Werner Spitz Royal-Enfield-Liebhaber

«Die Enfield ist ein gutmütiger Arbeitsesel»

INTERVIEW: MARCO RÜEGG BILDER: WERNER SPITZ

Der Tyrannosaurus Rex unter den Motorrädern feiert: Vor 70 Jahren öffnete das heutige Hauptquartier von Royal Enfield im südindischen Chennai. Werner Spitz (69) ist Präsident des Royal-Enfield-Clubs Schweiz. Die Liebe des pensionierten Spenglermeisters aus dem Rheintal zu den indischen Maschinen entflammte in Nepal. Und das nicht auf den ersten Metern.

Werner, man sagt, Haustiere gleichen sich ihren Besitzern an und umgekehrt. Gehen wir davon aus, mit Motorrädern verhalte sich das ähnlich. Was sagt das über dich als Royal-Enfield-Fahrer?
Die Enfield wäre vom Charakter her wohl ein gutmütiger Arbeitsesel: robust, etwas träge, störrisch gelegentlich, dafür ausdauernd und zuverlässig. Maschinen für Menschen, die entschleunigen wollen – und zum Understatement tendieren. Während andere Marken offensiv das Rampenlicht suchen, etwa an Rennen wie auf der Isle of Man, taucht die Royal Enfield selten öffentlichkeitswirksam auf.

In unseren Breitengraden ist die Marke mässig bekannt – viel öfter begegnen einem japanische Bikes, Honda & Co. Oder natürlich Harley Davidson.
Die Harley wäre quasi der Labrador der Motorradszene. Bekannt, bewährt – Mainstream.

Royal Enfield und du – war das Liebe auf den ersten Metern?
Liebe? Alles andere! Zunächst sass meine Frau Heidi auf dem Sozius. Vor allem aber – stell dir vor, Mirik Hill Station, Darjeeling. Strassen aus den 1930er-Jahren, ein Motorrad aus den 1950er-Jahren. Eine Bullet Machismo 500, 24 PS, beladen mit Wasserreserven und Gepäck. Das hat gelottert und geklappert! Wir sind über die Piste geschlittert wie auf Glatteis. Bei manchem Anstieg hatte das Vorderrad kaum mehr Bodenkontakt.

Klingt eher nach Trauma denn nach Erleuchtung…
So begann unsere erste Tour im Himalaya 2009 von Nordindien nach Bhutan. Mir kamen ernsthafte Zweifel, ich dachte: «Da kommen wir ja nirgends hin!» Von daheim war ich moderne Maschinen gewöhnt, zu dieser Zeit fuhr ich eine Honda Varadero. Aufgeben allerdings war keine Option. Und tatsächlich, irgendwann geht einem auf: Genau da liegt der Reiz! Eine Royal Enfield hat zwar hier und dort eine Schraube locker. Aber du fährst schön mit dem Flow mit, massgeschneidert für das Unterwegssein in Indien.

Wie landet ein Spenglermeister aus dem Rheintal überhaupt auf einem Vintage-Bike am Fusse des Himalaya?
Auf unserer ersten Weltreise freundeten sich Heidi und ich auf Bali mit einem Australier an. «Wenn ihr den echten, reinen Buddhismus sucht», versprach er, «findet ihr ihn in Bhutan!» Diese Worte hallten lange in meinem Hinterkopf nach. Jahre später entdeckte ich die Ausschreibung für einen geführten Trip nach Bhutan auf Royal Enfields. Der Slogan der Firma ist: «Made like a gun.» Als leidenschaftlichen Motorradfahrer und Präsident des lokalen Schützenvereins hatten sie mich damit sofort im Sack! Geerbt habe ich die Faszination – fürs Motorrad wie fürs Reisen – wohl von meinen Eltern. Sie trampten einst durch Europa mit Spatz-Zelt und einer BSA. Die British Small Arms Company war genau wie Royal Enfield ein britischer Rüstungsbetrieb.

Zurück nach Darjeeling: Nach dem holprigen Anlauf hat es doch noch Klick gemacht…
«Made like a gun» bezieht sich eben nicht darauf, Tempo zu bolzen. Dafür wurde die Bullet nie gefertigt. Auf einer von Schlaglöchern durchsiebten Schotterpiste wäre das sowieso unmöglich. Auf so einer Tour mit solchen Strassen planen wir gemächliche 130, maximal 200 Kilometer pro Tag – frei von Zeitdruck oder Überholstress.

