

Royal Enfield Classic EFI 500

Mit Einführung der Abgasnorm Euro3 endete 2008 nach 60 Jahren die Produktion der Pre Unit Bullet

Die neukonstruierte Classic EFI mit Blockmotor und elektronischer Einspritzung hat den Erfolg von Royal Enfield India begründet

Seit Einführung der UCE Modelle hat Royal Enfield ihre Produktion in 10 Jahren verdreißigfacht. In einem Jahr liefen in Indien mehr Bullets vom Band als jemals in England produziert wurden.

Die Classic EFI 500 hat in den 12 Jahren ihrer Produktion einige Detailveränderungen erhalten auch stand eine Vielzahl von Farbvarianten zur Verfügung

Zum Abschluss der Produktion kam Ende 2020 noch ein limitiertes Sondermodell, die Tribute Black, zu den Händlern.

Mit Einführung der Euro 5 Abgasnorm endete der Verkauf der 500er EFI Modelle Leider steht momentan kein Nachfolger zur Verfügung

Uns ist es ein Anliegen euch weiterhin mit Ersatzteilen und Zubehör für die UCE Modelle zu versorgen, damit ihr noch lange Freude an euren Royal Enfield habt.

Auch haben wir Verbesserungen erarbeitet um die in Indien konstruierten Maschinen an die deutschen Verkehrsverhältnisse anzupassen.

Das Potential der 500er EFI Modelle wird durch den serienmäßigen Auslieferungsstand bei Weiten nicht ausgeschöpft.

Es geht uns dabei nicht um wildes Tuning,, sondern um sinnvolle Verbesserungen im Rahmen der legalen Möglichkeiten.

Technische Daten Royal Enfield Classic EFI 2008 - 2020

Motorart	luftgekühlter Leichtmetall 1 Zylinder 4 Takt Blockmotor)
Drehmoment	41,3 Nm bei 4500 U/min
Bohrung / Hub	84mm x 90mm
Hubraum	499 ccm
Verdichtung	8,5:1
Gemischbildung	Kehin Saugrohreinspritzung mit geregeltem 3 Wege Kat
Leistung	20,3KW / 28 PS bei 5250 U/min
Zündung	elektronisch mit Hallgeber
Höchstgeschwindigkeit	132 km/h
Verbrauch	3,5 Liter/100km Superbenzin (Werksangabe)
Leergewicht	187 kg
Zul. Gesamtgewicht	365 kg
Starter	Denso Electrostarter
Elektrik	12V/14A
Kupplung	7 Scheibenkupplung im Ölbad
Gänge	5-Gang Linksschaltung
Antrieb	Primärtrieb über Duplexkette Sekundärtrieb über Kette
Bremse (vorne)	hydraulische 280mm Scheibenbremse
Bremse (hinten)	mechanische 153mm Simplextrommelbremse
Reifen (vorne)	90/90 -18 51V Avon AM26 Roadrider
Reifen (hinten)	110/80-18 58V Avon AM26 Roadrider
Räder	V 1,85x18Zoll H 2,15x 18 Zoll Speichenräder
Federung (vorne)	Teleskopgabel mit 130mm Federweg
Federung (hinten)	Stahlschwinge mit 2 Federbeinen und 120 mm Federweg
Maße (LxBxH)	2160x800x1050mm
Sitzhöhe	800 mm
Radstand	1370 mm
Tankinhalt	14,5 Liter
Sitzplätze	1 Schwingsattel - Soziussitz als Zubehör

Änderungen ab Bj. 2017

Abgasnorm Euro 4

Bremsanlage: Scheibenbremse vorne und hinten mit Bosch ABS

Höchstgeschwindigkeit 129km/h

Soziussitz serienmäßig

Fahrbericht Classic EFI 500

Mit der neuen Bullet in die alte Heimat



Es ist Mitte Juli und wir erklimmen auf zwei Bullets die 30% Steigung das Hardknot Passes im englischen Lake Distrikt.

