



The Bantam* lives again ! Oder : Das Hühnchen ist auferstanden ! Nein, es ist als Pute re-inkarniert !

*Bantam : Englische Zwerghuhn-Rasse.

Es ist schon ein unglücklicher Griff in die Namensliste, dass man diesem sehr gelungen 350 ccm 4-Takt Motorrad den Namen des am geringsten geschätzten Motorrades aus dem Hause BSA verpasst hat. Dieses Neo-BSA-Motorrad aus Indien wird vielleicht einmal so gute Verkaufszahlen wie das 2-Takt-kreisende Anfänger-Motorrad aus dem BSA-Werk in



Reddit erreichen, aber ansonsten sehe ich hier gar keine Namensberechtigung.

Gefühlt jeder Engländer hatte in seinem Leben kurzzeitig eine BSA-Bantam. Sie waren sehr günstig im Betrieb und als mehr oder weniger heruntergekommenes Gebrauchtfahrzeug äußerst billig. Wir fuhren in den 70ern Mofa ohne Führerscheinpflicht und in GB konnten die Leute eben 125er Bantams ohne Lappen fahren. Die Bantam D1 war die spiegelbildliche Kopie der DKW RT 125, die als Reparation an die Engländer abgetreten wurde. So zuverlässig wie ein VW-Käfer, aber eher der „Wurmfortsatz“ in dem Programm des bedeutendsten Motorrad-Herstellers jener Zeit, wo Namen wie Shooting Star oder Golden Flash, Gold Star und Road Rocket die Motorrad-Fraktion ins Schwärmen brachten. In der Engländer-Motorrad-Szene aller europäischen Länder, wo Motorrad-Freaks zu Treffen zusammen kamen (speziell ab den 1970er Jahren), kam eine Bantam gar nicht vor. Ich bin jetzt 71 Jahre und fahre seit 1973 BSA-Motorräder. In den letzten 10 Jahren hat der Alterungsprozess mein Motorradfahrerleben nicht vereinfacht. Aber ich fahre immer noch gern auf Tour. Ich gehöre zu der Generation, die noch Testberichte von neuen BSAs im Magazin „Das Motorrad“ gelesen haben und mit dem Namen etwas anfangen können. Ein 30-jähriger Biker von heute hat nie von BSA gehört !

Ich fühle mich schon etwas beleidigt, wenn man mir als potentielltem Käufer ein „Hühnchen“ anbietet. Der Name steht X-fach auf dem Motorrad und reist allgegenwärtig mit. Im Kopf sind solche Bilder :



Warum sollte ich also eine neue BANTAM kaufen ?? Gut, - EINE Parallele sehe ich noch : Die Bantam D1 war eine sehr gute ausländische Konstruktion und hat dem BSA-Werk viel Geld eingebracht. Vielleicht ist die neue Bantam auch eine sehr gute Konstruktion, die wieder gar nicht aus Birmingham

kommt, aber dem jetzigen Besitzer des Namens BSA viele Rupies beschert ? Mit welcher Berechtigung zielt eigentlich der Union Jack dieses Motorrad ? Es ist Made in India ! Ein ganz klein wenig dreist ! Im Umfeld des BSA Owners Clubs, gibt es einen Piaggio-Händler in 65428 Rüsselsheim , Astheimer Straße 41, Tel. 06142/357744 der seit Kurzem auch BSA-Motorräder aus dem „Brit. Empire“ verkauft. Inhaber Peter Rippert hat zu dem BSA-Treffen in Gersprenz auf meinen Wunsch hin eine Neo-Bantam für Probefahrten mitgebracht. Die Vorstellung der ersten Gold Star durch den damaligen Importeur an diesem Ort vor 2 Jahren hatte keine Euphorie ausgelöst. Das Motorrad war zu groß und zu wenig authentisch, um bei den aufgerufenen Preisen uns alte Zausels aus der Reserve zu locken. Aber diese Bantam ! Die hat Potenzial für uns Alte !

