

# Royal Enfield Bullet 500 5-Gang ES

Von 2003 bis 2008 produzierte Royal Enfield ,ausschließlich für den Exportmarkt, die 500er Bullet mit linksgeschalteten 5-Gang Getriebe und E-Starter.

In Enfieldkreisen werden diese Maschinen als die besten 500er Vergasermodell angesehen.

In England wurden sie nur in der Sixty-5 Version mit Metalllackierung angeboten.

In Deutschland waren sie auch als Standard und DeLuxe Modelle in der, von der 4-Gang Bullet bekannten Lackierung mit den handlinierten Zierstreifen erhältlich.

Gute gepflegte Modelle dieser Baureihe sind meist in festen Händen und werden selten auf dem Gebrauchtmart angeboten.

## Technische Daten Bullet Sixty-5

Motorart	1 Zylinder 4-Takt luftgekühlt
Bohrung/Hub	84 mm x 90 mm
Hubraum	500 cm <sup>3</sup>
Leistung	16 kW (25 PS ) / 5000 min <sup>-1</sup>
Drehmoment	35 Nm/ 3000 min <sup>-1</sup>
Gemischaufbereitung	Vergaser
Zündung	kontaktgesteuerte Batteriespulenzündung
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Verbrauch	3,5l /100 km
Starter	Kick- und E-Starter
Elektrik	12V Wechselstromgenerator
Kupplung	Mehrscheiben/Ölbad
Gänge	5-Gang Linksschaltung
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 150 mm Federweg
Federung hinten	Stahlschwinge mit 2 Federbeinen und 130mm Federweg
Tankinhalt	13,5 Ltr.
Maße (LxBxH)	2110x700x1067 mm
Sitzhöhe	750mm
Radstand	1375 mm
Leergewicht	168 kg
Zul. Gesamtgewicht	365kg
Sitzplätze	2

# Gib mir Fünf

## Fahrbericht Royal Enfield Bullet 500 Sixty-5



Ein sonniger Spätsommertag in Franken, es geht auf eine Fahrt mit Royal Enfields neuester Entwicklung, der Bullet Sixty-5. Gestartet wird mühelos per E-Starter. Für Puristen sei gleich erwähnt, einen Kickstarter gibt es weiterhin und man kann die Maschine auch ohne E-Starter ordern. Nun wollen wir los in Richtung Taubertal. Der Motor ist mechanisch wesentlich ruhiger als der älterer Bullets, eine von vielen Modellpflegemaßnahmen.

Den ersten Gang einlegen ( Obacht -Links ), denn alle Welt schaltet inzwischen links, und los geht's. Vom Charakter her eine Bullet, fällt das neue linksgeschaltete 5-Gang Getriebe sofort positiv auf, es schaltet sich mit kurzen Schaltwegen, sauber und ohne zu hackeln.

Man kommt ans Ortsende und raus geht's auf die Landstraße. Die Getriebeabstufung passt gut zum Charakter der Bullet und das neuen Getriebe der 25PS starken 500er eine spürbar bessere Leistungsentfaltung. Man schaltet einfach zügiger hoch und runter, ohne große Sprünge zwischen den Gängen. Bei Landstraßengeschwindigkeit geht's meist im 5.Gang voran, denn der elastische Motor zieht ab Tempo 60 ohne Loch bis auf Reisegeschwindigkeit 100 durch. Wir fahren vorbei an abgeernteten Feldern und auf den Streuobstwiesen ist die Apfelernte im vollen Gange. Es geht hinab ins Taubertal zur Romantische Straße.

An der ersten Abzweigung sauber runtergebremst- die neu überarbeitete Duplextrommel im Vorderrad kann gefühlvoll dosiert werden und packt bei Vollbremsungen kräftig zu, der Ruf nach einer Scheibenbremse hat sich dadurch, denke ich erledigt. Die Hinterradbremse ist nicht mehr so giftig wie bei älteren Modellen doch beide zusammen sind für die Fahrleistungen der Bullet vollkommen ausreichend.



