

## **Bullet 500/535 1990 bis 2008**

Ab 1990 begann der offizielle Export der Bullet 500 Modelle nach Europa damals noch aus dem Stammwerk von Enfield India in Madras (heute Chennai)

Wechselnde Importeure begannen ein kleines Händlernetz aufzubauen und die 4-Gang Kickstart Bullet kam als Standard (schwarz lackiert und handliniert) und DeLuxe (mit Chromtank und Chromschutzblechen) nach Deutschland.

Ab 1994 übernahm Eicher die veraltete Enfield Produktion und begann zu investieren. So profitierten die, ab 1999 wieder unter den Royal Enfield Logo, produzierten Bullets von vielen Detailverbesserungen. Anfang der 2000er kamen so unter anderem Bullets mit E-Starter und 535er Modelle auf den deutschen Markt.

2008 mit Einführung der Blockmotor EFI Modelle endete nach 60 Jahren die Produktion des am längsten gebauten klassischen englischen Einzylindermotors mit getrenntem Getriebe.

Mit der Umstellung auf die neue Blockmotorbullet begann eine einzigartige Erfolgsgeschichte und die PreUnit Bullets sind, als Begründer dieser Stilikone beliebte Sammlerobjekte.

Uns ist es ein Anliegen, diese Klassiker am Laufen zu halten, daher kümmern wir uns um die Ersatzteilbeschaffung und der Nachfertigung. So lassen wir z.B. die 535er Egli Kolben, verbesserte Kurbelwellen, Dichtungen, Tachos und viele andere Teile in Europa herstellen..

## **Technische Daten Bullet Classic und DeLuxe**

Motorart	1 Zylinder 4-Takt luftgekühlt
Bohrung /Hub	84mm x 90mm
Hubraum	500 cm <sup>3</sup>
Verdichtung	6,5:1
Leistung	16 kW(25PS) / 5000 min <sup>-1</sup>
Drehmoment	35 Nm /3000 min <sup>-1</sup>
Gemischaufbereitung	Vergaser
Zündung	Kontaktgesteuerte Batteriespulenzündung
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Verbrauch	durchschnittlich 3,5 l / 100 km
Starter	Kickstarter/ E-Starter (Modell Elektrischstart)
Elektrik	12V Wechselstromgenerator
Kupplung	Mehrscheiben/Ölbad
Gänge	4 Gang Rechtsschaltung
Antrieb	Kette
Bremse vorne	7''(178mm) Duplextrommel
Bremse hinten	6'' (152mm) Simplextrommel
Bereifung vorne	3,25-19
Bereifung hinten	3,50-19
Räder	Chromspeichenräder mit Edelstahlspeichen
Federung vorne	Teleskopgabel mit 150mm Federweg
Federung hinten	Stahlschwinge mit 2 Federbeinen und 130mm Federweg
Tankinhalt	13,5 Ltr
Maße (LxBxH)	2110x700x1067
Sitzhöhe	760mm
Radstand	1375mm
Leergewicht	158kg / 168 kg (E-Start Modelle)
Zul.Gesamtgewicht	365kg
Sitzplätze	2

# Welcome to the 60th

## Royal Enfield Bullet Clubman

Es ist noch früh am Morgen, ich bin auf einer Tour in den Steigerwald. Abseits der Touristenrouten geht es durch das Maintal und ich donnere mit Tempo 100 km/h eine Pappelallee entlang. Vor mir eine übersichtliche, kurvenreiche Nebenstraße und der Drehzahlmesser pendelt sich um  $3500 \text{ min}^{-1}$  ein. Sonntags, wenn die Sonne die Weinberge gerade mal in ein erstes Licht taucht und die kleinen Dörfer erwachen, ist man noch ganz allein unterwegs. Nur in den Weinorten gehen die Leute traditionsgemäß Sonntags zur Morgenmesse. In einem dieser Dörfer halte ich an und stelle die Clubman vor einem der alten Stadttore ab.



Der polierte Alutank und VA Auspuffanlage funkeln in der Morgensonne und der Motor knistert in der kühlen Morgenluft, die Maschine wirkt so zeitlos wie die Kulisse .

Es war ein langer Weg bis ich dieses Motorrad endlich fahren konnte..

Alles begann 2000 am Hafen von Dover mit dem Kauf der Classic Bike, darin ein Bericht von Royal Enfield Englands neuester Bullet der Clubman 500.

Diese Maschine ließ mir keine Ruhe. 2001 im Sommer holte ich meinen Bausatz nach einigen Telefonaten direkt in England ab.