Wer bin ich also (der Testfahrer), um einen Fahrbericht über so ein Motorrad zu verfassen? Also subjektive Eindrücke mit einem bewertenden Gewicht zu versehen. Ich weise an dieser Stelle darauf hin, dass es für mich keinen Vorteil bringt Positives zu schreiben, wenn es für mich nicht so erscheint. Mein einziger Antrieb ist, denen, die ihre geliebte klassische BSA aus Altersgründen nicht mehr in Gang kriegen, diese Möglichkeit aufzuzeigen, um noch etwas in der Szene zu verbleiben und sich am Kurven schwingen zu erfreuen. 1973 habe ich als Autoschlosser-Lehrling mit einer candyroten BSA B25 SS Gold Star angefangen. Klacks war mein Vorbild als Motorradfahrer. Aus 250 wurden nach der Lehre 500 ccm. 1978 kam eine A65 T O.i.F. hinzu. Inzwischen gab es den BSA Owners Club und so reisten wir fast jeden Monat zu einem BSA-Treffen in Deutschland. Mit der B50 SS waren meine Frau und ich einige Male in Norwegen gewesen und setzten dann die weiten Reisen mit dem A65-Gespann fort. Außer Komfort mitzuhaben erlaubt so ein Gespann weite Wochenend-Touren von über 1600 km. Einer fährt, während der andere im Seitenwagen schläft. So war die erste A65 etwa 70 t km mit uns, während die B50 jetzt ca. 90 t km auf der ersten Kurbelwelle hat. In den letzten 8 Jahren sind noch Tausende km auf einer Schwingen A7 dazu gekommen. In 2016 hatte ich wieder Lust auf A65 und so sind auch auf der schon wieder über 40 t km zusammengekommen. Zeitweise hatte ich zusätzlich noch andere BSAs. *Some love, breathe and live BSA.* Die meiste Zeit habe ich als Konstruktionsleiter im Maschinenbau Geld für BSA-Reisen und BSA-Teile verdient. **Aber nun aufs Motorrad :**

Der erste Eindruck war : die Größe passt ! Ich bin 1,76 m groß und kam mit den Füßen voll auf den Boden. Das Motorrad ist sehr kompakt, also kurzer Radstand und wenn man sich draufsetzt, ist alles da, wo man es schon viele Jahre hatte. Gut, - der Zündschlüssel ist rechts unten am Steuerkopf (ein und aus – fertig) und die Schaltung ist links. Licht geht mit der Zündung an, so kannst du es nicht vergessen. Es ist eben ein modernes Motorrad und hat daher ein rundes, digitales Anzeige-Instrument mitten vor dem Lenker. Die Geschwindigkeit wird in 3 cm großen, gut ablesbaren Zahlen angezeigt. Das geht auch ohne Lesebrille, die Anzeige war überdeutlich. Die Drehzahl wird als grafischer Strang und nicht in Zahlen angezeigt, ist aber unwichtig. Die sechs Gänge wählte ich anfangs als Herausforderung, ist aber keine.

Der Seitenständer sitzt unauffällig auf der linken Seite. Ausgeklappt ruht die Maschine sehr sicher



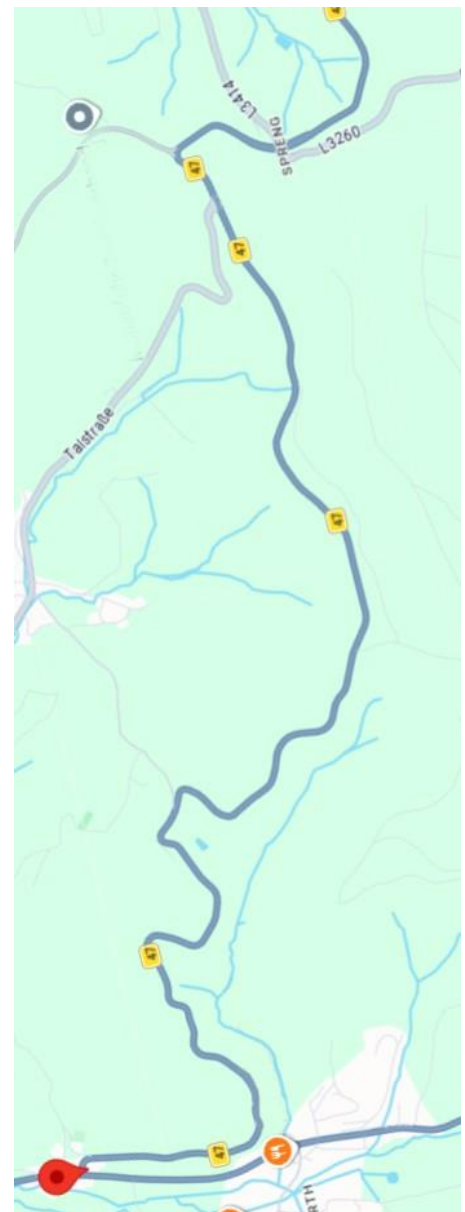
darauf, auch wenn es nicht ganz waagerecht oder eben ist. Ich habe beobachtet, wie Birmingham- BSAs zwei Mal an einen anderen Parkplatz geschoben wurden, weil sie nicht sicher standen. Der Motor läuft im Leerlauf auch mit ausgeklapptem Ständer und er klappt auch nicht ein, sobald das Motorrad etwas bewegt wird. Das ist gut, wenn man nicht mehr so geschickt beim Auf- und Absteigen ist. Ich wurde schon durch zwei

