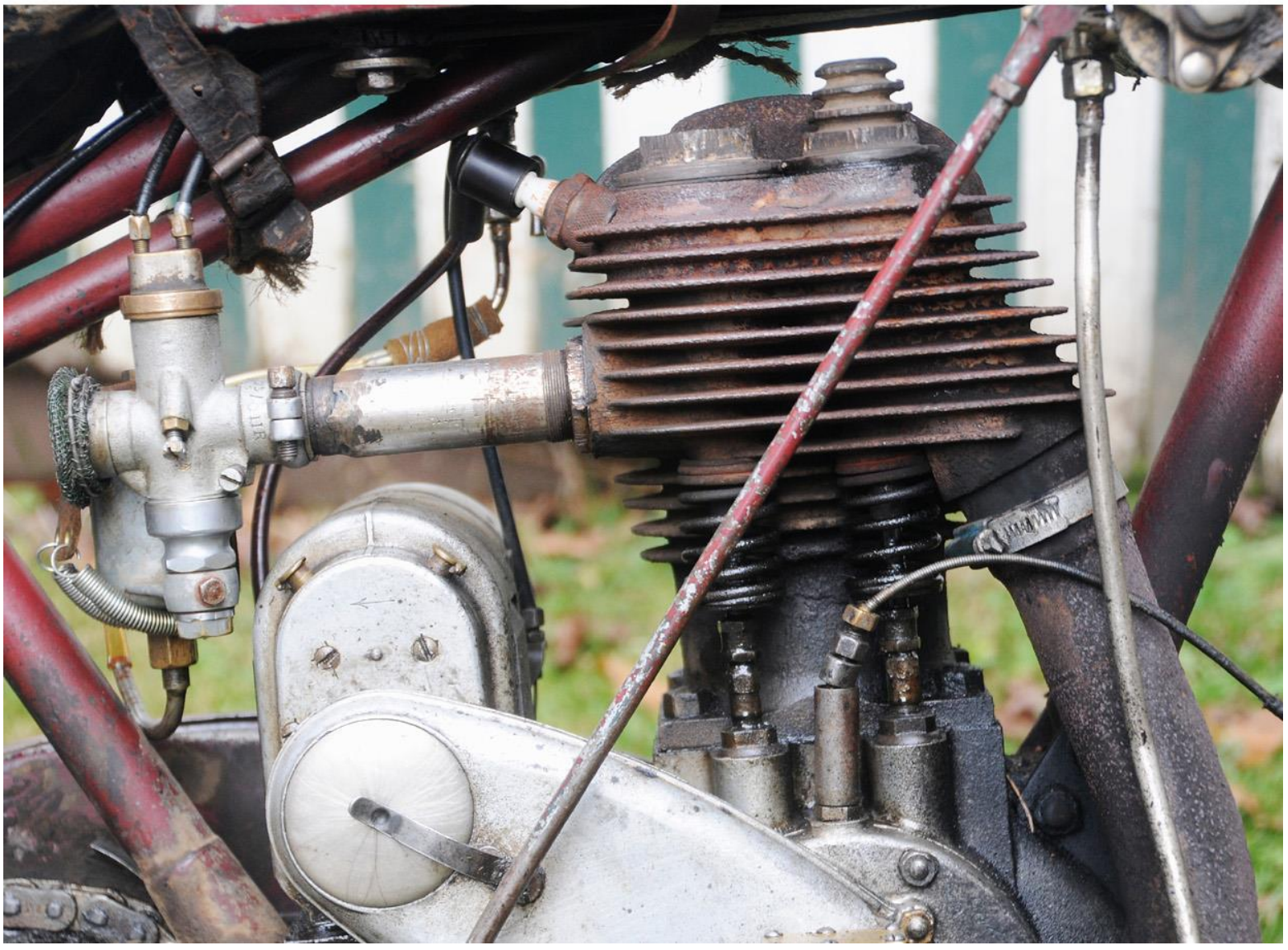
55
50
45
40
35
30
25
20

BARN
JOB
MOTORCYCLE
18

Die Maschine blieb auch Zeit ihres Lebens ein braves Alltagsmotorrad, dürfte in der ehemaligen DDR gelaufen sein. Dafür sprechen die Schläuche, die bis zur Wiederbelebung montiert waren und aber nur mehr aus aufgelöstem Flickwerk bestanden. Steffen Stadelmeier hat die zwar durch neues Material ersetzt, aber aufbewahrt - er war es auch, der die Enfield „gespecialt“ hat. Erstanden hat er sie bei einem Autohändler in Bayern, der mit dem Motorrad nicht so recht etwas anfangen konnte. Der Zustand war so, dass er eigentlich nach einer Komplettrestauration verlangt hätte – was Steffen aber nicht im Sinn hatte. Er sah darin vielmehr die Chance, seine Idee von einer oben angesprochenen „Special“ umzusetzen, einem Schaf im Wolfspelz, das aber geeignet war in jedem Terrain anzutreten. Egal ob auf Asphalt, Kopfsteinpflaster, Schotter oder sogar im Gatsch – dort wo wir sie fotografieren durften.

Puristen, die jetzt den Zeigefinger wegen Zerstörung der Originalität erheben, können beruhigt sein: Stefen hat alle Originalteile (wie zB die Kotflügel) aufgehoben, und wenn ihm der Sinn danach ist, kann er die Maschine jederzeit wieder zurückbauen. Was den „Specials“ damals oft verwehrt blieb - die wurden meist in Grund und Boden gefahren, „*raced into the ground*“, wie die Briten es so treffend beschreiben.

221
18

18
18

BARN
JOB
MOTORCYCLES