

STILFRAGEN

Puristenschreck: Die 2009er Enfield ist ein gut funktionierendes Motorrad



Wer Motorräder auf den Markt bringen will, kommt an Abgasnormen nicht vorbei. Und weil Euro-III selbst für waschechte Klassik-Bikes kein Reservat vorsieht, musste auch die indische Motorradmanufaktur Royal Enfield mit lange gepflegten Traditionen brechen.

Für die Puristen unter den Royal Enfield-Fans ist der Fall ohnehin klar: Schon Linksschaltung, Elektrostarter oder Scheibenbremse der letzten Bullet 500 gelten als Stilbruch. Doch selbst wenn die immer schärferen Emissionsnormen die Inder nicht zur grundlegenden Modernisierung gezwungen hätten, wäre eine Modellpflege unausweichlich geworden. Denn mit den Ewiggestrigen ist kaum ein Geschäft zu machen, da die mittlerweile hinreichend versorgt sind. Also muss auch Enfield, neue Käuferschichten erschließen.

„Retro statt Klassik“ könnte die Devise lauten, mit der die Bullet EFI antritt. Auf den ersten Blick scheint sich vor allem bei der Classic mit Einmannsattel wenig geändert zu haben. Kenner entdecken aber sofort, dass unter dem Tank eine für Enfield-Maßstäbe revolutionäre Entwicklung stattgefunden hat. Ins Auge fällt der kompakte Motorblock mit integriertem Getriebe.

Beim zweiten Hinschauen entdeckt man hinter dem Zylinderkopf ein Einspritzrohr anstelle des ge-

wohnten Vergasers. Gesteuert wird die Kraftstoffzufuhr ebenso wie die Zündung zeitgemäß elektronisch, den Ventiltrieb übernehmen wartungsarme Hydrostößel.

E-Anlasser und links geschaltetes Fünfganggetriebe sind nicht mehr Option, sondern Standard.

Zweifellos tut der Bullet diese Frischzellenkur gut. Denn mit den von anderen aktuellen Motorrädern gewohnten Ausstattungsmerkmalen fallen wesentliche Barrieren – und unversehens ist die EFI eine fabrikneue Alternative zu gebrauchten Retro-Bikes wie Yamaha SR 500 oder Honda Clubman, wobei sie mit ihrem E-Starters zusätzlich punkten kann.

Hinter den Nippon-Singles muss sich der luftgekühlte Zweiventiler auch in Sachen Leistung keinesfalls verstecken. Wer von dem Langhuber die sprichwörtliche Kraft aus dem Keller erwartet, wird nicht enttäuscht. Doch anders als der frühere Bullet-Einzyylinder wirkt er mit zunehmender Drehzahl agiler und

spürbar laufiger – ohne den gewollten Charakter zu schmälern.

Von den angegebenen 27 PS dürften die meisten tatsächlich am Hinter-

terrad ankommen: Jedenfalls hatte unsere mit 132 km/h Spitze angegebene Test-EFI kaum Mühe, einer vom Enfield-Spezialisten

Sommer auf 535 getunten Ur-Bullet zu folgen. Doch nicht nur Fahrleistungen, Laufkultur und Klang sprechen an, mit drei bis vier Litern Super pro 100 Kilometer erfreut auch der Spritverbrauch. Insgesamt also ein ausgesprochen sympathischer Typ, der neue EFI-Eintopf.

Völlig neu ist die Motorenkonstruktion, an dem das namhafte britische Technologie-Unternehmen Ricardo mitgewirkt hat, allerdings nicht. So stammen Pleuel, Pleuelwelle und Pleuelpleuel aus dem „Lean-Burn“-Triebwerk des Vorgängermodells Electra. Durch die Unit-Bauweise können nicht nur die Produktionskosten, sondern auch die Toleranzen reduziert werden. Was wiederum den Laufeigenschaften zugute kommt. Um das Getriebe im Motorgehäuse unterzubringen musste es gedreht werden. Daher läuft die Antriebskette nun rechts.

Beim Fahrwerk orientiert sich Enfield weitgehend an Bewährtem.

Auch in Indien bleiben die Uhren nicht stehen. Retro statt Klassik heißt nun die Devise bei Enfield



Abgesehen vom neu gestalteten Heck entspricht der Rahmen dem der bisherigen Bullet. Während die zweiseitige und 500 Euro billigere EFI de Luxe wie die Vorgänger 19-Zoll-Räder besitzt, rollt die Classic auf 18-Zöllern, wobei der Hinterrifen auf 110er Breite wuchs.

Damit verliert die neue Enfield fahrwerkseitig nichts von ihrem klassischen Charakter. Handling, Federungskomfort und Zielgenauigkeit in Kurven sind ordentlich. Um respektable Kurvengeschwindigkei-

Neuer Importeur

Ab sofort vertritt die Firma EifelTec Team GmbH Royal Enfield als Importeur für Deutschland. Geschäftsführerin ist Andrea Wetzlar. Adresse: Mülheimer Heide 3, 53945 Blankenheim, Tel. 02449/91777-0, Homepage in Vorbereitung. Der bisherige Importeur ZMT in Zülpich hat seinen Geschäftsbetrieb eingestellt.



Technik

Motor:	Einzylinder-Viertakt, luftgekühlt, ohv, zwei Ventile, Kraftstoffeinspritzung
Hubraum:	499 cm ³
Leistung:	20 kW (27 PS) bei 5250 min ⁻¹
Drehmoment:	41,3 Nm bei 4000 min ⁻¹
Rahmen:	Einschleifen-Stahlrohrrahmen
Reifen v./h.:	90/90 x 18 / 110/80 x 18
Bremse v.:	280-mm-Scheibe mit Zweikolben-Schwimmsattel
Bremse h.:	152-mm-Trommel, gestängebetätigt
Tankinhalt:	13,5 Liter
Leergewicht (vollgetankt):	187 kg
Sitzhöhe:	790 mm
Preis:	5499 Euro

ten zu realisieren, braucht es nicht die Schräglagen moderner Breitreifen-Maschinen. Auch ist der Bullet abruptes Aufstellen beim Bremsen fremd, obwohl die Stopper mittlerweile ihrem Namen verdienen.

Auch an Kleinigkeiten merkt man, dass Enfield sich modernen Zeiten nicht verschließen kann. Zur Ausstattung gehören eine elektrische Tankanzeige und eine Motordiagnoseleuchte, der Benzinhahn wurde wegrationalisiert. Wer mit der EFI Classic zu zweit fahren will,

kann einen Hecksattel nachordern – Soziusfußrasten sind vorhanden.

Abgesehen von der völlig lieblos auf den Krümmer geschweißten Lambdasonde wirkt die neue Bullet solide verarbeitet. Was aber nicht darüber hinwegtäuschen darf, dass sie wie ihre Vorfahren mit Bedacht gefahren und gepflegt werden muss sowie einer kompetenten Werkstattbetreuung bedarf. Aber bei welchem Motorrad wäre das ernsthaft anders?

Axel Koenigsbeck



Auf Zack gebracht: 2009er Enfield-Topf mit integriertem Getriebe



Indische Hightech: Enfield-Cockpit mit Tankuhr und Motordiagnose

Fotos: Koenigsbeck