freundliche Biker von der beladenen A7 befreit, die mich begraben hatte, weil der Feder-„gesicherte“ Ständer beim Absteigen wieder eingeklappt war. Für diesen Ständer braucht der linke Stiefel auch keine Fußverlängerung. Er liegt exakt in der Bedien-Komfort-Zone. Der Stift zum Ausklappen ist leicht zu erreichen. Klack raus, klack rein. Schön auch, wenn du für ein Foto durch den Sucher schauen musst. Ständer kurz raus, der Motor läuft weiter. Kein Gewackel. Wenn du ihn vor dem Weiterfahren vergisst, - keine Sturzgefahr ! Mit Ständer raus kannst du nicht losfahren, da geht der Motor aus. Ein Gimmick ist die Warnblinkanlage, die du für einen Fotostopp einschalten könntest. Leider geht sie nur mit Zündung an. Warum das ? Der Fernlicht-Schalter sitzt etwas ungewohnt von vorne am linken Gehäuse für den Kupplungshebel. Aber die Bedienung kann man lernen. Die blaue Kontrollleuchte in dem Anzeigedisplay ist auch bei Sonnenschein zu sehen, ebenso wie die grüne Blinker-Kontrolle. Leider schaltet der Blinker nicht nach 20 Sek. oder 50 Metern aus, wenn wir teil-dementen ihn wieder Mal vergessen haben.

Nun wollen wir aber mal losfahren. Zündschlüssel ein, Kupplungshebel ziehen und Anlasserknopf drücken. Motor läuft. Kein Choke oder Tupfen ! Das Knie wird beim Abstellen des Fußes auf der Fußraste in einen angenehmen Winkel gebeugt, also etwa 85 Grad. Bei 6 Gängen und 30 PS aus 334 ccm denkt man erst mal an ein schmales Drehmomentband. Los geht es. Der Anfang der Teststrecke geht gleich gut bergauf und hat Kurven in Fülle. Und plötzlich ist es da, das Wohlgefühl: Der Motor hängt sauber am Gas, hat viel mehr Drehmoment, als gedacht und die BSA läuft wie am Band gezogen durch die Kurven. Die Vorderrad-Scheibenbremse setzt weich ein und lässt sich super dosieren. Das Hinterrad lasse ich noch weg, wir sind ja noch in der Umdenk-Phase (Schaltung links). Die Gänge schalten weich und exakt. Bei den dauernden Kurvenwechseln versuche ich die Gang-Anzeige abzulesen. Irgendwann habe ich die Stelle im Instrument ausgemacht wo eine kleine Zahl in einem feinen Rahmen erscheint. Mal 3 dann 4, selten 5. Die Kurven fahren sich flott. Geschwindigkeiten zwischen 55 und 75 km/h lese ich öfter. Das Ding macht richtig Spaß. Die B50 geht etwas brachialer zu Werke, aber das Fahrwerk könnte man vergleichen. Die A7 fühlt sich beim Kurven schwenken etwas schwerer an, hat aber ähnliches Handling durch ihren tiefen Schwerpunkt. Die A65 O.i.F. ist eher ein dicker Dampfer gegen diesen „Kutter“. Da gibt es wenig Gemeinsamkeiten. Auf den kurzen Geraden beschleunigt der Motor agil und ohne Mühe, auch bergauf. Man hat eben 6 Gänge. Der Sechste kommt aber erst ab 95 km/h ins Spiel.

Mir sind bei meinen Touren mit den alten BSAs auch auf geraden Straßenstücken 100 km/h genug. Ob so ein Motorrad nun 120 oder 140 kann, ist mir egal. Das ist nicht mein Spektrum. Auf einer guten Straße bin ich mit der Bantam einmal 115 km/h gefahren und es war noch einige Luft nach oben. Wir reden hier ja über einen Ersatz für eine M20, B33, B50 oder A10. Ich glaube, dass auch dem alternden A65-Mann hier genug Power für echten Fahrspaß geboten wird.

Auf meiner Testfahrt ging es ins Mossautal, im Wald noch auf schönen Serpentin nach unten. Der Motor macht da weit mehr Schub, als du brauchst ! Irgendwann kommt eine zuziehende lange Kehre.