Gestartet sind wir, nach einer Teepause, an der Küste bei Muncaster und sind das liebliche Eskdale in Richtung Osten gefahren. Am Ende des Tals warnt eine Tafel, die Straße sei nun nur noch für leichte Fahrzeuge geeignet. Es geht auf der steilen Single Trac Road in Spitzkehren oft nur im 1. Gang steil bergauf. Auf dem Hochplateau in 600m Höhe angekommen machen wir Rast und genießen die herrliche Aussicht. Hinter uns schimmert sonnenbestrahlt die Irische See und man kann auf die unzähligen Kurven der Straße hinunterblicken.

Nördlich erhebt sich die wolkenumhangene Spitze des höchsten Berges Englands, des 977m hohen Scafell Pike. Richtung Osten zieht sich ein flaches Hochtal durch die steinigen und kargen Hänge der umliegenden Berge. Der kleine Fluss Duddon rauscht als Gebirgsbach neben der Straße und man sieht Schafe und Kühe weiden. Vor uns, in der Ferne in Richtung Westen liegt der Abstieg des Wynrose Pass hinunter nach Aleside. Hier in dieser zeitlosen Landschaft machen wir Pause um die Eindrücke zu genießen. Wir sind wieder einmal mit unseren Bullets in Britannien unterwegs, wie schon so oft in den letzten 20 Jahren.

Die Reisen mit den Royal Enfields hat einen wesentlichen Teil dazu beigetragen dieses Land kennen und lieben zu lernen. Wer die Bullet in England fährt, kann erkennen warum sie so ist wie sie ist, und warum sie genau so gebaut wurde und weiterhin gebaut wird. Das Land ist beherrscht von Hecken und Mauern, die die Weiden und Felder abgrenzen. Auf dem Sattel der Bullet kann man darüber hinwegblicken und die wunderschöne oft kleingliedrige Landschaft der grünen Insel betrachten. Britannien ist verkehrsmäßig ein ruhiges Land, weit entfernt von den hektischen Vollgasautobahnen Deutschlands. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen liegt bei 95km/h, dies ist aber auf Grund der kleinen kurvigen Straßen meist nicht möglich.

Die Reisegeschwindigkeit überschreitet selten 70km/h. Der bullige Einzylinder der Bullet ermöglicht entspanntes, schaltfaules Fahren, man ist auf dem stabilen Fahrwerk immer Herr der Lage und dies auch auf den schlechtesten Nebenstrecken. Dieses Jahr sind wir wieder mit zwei Bullets zurückgekehrt Petra mit ihrer altbewährten 1991er Vergaser DeLuxe und ich diesmal mit der neuen 500er Classic EFI. Da stehen sie nun auf heiligem britischen Boden – zwei Ikonen des am längsten gebauten Motorrades der Welt.



Für Enfieldneulinge ein kurzer Rückblick:

1933 baut Royal Enfield im mittellenglischen Redditch die ersten 350er und 500er Sportmodelle mit der Bezeichnung Bullet, diese bleiben bis zum 2. Weltkrieg im Programm und 1948 folgt dann der die 350er Bullet G2. Dieses Modell wird ab 1955 auch im indischen Madras gebaut und überlebt dort wie in einer Zeitblase das Ende des englischen Werkes.

Diese Bullet gab es ab den 1990ern auch als 500er und ab 2003 als 5-Gang mit Linksschaltung und E-Starter. Sie wurde bis Ende 2007 auch nach Europa exportiert. Seit 2009 steht die 3. Generation, die neue Bullet mit Blockmotor in den Startlöchern, deren Produktion die alte Preunit Bullet nun seit 1. April 2010 abgelöst hat.

