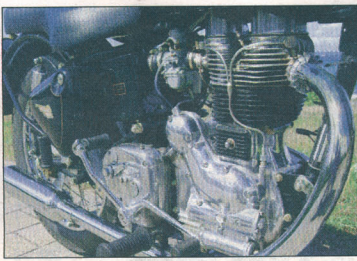
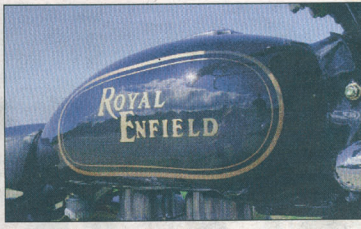




Amperemetret er en uundværlig del af udstyret på mc'en, der startes med kickstarter. Her kan man nemlig se, hvornår stemplet står i rette position, og det dermed er muligt at få gang i den nostalgiske teknik.



Kickstarteren kræver som all andet på Enfielden tilvænnning. Men efter kort tid i det gode selskab, lærer man teknikken.



Smukke stæfninger og flot tyk lak hører med til motorcyklens sjæl.

Tilbage til fortiden med Royal Enfield

Den gamle engelske motorcykel fra 1950'erne produceres stadig. For små penge får man retro-nostalgi i overdådige mængder

Det skorter ikke på rosen-de ord, når man går sin entre på en Royal Enfield motorcykel. De fleste tror, den er et halvt århundrede gammel, og at man har brugt de sidste par vintre på at restaurere maskineriet. Men rosen er ikke forfjænt. Enferfield'en er nemlig splinter ny og har ikke engang kørt 100 kilometer endnu.

Mange tror at produktionen stoppede i 1950'erne, men det er midlertidigt tilfældet. Godtnok er det ikke længere englænderne selv, der samler cyklerne, men derimod indere. De fik i 1953 licens til at producere modellen. Og det har de så gjort i stor stil lige siden. Faktisk er der de seneste år rullet ikke mindre end 30.000 cykler ud af fabriksportene om året. Maskinerne er primært produceret til hjemmarkedet, men eksporteres til over 20 lande, heriblandt Danmark. Her begyndte Field Import ved Vejby i 1998 at importere de

splinternye Royal Enfield motorcykler med tilnavnet Bullet. Og de er populære de gamle drenge. For den beskedne sum af 58.000 kr. kan man få retro-nostalgi i rigelige mængder. Enfielden står nemlig i store træk, som den så ud i 1955. Inderne har lavet forbedringer hist og pist, men følelsen er god nok, og der er ingen tvivl: *det er en gammel englænder man kører på.*

Engelsk bulderbasse

De 500 kubik på en cylinder banker trofast stemplet i bund igen og igen. Man kan næsten tælle stempelslagene, så langsomt går det. De 22 hestekræfter overføres gennem den flot polerede fire-trins gearkasse, som i øvrigt betjenes på højre side af cyklen. Det er et forhold, der kræver tilvænnning. Heldigvis er stort set alting på de gamle engelske motorcykler omvendt, så gearene ligger også modsat. Det betyder, at det ikke er nogen katastrofe, hvis man træder på gearpedalen i den tro, at det er bremser. Første gear ligger nemlig opaf, mens de resterende lig-

ger nedaf. Cyklen ryger altså bare et gear op, hvis man er den glensomme type.

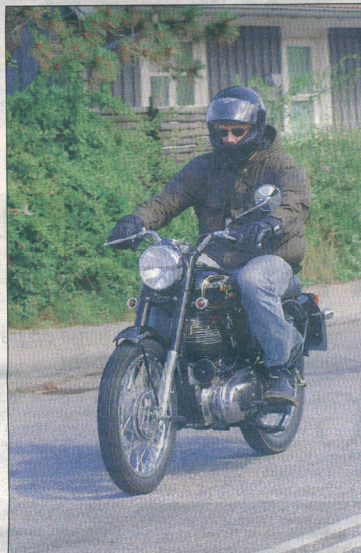
Fodbremsen sidder af indlysende grunde i venstre side, hvilket også kræver lidt tid at vænne sig til. Men når den mentale omstilling er overstået, er det en sand fornøjelse at bevæge sig gennem landskabet på en Enfield. Det går ikke hurtigt, og det skal det heller ikke. Motorcyklen kan køre omkring 125 km/t, men motoren har det bedst, når speedometermålen ikke kommer over 100. På de små snoede veje er den pragtfuld. Det er de forhold, den er skabt til, og det er her den virkelige kommer til sin ret. Nedbremsningen foregår med de midler, der var til rådighed i 50'erne. Det vil sige tromlebremser både for og bag. De har ikke det samme bid som moderne skivebremser, men tromlerne kan dog sagtens bringe maskinen til standstill. Men igen er det et spørgsmål om tilvænnning.

Næsten kun ros

Tager man prisen i betragt-

ning, er det svært at sige noget negativt om en Royal Enfield. Prøvecyklen gik lidt stramt i gearene, men det må formentlig tilskrives at den knapt var kørt til på testtidspunktet. På et andet punkt skinner Enfieldens unge alder dog igennem. Lyskontakterne er fremstillet i en slasket og billig plast-kvalitet, der bryder med det autentiske look. Det er lidt synd, men er formentlig noget, der kan skiftes for en billig penge, hvis man er feinschmecker og ikke kan leve med indisk plast anno 2003. I stedet kan man vælge at fokusere på de mange lækre detaljer, der spænder fra overdådig krom og stæfninger til små søde mærkesinglygter forrest på cyklen. Tænker man i benzinkonometri, og der også her noget at glæde sig over. Hele 35 kilometer tøffer Enfielden nemlig på en liter benzin, og det overgås vist ikke af ret mange moderne maskiner.

Af Frank Ulstrup
Foto: Jørgen J.K.



Man sidder meget oprejst på en Enfield, men det er intet problem med de forholdsvis beskedne hastigheder.

Fakta

Royal Enfield Bullet 500

Motor: Encylindret luftkølet firetaktsmotor med 1 udeliggende tandhjultrukken knastaksel. To stødstangs-aktiverede ventiler. Boring: 84,0 mm. Slaglængde: 90,0 mm. Slagvolumen: 499 cm³. Kompressionsforhold: 6,5 : 1. Maks effekt: 22 hk. ved 5400 o/m. Maks moment: 34 Nm ved 3000 o/m. Et stk 28 mm. Mikcarb-karburator.

Transmission: 4-trins gearkasse. Flerpladet kobling i oliebad. Kædetræk.

Stel: Enkelt, åben rørramme i stål. Medbærende motor. Kronrørvinkel: 63,0 grader. Efterløb 90 mm. Akselafstand 1372 mm.

Affjedring for: Hydraulisk teleskopgaffel. Fjedervandring 150 mm.

Affjedring bag: Svingsgaffel med to støddæmpere. Justerbar fjederforspænding. Fjedervandring: Ikke oplyst.

Bremser: For: 177 mm. tromle. Bag: 153 mm. tromle

Dæk og fælge: For: 3,25-19 på 2,15 stålfælge med eger. Bag: 3,50-19 på 2,15 stålfælge med eger.

Mål og vægt: Total længde: 2110 mm. Sædehøjde: 760 mm. Frihøjde: 140 mm. Tankkapacitet/reserve 14,5/1,2 liter. Egenvægt 170 kg.

Vægt/kraft-forhold: 7,73 kg. pr. hk.

Farve: Sort

Producentland: Indien

Pris: 58.000 kr.

Yderligere info: www.enfield.dk



Design kunne de også i 1950'erne.