Vor uns liegen kleine gewundene Landstraßen, nun ist die Bullet in ihrem Element. Man schwingt durch die Kurven und genießt den kräftigen Schlag des Einzylinders. Die Federelemente sind weicher abgestimmt als die der älteren Modelle und schlucken Fahrbahnebenheiten deutlich besser weg. Das Fahrwerk mit seinen 19`` Rädern ist sehr spurstabil und hat keinerlei Pendelneigungen, dank einer zusätzliche Verstärkung im Lenkkopfbereich. Wir bummeln weiter Richtung Rothenburg ob der Tauber, ein Wohnmobil ist an der nächsten Geraden schnell hinter mir geblieben, mal eben in den 4. geschaltet, beschleunigt, überholt und weiter geht's im 5. Die Spitzengeschwindigkeit liegt bei 115 km/h, für Solo- und Langstreckenfahrer sind alternativ mit einen Zahn mehr am Ritzel noch ein paar km/h drin. Doch am wohlsten fühlt man sich bei Tempo 90-100.



Schnell ist Rothenburg erreicht und ein Biergarten im Taubertal lädt zum Rasten ein. Zeit sich die neue Sixty-5 mal in aller Ruhe zu betrachten. Die klassische Bulletlinie wurde beibehalten, doch man hat einen Zeitsprung in die Sechziger (**sixty**) mit der 5-Gang(**5**) gewagt. Ich finde es ist gut gelungen. Die Faltenbälge an der Gabel, die neue flachere, querverrippte Sitzbank und der Metalllack erinnern mich doch sehr an meine Meriden Triumph. Der Gedanke ist nicht so weit hergeholt, denn die Sixty-5 wurde auch von Royal Enfield England, speziell für den europäischen Markt entworfen. Aus England stammt auch der schöne kleine Sportauspuff der Maschine. Er entwickelt den kernigen Einzylinderschlag - untertourig ist er angenehm ruhig und zeigt seinen Charakter erst beim stärkeren Beschleunigen. Die Verarbeitung der neuen 2004er Modelle von Royal Enfield muß sich vor keiner japanischen Konkurrenz mehr verstecken. Alle Exportmodelle sind mit Edelstahlspeichenräder mit englischer Avonbereifung, pulverbeschichtete Rahmen, metrischen Schrauben und einer leistungsfähigen Elektrik mit Kombisteckern und H4 Scheinwerfer ausgestattet. Chrom- und Lackqualität sind gut, auch die Gußformen wurden im Zuge der Modellpflege erneuert, Aluteile sind poliert. Es ist offensichtlich, daß man in Indien die Zeichen der Zeit erkannt hat und mit verbesserter Verarbeitung den Qualitätsansprüchen der europäischen Kundschaft Rechnung trägt.



Bei einer schönen Tasse Tee im malerischen Biergarten, verblüffe ich wieder einmal eine Gruppe Neugieriger: nein - die ist kein restaurierter Oldtimer- die ist neu. Das Interesse ist groß und ich lasse am Ende des Gesprächs so manchen Zuhörer mit unerfüllten Jugendträumen zurück.



Zum Starten wird diesmal publikumswirksam den Kickstarter betätigt und es geht in Richtung Heimat. Die ersten bunten Blätter auf der Straße sind die Vorboten des nahenden Saisonendes, doch es wird hoffentlich nicht die letzte Ausfahrt mit der Sixty-5 gewesen sein.

Zusammenfassend lässt sich sagen: Endlich ein Motorrad mit Alltagstauglichkeit, das sich in der Garage stolz neben den anderen großen britischen Namen sehen lassen kann. Mit den Fortschritten, die Royal Enfield in den letzten Jahren in Punkto Verarbeitung gemacht hat, braucht man sich um die Zukunft der letzten klassischen britischen Marke keine Sorgen machen und das Wichtigste ist: Das Fahren mit der Sixty-5 macht richtig viel Spaß.

**Royal Enfield Bullet- The legend lives on.**

FLO 2004 [www.enfield-motors.de](http://www.enfield-motors.de)