Ich musste die Hinterrad-Bremse zur Hilfe nehmen und war beeindruckt von der vehementen, aber gutmütigen Verzögerung. Es hat übrigens auch ABS ! Das Motorrad fühlte sich inzwischen so an, als ob ich schon ewig damit unterwegs wäre. Die Ganganzeige war irgendwann überflüssig. Hat der Motor, statt mit Lebensfreude mit leichtem Schukkeln reagiert, war der Gang zu hoch. Ich hatte nie den Eindruck, dass man orgeln musste. Mit moderaten Drehzahlen war alles zu fahren. Nun bin ich weder Schleicher noch Rennfahrer, aber meine Fahrkünste waren die Begrenzung auf der kurvigen Bergstrecke, nicht der Schub, den ich zur Verfügung hatte.

Sein wir mal ehrlich, die Leistung einer A65 wird auf einer Treffen-Tour vielleicht zu 40-50 % gefordert. Der Verkehr, die Schilder, das Gepäck, die Vibrationen und der Gedanke, dass man auch ohne Motorschaden wieder zurück kommen muss sind dafür verantwortlich. Dann fährt man theoretisch also mit einem 25-PS-Motorrad, das einen Soziusplatz, reichlich Gepäckmöglichkeit und die dafür notwendigen Bremsen hat. Diese BSA-Bantam kannst Du mit 100 % Leistung (30 PS) fahren, ohne über Kolben oder Pleuellager nachdenken zu müssen. Die Bantam-Bremsen würden einer 750er Norton Commando gut stehen ! Bestimmt gibt es irgendwann einen Gepäckträger. Dass die Frau noch auf dem Sozius mitfährt, liegt im Bereich 1:100 ! Geht aber auch.



Auf einer Nebenstraße ohne Mittelstreifen probierte ich extremes Langsamfahren, wie wenn man die Sekunden bis zur grünen Ampel überbrücken muss. Einwandfrei. Kupplung geht ganz leicht und der Motor spielt auch mit. Die KW hat offenbar genug Schwungmasse, um nicht bei wenig Drehzahlen schlagartig auszugehen. Dann bin ich auf der schmalen Straße Kreise „mit Füße oben“ gefahren, wie beim Wenden. Der superkleine Wendekreis passt zu dem kompakten Motorrad. Als ich auf der Hauptstraße BSAs herankommen sah, habe ich mich gleich in ihre Gruppe gehackt. Vorne fuhr Klaus mit der DBD34. Mein kleines Rädchen kam locker mit, wobei die auch nicht auf Speed waren. Durch eine Umleitung ging es einige km über Schotterwege. Kein Problem für das Bantam-Fahrwerk. Nach 25 km wieder am Startpunkt, bin ich nochmal die Bergstrecke gefahren, da Mann und Motorrad ja nun schon gute Freunde waren. Spaß in Menge muss ich zugeben. Eine schöne Nebensache ist das Auspuffgeräusch. Ohne Helm hört sich diese 350er schon ganz gut an. Aber noch besser ist, dass man beim Fahren immer dezent den Auspuff am Ohr hat. Du hörst die Drehzahl, du musst sie nicht sehen. Vibrationen sind bei neuen Motorrädern kein Thema mehr, obwohl bei hohen Touren eine klitzekleine Unschärfe im Rückspiegel zu entdecken war. Da fühlt man sich doch schon wieder heimisch, oder ? Unser Sohn hat eine 850er Hinkley-Triumph (240 kg zu Bantam 180 kg) und ich muss gestehen, dass mir die Bantam viiiel besser gefallen hat, als die Bonneville. Wenn Gewicht und Handlichkeit zählen . .

Am Ende geht es noch darum, was man bekommt und was der Spaß kosten würde . Die Verarbeitung ist „state of the art“. In Indien werden Millionen Motorräder gebaut, die alle funktionieren. Die Motoren halten. Der Wasserkühler der Bantam ist proportional okay. Ein einsetzender Lüfter an der

Kreuzung irritiert vielleicht anfangs, ist aber heute üblich. Wie gut das Licht ist, konnte ich nicht testen, aber mit meinen BSAs bin ich kaum noch im Dunkeln unterwegs. Die Hinterrad-Kette macht keinen unterdimensionierten Eindruck. Die Bremsen sind sehr gut. Schön dosierbar und gewaltige Anker !



Weitere Bilder und Informationen im Internet unter : www.bsacompany.de

Wenn man mit Knieproblemen oder altersbedingtem Kraftdefizit, aber dem Willen zum Fahren in der BSA-Szene noch ein paar Jahre verlängern will und dabei mit dem unseligen Namen „Bantam“ nicht depressiv wird, dann ist dieses Motorrad eine Lösung.

Leider kann man die Kosten von **4499 €** nicht bei der Krankenkasse einreichen, aber das Motorrad bietet alles, damit du dich wieder besser fühlst und mobil bleibst.

© 2026, alle Bilder und Text Jürgen Jaeschke