

## Royal Enfield Interceptor 650 Twin

Nach fast 40 Jahren ohne Zweizylinder kamen im Frühjahr 2019 die neuen Twin Modelle von Royal Enfield zu uns nach Europa.

Diese haben die Motorradwelt sofort begeistert und wurden in Großbritannien und den USA zum Motorrad des Jahres 2019 gekürt.

Auf den folgenden Seiten findet ihr meinen Fahrbericht der Interceptor

## Technische Daten Royal Enfield Interceptor 650 Twin

### **MOTOR**

- Bauart/Kühlung 2 -Zylinder 4 Takt Reihenmotor/ Luft-Öl
- Hubraum 648 cm<sup>3</sup>
- Ventilsteuerung/Ventile pro Zyl. eine obenliegende Nockenwelle, 4 Ventile pro Zylinder
- Leistung/Drehmoment 34,5 kW/47 PS bei 7100 U/min, 52 Nm bei 5150 U/min
- Höchstgeschwindigkeit 170 km/h
- Getriebe 6 Gang, Anti Hopping Kupplung
- Verbrauch/ Abgasnorm 3,99 l/ 100 km, Euro 4 (ab Bj 2021 Euro 5)
- CO<sub>2</sub> Emission 99 g/km

### **FAHRWERK & BREMSEN**

- Bauart Stahlrohrrahmen mit geschraubtem Unterzug
- Federweg vorne/hinten 130 mm / 120 mm
- Bremse vorne/hinten schwimmend gelagerte Scheibenbremse 320 mm / Scheibenbremse 240 mm
- Bosch M 9.1 Zweikanal ABS
- Bereifung vorne/hinten 100/90-18 MC 56H / 130/70-18 MC 63H

### **ABMESSUNGEN & GEWICHT**

- LxBxH (ohne Spiegel) 2122 mm x 745 mm x 1165 mm
- Bodenfreiheit 174 mm
- Radstand 1400 mm
- Sitzhöhe 804 mm
- Leergewicht 202 kg
- Zuladung 200 kg
- Tankinhalt 13,7 l

Weitere Infos, Videos und die aktuellen Preise findet Ihr auf der Internetseite von Royal Enfield unter [www.royalenfield.com](http://www.royalenfield.com)

## Die Leichtigkeit des Twins oder eine Royale Schlössertour

Es ist ein noch kühler Sonntagmorgen im Frühjahr 2019. Die Sonne ist gerade aufgegangen und ich bin unterwegs ins Hohenloher Land. Endlich hat das Warten ein Ende, ich fahre mit der langersehnten Royal Enfield Twin auf kleinen, kurvigen Straßen in Richtung Taubertal. Die Ziele dieser Rundreise sind die Schlösser in Weikersheim, Bartenstein, Langenburg, Kirchberg und Schillingsfürst. Es ist eine schöne Tour entlang Tauber und Jagst, an die Frankenhöhe und durchs Frankenland entlang der romantischen Straße.



Mein erster Halt ist vor Schloss Langenburg.

Auf der Mauer oberhalb des Rosengartens mit Blick auf das Jagsttal verweile ich in der wärmenden Morgensonne um die ersten Kilometer zu überdenken.

Es beginnt der Frühling und mit ihm bekam ich nun endlich die Royal Enfield Interceptor 650.

Seit 20 Jahren verkaufe ich Royal Enfield Motorräder und die Gerüchte dauerten seitdem an, dass irgendwann wieder ein Royal Enfield Twin gebaut werden solle.

Nun ist sie endlich da. Eine Probefahrt auf der Eigma in Mailand war ein kleiner Vorgeschmack, doch die Fahrt hierher stellte das in den Schatten. Vorab gesagt, die Royal Enfield Interceptor 650 ist das gelungenste Motorrad, das ich seit vielen Jahren fahren darf. Seit meiner Lehrzeit besitze ich eine alte 750er Meriden Triumph und seitdem konnte keine der bis dato gebauten neuen Twins mich mehr so begeistern wie dieses Motorrad.