Neben der Royal Enfield scheint es dir auch die Himalaya-Region angetan zu haben. Heidi und du seid mehrmals zurückgekehrt.
Das Mustang-Tal in Nepal zählt zu meinen absoluten Lieblingsorten! Die Route führt aus den Tropen auf knapp 4000 Höhenmeter hoch – die Landschaft wird zunehmend karg, die Luft kalt, trocken, staubig. Spalier stehen einem die Giganten des Himalayas: Annapurna, 8091 Meter, Dhaulagiri,

Dreck fressen statt Momos. Werner Spitz ist Präsident des Royal-Enfield-Clubs Schweiz. Hier ist er mit seiner Crew im Tibet unterwegs.

8167 Meter. Da fühlst du dich als einzelnes Menschlein winzig klein. Auf der ersten Reise 2009 hat mich Sikkim begeistert: Erst 1975 wurde es zur indischen Provinz, zuvor war es ein autonomes, buddhistisch regiertes Königreich. Bis heute ist der buddhistische Glaube tief im Alltag verankert, und die vielen Novizen sind wohl ein Beweis, dass die Klöster kaum mit Nachwuchssorgen kämpfen.

Und Bhutan – hat es das Versprechen eures australischen Kollegen eingelöst?

Das vom König verordnete Bruttosozialglück prägt das Leben und ermöglicht, dass der Buddhismus nach seinen ursprünglichen Ideen gelebt wird. Wegen der täglichen Touristensteuer von 200 Dollar und der Pflicht, einem einheimischen Guide folgen zu müssen, geht so ein Besuch zwar ins Geld – dafür läuft er sehr geordnet ab. Vergleichsweise. 2015 in Nepal, kurz nach dem verheerenden Erdbeben, kamen wir deutlich beschwerlicher vorwärts…

Beschwerlich also – seid ihr dabei auch in brenzlige Situationen geraten?

Ich leide an Schlafapnoe – nachts setzt zeitweise meine Atmung aus. Deshalb trage ich zum Schlafen eine Art Nasenmaske. Dummerweise reagiert ab einer gewissen Höhe wegen der geringen Luftdichte mein Apnoe-Zentrum anders als gewohnt, sodass das Gerät nutzlos wird. Also muss ich Medikamente nehmen. Von denen bekam ich dann tagsüber auf einmal Sehstörungen. Strasse, Berge, alles flimmerte. Glücklicherweise haben wir jeweils Begleitfahrzeuge dabei. In so eines konnte ich umsteigen, und ein Mechaniker fuhr meine Enfield sicher bis zum nächsten Etappenziel.

Welche Eindrücke hast du damals aus den vom Erdbeben betroffenen Gebieten mitgenommen?

Wir hatten uns an der Aktion «Biker Support Nepal» beteiligt, einer Kooperation europäischer und einheimischer Motorradclubs. In abgelegenen, von der Regierung vergessenen Dörfern im oberen Mustang-Tal verteilten wir Zelte, Medikamente, Krücken. Solche Eigeninitiativen sind meiner Meinung nach die effektivste Art der Unterstützung. Spendengelder mögen gut gemeint sein. Nur, wer weiss, was die Behörden damit anstellen – falls überhaupt…

Und der zweite Besuch in Nepal sieben Jahre später?

Wir dachten, mindestens die Hauptverkehrsadern seien inzwischen saniert. Im Gegenteil! Die waren in noch desolaterem Zustand als davor. Sand, Geröll, teils rauschten wir durch Wasserlöcher, einen halben Meter tief. Dazu der Schwerverkehr, Lastwagen kriechen einem vor der Nase – ein echter Kampf.

«In unserem Club kommen wir auf eine anständige Frauenquote, und altersmässig sind wir bunt gemischt.»

British steel, made in India

Um 1955 gelangen erste Motorräder des Typs Bullet 350cc aus dem Werk von Royal Enfield nach Indien – als fahrbarer Untersatz für Armee und Polizei des British Empire. Weil bald auch die Zivilbevölkerung auf die Zweiräder abfährt, entsteht 1955 eine Zweigstelle in Chennai, Tamil Nadu. Nach dem Konkurs des 1891 gegründeten Werks in Redditch, England, floriert Enfield India weiter, kauft die originalen Namensrechte zurück. Heute steht Royal Enfield als Sinnbild für vieles, was Indien ausmacht. Auf ihrer Reise über den Subkontinent, respektive von einem Globetrotter zum nächsten, dürfte so manche Maschine genug Kilometer gefressen haben, dass es für mehrere Weltumrundungen reicht.

