



Takuya Aikawa trat im passenden Outfit zu den Fotofahrten an, denn seine Royal Enfield ist ein waschechtes Dragbike.

SAMURAI

Es ist bereits das zweite Mal, dass Royal Enfield in Japan ein Custombike in Auftrag gibt. Auf das krasse Gespann von Cherrys Company folgt nun ein nicht minder krasse Dragbike aus der Werkstatt von »Sure Shot«.

BJASHI KONO (TEXT), KOUKI KATO (FOTOS)

Vor ziemlich genau einem Jahr stellten wir euch ein Custom-Gespänn auf Basis der Super Meteor vor. Royal Enfield hatte es beim japanischen Umbau-Guru Kaichiro Kurosaki in Auftrag gegeben. Die Resonanz aufs Dreirad war enorm, kein Grund also, den Coup nicht nochmal zu wagen. Andere Basis, anderer Customizer, aber auch diese Zusammenarbeit versprach ein sauberes Ergebnis. Immerhin wollte Takuya Aikawa aus der Shotgun 650 ein amtliches Schmalspur-Dragbike schnitzen.

Aikawa ist das Gesicht der japanischen Custom-Schmiede »Sure Shot«, längst eine feste Größe in der Szene und bekannt dafür, auf großen Events wie der Mooneyes Show in Yokohama, regelmäßig abzuräumen. Seine Custombikes zeichnen sich durch zwei wesentliche Merkmale aus: Sie gewinnen Jahr für Jahr Preise und setzen stets auf Harleys V2-Motoren. Doch als Royal Enfield persönlich an ihn herantrat, war es für den Customizer an der Zeit, sich erstmals an etwas anderes – in diesem Fall einen indischen Parallel-Twin – zu wagen.

Das Ergebnis dieser Zusammenarbeit, die »Samurai«, sollte ein »Compact Performance Chopper« werden. Nun, als solchen sehen wir die Enfield zwar nicht, aber sie überzeugt – typisch japanisch – mit technischer Raffinesse, wie wir sie nur selten zu Gesicht bekommen.

SATTES HUBRAUM-PLUS

Viel übrig gelassen hat Sure Shot von der ursprünglichen Shotgun nicht mehr. Lediglich Triebwerk, Gabel und die hinteren Motorhalter wurden bewahrt. Auch am 650 Kubikzentimeter großen Twin tobte sich Takuya reichlich aus. Immerhin sollten auf der Viertelmeile gute Zeiten eingefahren werden. Und wie man weiß, ist Hubraum durch nichts zu ersetzen. Deshalb griff der Customizer zum S&S-Big-Bore-Kit, das die Spielweise für die beiden Kolben auf satte 865 ccm vergrößert. Während der Hub unangetastet blieb, wuchs die Bohrung pro Zylinder um stattliche 12 Millimeter.

Die sperrige Kunststoff-Airbox musste weichen und wurde durch offene Ansaug-

trichter ersetzt. Für noch mehr Power tauschte Takuya das originale Steuergerät gegen einen programmierbaren Dynojet Power Commander. Das 1-Tüpfelchen in Sachen Antrieb sind die handgefertigten Krümmer samt feinen S&S-Tütchen.

Viel spannender als das Motortuning ist für uns die Arbeit am Chassis. Wie bereits erwähnt, blieb von der ursprünglichen Shotgun kaum etwas übrig. Der komplette Rahmen wurde in Anlehnung an das Original neu gefertigt. Im Lenkkopf kamen die originalen Gabelbrücken zum Einsatz, ebenso die dazugehörige Gabel, wenn auch in stark überarbeiteter Form. Takuya optimierte sie umfassend. Mit progressiven Gabelfedern, PTFE-beschichteten Gleitbuchsen und dickflüssigerem Gabelöl holte er das Maximum an Performance heraus.

MADE BY SURE SHOT

Typisch für seinen Custom-Stil rotiert in der Gabel nun ein aus Alugefrästes 21-Zoll-Rad, gepaart mit einem aufwendig konzipierten Bremssystem. Auch im Heck gibt's ein Shure-Shot-Rad, allerdings mit 16 Zoll.

Burnouts kann die Enfield. Der ohnehin schon kantige Dragsterreifen lädt aber auch wirklich dazu ein



Oben links: Das Federbein sitzt hinterm Tank unter der Sitzbank. Über eine raffinierte Umlenkung beaufschlagt die Schwinge das Racing-Bros-Federbein. Unten: Die Bremsscheibe ist mittels eigens konstruierter Aluminium-Komponenten leicht abgekapselt. Sie ist mittig montiert und wird von einer kleinen Brembo-Zange verzögert



TANK UND FENDER SIND UNIKATE AUS ALUMINIUM. GEFRÄSTES UND BLECHTEILE WURDEN ZU EINEM MÖGLICHST LEICHTEN PAKET GESCHNÜRT



S&S bietet nicht nur Harley-Komponenten, sondern unter anderem auch ein 865-ccm-Big-Bore-Kit für Royal Enfields. Rechts: Die Skyrich-Lithium-Ionen-Batterie wiegt nur 900 Gramm – 3,5 Kilo weniger als das Blei-Säure-Pendant von Yuasa