Zwischenzeitlich kam eine 1960er Royal Enfield Constellation 700 in unseren Fuhrpark, die, so wie die Triumph, alle Tugenden eines britischen Twins gekonnt beherrscht. Eine 1955er 700er Meteor erwartet noch ihre Wiedererweckung, um die Ahnenreihe der Royal Enfield Twins zu komplettieren.

Die Interceptor hat nun die gleiche wunderschöne Leichtigkeit der ursprünglichen Konstruktionen fast perfekt erreicht. Der Motor hat einen weichen ruckfreien Antritt selbst bei niedrigsten Drehzahlen. Durch die Orte rollt man bei 2000 U/min im 5. Gang. Bei Tempo 60km/h schalte ich in den 6. Gang und regele auf der Landstraße alles über den Gasgriff, kein unnötiges Schalten oder Abbremsen, der Luft/Öl gekühlte 650er mit 270 Grad Hubzapfenversatz zieht wie ein Paralleltwin und hat auch eine gute Motorbremse, die einen weichen ruckfreien Fahrstil ermöglicht. Bei 4000 U/min sind es knapp unter 100km/h. Die beiden klassischen Rundinstrumente zeigen ruhig an.

Im Tacho sind alle wichtigen Kontrolllampen, die auch bei Sonnenlicht gut sichtbar sind.

Im Drehzahlmesser befindet sich ein dezentes Display, dieses beinhaltet die Balkenanzeige für den Kraftstoffstand, sowie den Gesamtkilometerstand und zwei Tageskilometeranzeigen. Dies sind die wesentlichen und völlig ausreichenden Infos, die man unterwegs benötigt.

Der Klang der Interceptor ist wie ein Echo der britischen Twins aus den 1960er und 70er Jahren.

Nicht so brachial, doch mit 92dB Standgeräusch ist sie für eine Euro4 Maschine erstaunlich kernig und sonor.

Die Klappenauspuffanlagen anderer Hersteller haben in letzter Zeit zu einer, durchaus verständlichen, Diskussion über Lärmemissionen geführt. Die Interceptor klingt da klassisch und nicht lästig. Der große Pluspunkt der alten englischen Twins war immer ihr niedriges Gewicht, das in Verbindung mit den genialen Fahrwerken ein müheloses Kurvenschwingen ermöglichte. Meine Gratulation an Mark Wells und sein Entwicklungsteam im englischen Bruntingthorpe – Volltreffer: so gut hat es bis heute noch niemand geschafft dieses tolle Fahrgefühl in ein neues Motorrad zu übertragen.

Die Interceptor wiegt mit 213 kg vollgetankt nur 20 kg mehr als die aktuelle Bullet EFI.

Ich blicke hinüber zu meiner Interceptor in Orange Crush, sie funkelt in der Morgensonne und nichts an der Linie stört mein Auge, ein britischer Twin der alten Schule. Lange will ich mich nicht aufhalten, denn es reizt mich einfach weiterzufahren. Gestartet wird per E-Starter, der kultige Tritt der alten Twins ist der modernen Motorsteuerung zum Opfer gefallen. Die Slipper Kupplung lässt sich sehr leicht ziehen und der Gang rastet unhörbar ein. Los geht's bergab ins Jagsttal, in Richtung Kirchberg. Um diese Tageszeit ist man noch fast allein unterwegs. Die Interceptor lässt sich ohne Kraftaufwand durch die Kurven zirkeln, ich hatte erst etwas Bedenken bezüglich der serienmäßigen Pirelli Bereifung, doch auch am frühen Morgen, bei noch einstelligen Temperaturen zeigen sie sich gut griffig, nur bei ganz schnell aufeinanderfolgenden Rechts-Links Kombinationen auf schlechten Straßen kommt etwas Unruhe ins Fahrwerk. Jedoch bei langgezogenen Kurven zwingt der Vorderradreifen immer wieder zur Nachkorrektur. Längsrillen sind der Schwachpunkt der Pirellis, diese führen zu einem unangenehmen Pendeln.