Welchen Status hat die Royal Enfield bei den Einheimischen? Das Werk in Chennai ist im Prinzip ein Relikt der Kolonialzeit – und von der möchte sich Indien ja emanzipieren.
Mag sein. Die Fabrik existiert seit 1955. Über all die Jahre wurde Royal Enfield, ähnlich wie die ebenfalls von den Engländern gegründete Indian Railway Company, zu einem Teil der nationalen Identität. Zudem hat Indien die Marke gerettet, nachdem das Mutterhaus im englischen Redditch nahe Birmingham 1970 pleiteging. Damit ist Royal Enfield der am längsten durchwegs produzierende Motorradhersteller der Welt. Inder fahren ihre Enfields mit Stolz. Zuletzt erleben sie sogar ein regelrechtes Revival.
Wirklich? So ein schwerfälliger Dinosaurier ist in unserer digitalen, schnelllebigen Gesellschaft doch aus der Zeit gefallen, ein totaler Anachronismus.
Vielleicht gerade darum wächst auf dem Subkontinent eine neue Generation von Fans heran, welche die Enfield als Lifestyle-Gadget betrachten. Gern brezeln sie ihre Enfields zu sogenannten Custom-Bikes auf, teils siehst du da vor lauter Speichen das Rad kaum mehr. Junge sind wild auf die Bikes, gründen neue Clubs, ein richtiger Hype. Von Aussterben kann keine Rede sein.

Was hat den Trend ausgelöst?
Ein Strategiewechsel im Laufe der 2010er-Jahre: Das Marketing zielt auf eine Altersgruppe zwischen 20 und 40, die aktuellen Modelle bieten japanischer Konkurrenz die Stirn: in Design und Technik topmodern, inklusive ABS und alles. Trotzdem haftet ihnen das Image an als britischer Gegenentwurf zum Harley-Mythos, von Route 66, «Easy Rider», «Born to be wild»…
Zu «britisch» kommen mir aber andere Assoziationen in den Sinn als ein dreckiges, klappriges, lautes und durstiges Motorrad…
Britische Gentlemen können ziemlich laut werden, wenn sie ihren Durst gebührend gestillt haben! Ernsthaft, ganz dicht sind die älteren Exemplare schon nicht, der zweifelhafte Kosename «Oilfield» hat zugegeben seine Berechtigung. Und was die Lautstärke betrifft: Bei Vintage-Modellen ist die Hupe wirklich überflüssig. Durstig allerdings trifft auf die Enfield nicht zu. Die Benzin-, teils auch Dieselmotoren sind super effizient. Beispiel aus Indien: Der Bauer fährt morgens aufs Reisfeld, spannt das Hinterrad aus, treibt mit der Kette den Tag über die Wasserpumpe an und tuckert abends wieder heim – ohne Nachtanken.
Wie schwer ist es in der Schweiz, an ein Liebhabermodell zu kommen?

Das ist eine Frage des Preises – respektive davon, ob sich jemand überhaupt davon trennen will. Gewöhnlich hat man entweder monstermässig viel Handarbeit oder Geld investiert. Oder beides. Verkauft hat mir meine noch im englischen Redditch hergestellte 1948er-Bullet der Revisor unseres Vereins, der das Fahren nach einem Unfall aufgegeben hat. Er wiederum hatte sie in Konstanz entdeckt.

Deine Primadonna also?

Von meinen vier Enfields fahre ich mindestens ebenso gern den Coffee Racer: schmaler Lenker, fast liegende Körperhaltung. Leider etwas suboptimal, seit ich Arthritis im Nacken habe. Auf der J2 von anno 1948 musst du den Kopf extrem beieinander haben– als britisches Original hat sie Rechtsschaltung und nur an der Vordergabel eine Federung. Sprich, jede Bodenwelle haut dir eins in den Buckel.

Die Wartung dürfte ordentlich aufwendig sein.