Die Basis lag in Teilen in der Werkstatt und im folgenden Winter verbrachte ich viel Zeit damit abzuklären wie ich das alles TÜV - fähig bekommen konnte. Vom Originalbausatz aus England ist nicht mehr viel übrig geblieben, denn viele der englische Teile sind weit entfernt von dem was bei uns zulassungsfähig ist. Lenker und Lichter waren ohne Typprüfung , die Fußrastenanlage konnte man nur als Muster für eine solidere Konstruktion verwenden, Tank, Sitzbank und Rahmenheck waren schön und auch passend.

Die Auspuffanlage war typisch englisch brüllend laut und daher nicht verwertbar Als Basismaschine diente mir eine 1998er Bullet 500, da dies das letzte Baujahr ohne Sekundärluftsystem ist und ich so die VA Auspuffanlage aus dem deutschen Enfield Sortiment unverändert übernehmen konnte.

Lichter und Blinker waren einfach zu finden, die Auswahl ist da im Zubehör fast unendlich. Schwieriger wurde es jedoch einen Hersteller für einen passenden M-Lenker zu finden.

Die Fußrastenanlage entstand in Edelstahl komplett neu

Zu diesem Zeitpunkt gab es keine vernünftigen 19`` Hinterreifen, so speichte ich die Räder neu mit Alufelgen ein und brachte sie mit Bridgestone BT45 reifentechnisch auf den neuesten Stand; Das Hinterrad ist nun ein 18 Zoller.

Die Federbeine hinten sind von Ikon und die durchgehenden Schutzblechstreben am Vorderrad funktionieren wie ein Gabelstabi.

Die Bremsen mit geänderter Hebelgeometrie der neuesten India Bullets wurden mit weichen Bremsbelägen ausgerüstet und haben nun richtig Biß.

Motortechnisch ist nach einigen Versuchen nun ein höherverdichteter 535er mit großen Ventilen und Amal Vergaser eingebaut. Neu gelagert mit Nadellagerpleullager und großen Ölpumpen ist er mit ca. 35 PS ein nicht zu überzüchteter Tourensportmotor, der Dank der Doppelzündung, problemlos Eurosuper verträgt.

Das rechtsgeschaltete 4-Gang Getriebe hat den High-Gear Satz eingebaut, der den serienmäßigen Sprung zwischen 3. und 4. Gang verkürzt.

Die Elektrik ist von den neuesten Kickstart Bullets ,mit guten Steckverbindungen und getrennter Lichtspule. Das Zündschloß musste ich wieder in die Werkzeugbox versetzen um Platz für den elektronischen Drehzahlmesser zu schaffen.

Nachdem ich vorher alles mit dem TÜV besprochen hatte, war die Abnahme im Frühjahr 2002 eine Formsache . Es hat sich wieder einmal bewiesen, dass man, wenn man im Vorfeld alles mit einem kompetenten Prüfer abklärt, beiden Seiten viel Stress erspart.

Im Jahr 2002 war jede freie Zeit mit Tests und Abstimmungsfahrten ausgefüllt, denn all die aufgezählten technischen Details waren erst zu erfahren. So manches Tuningteil aus England liegt nun als unbrauchbar im Regal.

Einem echten Härtetest unterzog ich die Clubman zum Enfield Treffen in Wiesmoor im heißen Sommer 2003. 650 flotte Landstrassenkilometer einfach, bei Rekordtemperaturen ließen Fahrer und Motor kochen, doch die Bullet hielt was ich mir versprochen hatte und wir kehrten nach fast 1500 km wohlbehalten von einem tollen Treffen wieder heim.

Sie ist nun mein Langstreckenmotorrad, das mit kleinem Gepäck jede Tour prima meistert.

Die erste in Deutschland zugelassene Clubman ist das, was man aus einer Bullet alles machen kann. Inzwischen hat die Maschine gute 10000km auf dem Tacho und die Tourenbullet hat sich zu einem richtigen Kurvenwetzter gemausert . Denn die Optik und die Fahrleistungen müssen auch zusammenpassen. Für diesen Winter liegt schon ein auf Rechtsschaltung umgebautes 5- Gang Getriebe bereit, das mit seiner guten Übersetzung und leichten Schaltbarkeit dieser Clubman nun den letzten Schliff geben wird.

Die nächste große Tour wird dann 2006 endlich wieder auf die Insel führen und dann natürlich dahin, wo schon in den 60ern die Ton Up Boys ihre Cafe Racer präsentierten - ins ACE Cafe nach London.