REICHLICH HANDWERKSKUNST

Ein echtes Highlight ist die mittige, innenliegende Scheibenbremse, die innerhalb eigens gefertigter Abdeckungen arbeitet. Takuyas System erinnert nur entfernt an das Inboard-Bremssystem der Honda CBX 550 F aus den frühen 80er-Jahren. Damals hofften die Ingenieure, durch eine gekapselte Gusscheibe bessere Verzögerungswerte zu erzielen, insbesondere bei Nässe. In der Praxis erfüllte sich diese Erwartung jedoch nicht, und der hohe konstruktive Aufwand ließ sich somit kaum rechtfertigen. Vermutlich wird auch die Enfield keine Vorteile durch die eigenwillige Einbaulage der Bremse ziehen, doch optisch ist es wirklich eine Augenweide.

Auch die Hinterradaufhängung ist von Sure Shot vollständig neu konstruiert worden. Statt klassischer Twinshocks setzt Aikawa auf ein Zentralfederbein, das mit der aufwendig gefertigten Alu-Schwinge

zusammenarbeitet. Das Federbein ragt in Richtung Tank aus dem Sattel heraus und wurde knapp hinter dem Spritbehälter verankert. Über eine ausgeklügelte Umlenkung wird der Dämpfer beim Einfedern betätigt. All das trägt selbstverständlich das Siegel »Made by Sure Shot!«

Schlussendlich gab's noch eine passende Dragsterbereifung. Erste Sprintversuche erfolgten sogleich. Auf der »JD-STAR Drag Racing Championship« meisterte die Samurai die Viertelmeile in knapp 13 Sekunden – definitiv eine respektable Leistung für eine

Royal Enfield. Ein unverkennbares Sure-Shot-Merkmal konnte sie außerdem unter Beweis stellen. Auch ohne Harley-Triebwerk war die Jury der letztjährigen Mooneyes-Show überzeugt vom mit reichlich technischen Raffinessen gespickten Auftritt des Bikes. Diesmal darf sich Aikawa den Pokal für das »Best European Motorcycle« in die Vitrine stellen. Insofern seltsam, als das Bike nicht aus Europa, sondern aus Indien kommt.

Gleichwohl beweist der Umbau einmal mehr, dass sich Show und Go bei japanischen Custombikes keinesfalls ausschließen! **CB**

SURE SHOT UNTERZOG DEN INDISCHEN PARALLELTWIN DIREKT EINEM HÄRTESTEST. AUF DER VIERTELMEILE FUHR ER DURCHAUS RESPEKTABLE ZEITEN EIN

Weit kommt man mit dem winzigen Spritbehälter nicht. Egal, für die rund 400 Meter der Viertelmeile genügt das allemal



TECHNIK

ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650 1 BJ. 2014
ERBAUER: TAKUYA AIKAWA/SURE SHOT

ORIGINALBIKE



Die Shotgun 650 gewinnt nicht nur mit ihrem Preis von rund 7.600 Euro Sympathiepunkte

MOTOR

Luft-/Ölgekühlter Reihen-Zweizylinder,
ohv-Viertakt, 665 ccm,
(Bohrung/Hub 90 mm x 67,8 mm)

Verdichtung 11:1
Kolben S&S Big-Bore-Kit
Nockenwelle S&S High Performance
Gemischauflbereitung original Einspritzung
Benzinpumpe Royal Enfield Continental GT 650
Luftfilter Velocity Stack
Zündung Dynojet Power Commander
Krümmer Sure Shot
Schalldämpfer S&S
Sekundärtrieb Kette

FAHRWERK

Rahmen und Heckrahmen Sure Shot,
Motorhalter original

Schwinge Sure Shot Aluminium
Dämpfer Racing Bros Federbein
Gabel original, gekürzt
Gabelbrücken original
Lenker Sure Shot

RÄDER

vorne Sure Shot 2.15 x 21"

hinten Sure Shot 3.50 x 16"

REIFEN

vorne Duro HF-5018 5.25 x 21

hinten M&H Racemaster 5/26-16

BREMSSYSTEM

vorn Scheibenbremse unter gefrästen

..... Covern, mittig an Radnabe montiert

hinten Scheibenbremse

ZUBEHÖR

Tank Sure Shot Aluminium

Fender Sure Shot

Sattel Manabu Yamaguchi Artcraft

Scheinwerfer LED

Maske Sure Shot Aluminium

Instrumente Koso

Armaturen Asudaro

Fußrasten Sure Shot, einstellbar

Batterie Skyrich Lithium-Ionen

Lackierung Candy Black Rocs Design

Logo und Pinstripe Rio Studio

METRIE

Radstand 1665 mm

Leergewicht ca. 175 kg

INFO

Instagram, @sureshot.jp

Web: sureshot.jp



Oben: Der kühn geschwungene Lenker ist eine Sure Shot-Eigenkreation. Unten: Die klobige Kunststoff-Airbox wurde gegen formschöne Ansaugtrichter getauscht. Das kommt sowohl dem Gewicht und der Leistung, als auch der Optik zugute