Hintergrund der Neukonstruktion, sind die immer strengeren Abgasvorschriften, die der alte Motor nicht mehr einhalten konnte. Optisch hat man sich in Indien bewusst an den alten Vorbildern orientiert und mit der Classic EFI ein Motorrad auf die Räder gestellt, das seinen Ursprung in den 1950er Jahren klar erkennen läßt. Die Lampencasquette, die jede Enfield seit 1955 auszeichnet, die breiten Schutzbleche, die Werkzeugboxen, sowie der Schwingsattel, sind typische Bullet Merkmale. Der Motorblock hat starke Ähnlichkeiten zur ersten Blockmotorkonstruktion aus Redditch, der 250er Crusader. Wesentliche technische Änderungen sind die Sumpfschmierung für Motor und Getriebe, Hydrostößel, und ein Leichtmetallzylinder mit Slipperkolben. Die Gemischregulierung übernimmt nun eine Einspritzanlage mit Lamdasonde und geregelter 3-Wege Katalysator. Dies alles bringt die 500er Bullet nun auf 28PS Motorleistung. Der Rahmen wurde verstärkt, eine Gabel mit Scheibenbremse sowie Gasdruckdämpfer an der breiteren Schwinge verbaut. Der Seitenständer ist nun Serie.

Wir fahren wieder weiter und es geht mit 20% Gefälle hinunter zum Lake Windermere. Auf diesen Gefällestrecken ist die vordere Scheibenbremse eine gute Verbesserung zur Trommelbremse des Vorgängermodells.

Am See angekommen bollern wir durch den malerischen Touristenort Aleside. Auch in England bleiben Leute gebannt stehen um unseren Klassikern hinterherzuschauen. Der Auspuffton der EFI ist dumpf ohne zu laut zu sein, sein klassischer Einzylinderschlag ist deutlich wahrnehmbar.

Von Aleside nach Windermere überholen wir schnell einen Reisebus, kurze Sprints sind auch eine der Stärken der neuen Bullet, bei denen ihre 28 PS deutlich spürbar sind. Von Windermere windet sich eine kleine Straße bergauf in Richtung Kendal. In unserer Unterkunft angekommen beschließen wir den Abend bei einer Tasse Tee vor dem offenen Kamin und ich lasse die schöne Tour revuepassieren. Die neue Bullet Classic EFI ist, wie alle Neuerungen, umstritten und die alten Bulletfans werden sicherlich eine Weile brauchen dies zu akzeptieren. Doch gibt es eines zu bedenken: die großen Namen der englischen Motorradindustrie sind untergegangen, weil sie die Zeichen der Zeit nicht erkannten, an bewährten, aber ausgereizten Konstruktionen festhielten und somit der innovativen Konkurrenz nicht Paroli bieten konnten. Royal Enfield India geht konsequent den richtigen Weg, indem sie Bewährtes und Bekanntes beibehält, doch repräsentativ für die aufstrebende Industrienation Indien, technisch den Wünschen des Marktes und den Anforderungen der Zeit Rechnung trägt und die Bullet weiterentwickelt.

Als langjähriger Enfieldfahrer muss ich eingestehen, die neue ClassicEFI ist weiterhin eine echte Bullet und ich möchte die Verbesserungen nicht missen, trotzdem werde ich meinen alten Vergaserbullets treu bleiben, aber als Every Day Motorcycle ist die Bullet Classic EFI eine echte und weiterhin stilvolle Alternative.

Sicherlich war dies nicht der letzte Besuch mit einer Bullet auf dieser einmaligen Insel, mit ihren kurvenreichen Straßen, ihren netten Menschen und ihren wunderschönen Landschaften. Ich fahre mit dem guten Gefühl weiter, dass die am längsten gebaute Einzylindermaschine der Welt mit der Classic EFI weiterlebt und der älteste Motorradhersteller der Welt die Weichen für die Zukunft gestellt hat. Die Bullet ist weiterhin ein echtes Gentlemanmotorrad alter Schule.

(FLO 2010)

Royal Enfield Bullet- A Motorcycle that created ist own Legend