So ein Oldtimer hat seine Launen. Tropfendes Öl, defekte Lichtmaschine, der Zündungsmechanismus… Aber damit lernst du, umzugehen, das darf dich nicht aufregen. Für eine Enfield brauchst du «es langs Chämi». Bis ich mich auf die Strasse getraute, schraubte ich zwei Jahre an der J2 herum. Von unseren Trips kenne ich glücklicherweise einige Werkstätten in Indien und Nepal, die mir Ersatzteile liefern, falls ich im Internet vergeblich danach suche.

Grosse Freiheit. Holpriger Aufstieg durch das Spiti-Tal im Norden Indiens.

Grosse Aussicht. Fast wie eine Oase liegt der von Feldern gerahmte Ort Kagbeni im Mustang-Distrikt auf 2830 Metern über Meer.

Grosser Berg. Hinter dem Royal-Enfield-Tross mit Werner Spitz leuchtet der Mount Everest.

Grosse Schäden. Nach dem Erdbeben im Jahr 2015 fahren die Biker in Nepal an vielen eingestürzten Häusen vorbei.

Grosse Anstrengung. Prekäre Strassenverhältnisse in Nepal, auch sieben Jahre nach dem Erdbeben.

Grosse Liebe. Die Faszination für Motorräder bekam Werner Spitz quasi in die Wiege gelegt. Hier posiert seine Mutter am Lago Maggiore auf der BSA ihres Ehemannes.

«Für eine Enfield brauchst du es langs Chämi.»

Inzwischen bist du Präsident des Royal-Enfield-Clubs Schweiz. Inwiefern unterscheidet ihr euch von Gangs wie den Hells Angels?

Die organisieren sich in ortsgebundenen Chapters, in denen sich Biker aus derselben Gegend vereinen für Ausfahrten, Feste und anderes mehr. Wir wiederum sind weit verstreut. Ein Clublokal haben wir keines, das Vereinsleben findet auf monatlichen Rundfahrten statt, jeweils in einer anderen Region. Zuweilen gehen wir über die Landesgrenzen hinaus, besuchen Enfield-Fans im Südtirol oder im Elsass. Die europäische Enfield-Gemeinde ist weit vernetzt.

Ein Klischee zum Schluss: Schwere Motorräder sind ein Ding für angegraute Machos.

Stopp! Weisst du, warum meine Frau Heidi im Alter von 53 Jahren überhaupt noch den Führerschein gemacht hat? Weil ich damit liebäugelte, eine Royal Enfield anzuschaffen! In unserem Club kommen wir auf eine ganz anständige Frauenquote, altersmässig sind wir bunt gemischt. Da ist etwa dieser zierliche junge Mann, der die Haare lang trägt und sich gern die Fingernägel lackiert. Nein, mit Machogehabe bist du bei Royal Enfield definitiv an der falschen Adresse.

→ royalenfield.ch

© Globetrotter Club, Bern

AUGENWEIDE

globetrotter®

Das Reisemagazin für Weltentdecker

Reisen im Kopf

Raus aus der Hektik des Alltags. Zurücklehnen. Abschalten. Das Globetrotter-Magazin nimmt Dich viermal jährlich mit auf Reisen in bekannte und unbekannte Gegenden rund um den Globus. Mit spannenden Reportagen und faszinierenden Bildern. Entspannung, Horizonterweiterung und Lesegenuss für 40 Franken im Jahr. Dazu gibts die Globetrotter-Card mit attraktiven Rabatten aus der Welt des Reisens.

Das Globetrotter-Magazin gibts auch als Abo zum Verschenken
Jedes Mal, wenn ein neues Heft erscheint, wird der/die Beschenkte an Dich denken – denn wir versenden es stets in Deinem Namen.

Jetzt online bestellen

Jetzt abonnieren

- ○ 1.1 bis 31.12. | CHF 40.–
- ○ 1.7. bis 31.12. des Folgejahres | CHF 50.–
- ○ Bitte schickt mir eine kostenlose Probenummer
- ○ Ich möchte das Globetrotter-Magazin verschenken

Rechnungsadresse

Vorname | Name

Strasse

PLZ | Ort

E-Mail

Versandadresse ○ Gleich wie Rechnungsadresse

Vorname | Name

Strasse

PLZ | Ort

E-Mail

Einsenden an: Globetrotter Club AG, Neuengasse 20, 3001 Bern oder **online bestellen:** www.globetrottermagazin.ch