Eine geänderte Bereifung sollte das sehr gute Fahrwerk noch besser zur Geltung kommen lassen. Die Federung mit zwei hinteren Gasdruckdämpfern und einer klassischen, nicht einstellbaren Telegabel dämpft Bodenunebenheiten sauber weg. Nur harte Schläge durch Schlaglöcher oder Gullideckel gibt die Gabel ungedämpft an die Handgelenke weiter.

Ich denke, da dies bei allen vorhergehenden Royal Enfields auch schon so war, dass man es mit anderem Gabelöl in den Griff bekommen kann.. Vom Jagstal geht es in Richtung Frankenhöhe nach Schillingsfürst und von dort aus an der Tauberquelle vorbei nach Rothenburg ob der Tauber.



Dort, oberhalb des Taubertals mit Blick auf die wunderschöne Kulisse der alten Reichstadt, genieße ich diesen Frühlingmorgen. Was sind die Pluspunkte der neuen Twin: Wie schon erwähnt, die Leichtigkeit der gesamten Konstruktion, die Übersichtlichkeit aller Komponenten, alle wesentlichen Bauteile sind ohne großen Aufwand zu warten. Es ist alles an Technik verbaut was heute gefordert ist, jedoch kein unnötiger Schnickschnack – es ist Motorrad pur, Motorradfahren in seiner schönsten Form. Royal Enfield hat für die Twins international eingekauft: Die Einspritzanlage kommt von Mikuni, das ABS von Bosch, die Reifen von Pirelli, die Bremsen von Bybre(Brembo), die Kette nun von DID und die Felgen von Exell. Dies alles in Verbindung mit der tadellosen Verarbeitung der Interceptor ergibt so viel Motorrad, das der extrem niedrige Einstiegspreis von 6680,-€ eigentlich kaum nachvollziehbar ist.

Es wird ein ereignisreiches Jahr werden, demnächst soll noch eine Continental GT 650 folgen und dann stehen noch so manche Touren auf den kurvenreichen Straßen auf dem Plan.

Die Royal Enfield Interceptor 650 wird hoffentlich eine treue Begleiterin der nächsten Jahre werden und erhält bei uns einen würdevollen Platz neben ihren Vorgängerinnen.



Ich tanke nun noch, ein kleiner Wermutstropfen ist jedoch dabei. Die Reichweite ist mit dem 13,5 Liter Tank mit etwas über 200km bis zur Reserveanzeige etwas dürftig und die letzten Liter in den Tank zu bringen ein Geduldspiel. Der wunderschöne Monza Typ Tankdeckel bedingt offenbar einen sehr langen Schwappschutzstutzen im Tank und dieser verhindert ein schnelles Entlüften beim Tanken, daher können die letzten ein bis zwei Liter nur schlückchenweise getankt werden. Vielleicht geht man das kleine Problem bei Royal Enfield im Zuge der Serienpflege noch an.

Ab Rothenburg habe ich auf den letzten Kilometern Heimspiel und trotz Einfahrmodus bin ich auf der Interceptor in Windeseile wieder zu Hause.

Es waren 250 Kilometer purer Spaß, ein sehr gelungener Sonntagvormittag - und während ich schon vor einer Tasse englischen Tee sitze und diesen Bericht schreibe, füllt sich das Taubertal wieder mit Touristen.

Zusammenfassend lässt sich sagen: Planziel erreicht - das Team in England hat ein wunderschönes und unkompliziertes Motorrad konstruiert, das in Indien in Serie gebaut wird. Sicherlich wird eine Umbereifung die Qualität, des schon guten Fahrwerks, noch verbessern. Das Werbemotto „Easy got back“ sagt in einfachen Worten aus was die Interceptor ausmacht.

Ein klassisches Motorrad, das die übertechnisierte Welt das Motorradfahrens wieder auf das Wesentliche bringt: Ein Sonnenaufgang, ein handliches, vollgetanktes Motorrad und vor dir stundenlang Kurven und schöne Landschaften.

Nun gibt es mit der Interceptor, mit ihrem 47PS starken Twin, von Royal Enfield ein reisetaugliches Motorrad, das zum Erkunden neuer Horizonte ermuntert und sie wird, durch ihre schöne Optik, mich sicherlich mit vielen netten Menschen ins Gespräch kommen lassen.

(Flo 2019)