

Er lysten til at køre gammel motorcykel større end de mekaniske evner, er en Royal Enfield årgang 2003 måske lige løsningen. Vi prøvekører den nyfremstillede engelske veteran, der er blevet produceret i Indien siden 1955

# Ny og alligevel ægte klassisk

**Tekst Jens Jessen. Foto John Bendtsen**

Et stigende antal motorcykler er såkaldte retrocykler, som er motorcykler med et klassisk udseende. Her er udvalgt så stort som nogensinde: Jincheng JC, som ikke bare ligner, men som kan forveksles med Honda Dax som var så populær for omkring 30 år siden, Kawasaki W 650, som er bygget op som en klassisk engelsk paralleltvind, men bare bedre og langt mere avanceret, Triumph Bonneville T 100, som er en moderne og rigtigt godt lavet inkarnation af den gamle Triumph fabriks hedengangne Bonneville, eller Triumph America, som er en Bonneville i amerikansk cruiser-stil, Ural 650 Classic, der med sin hedengangne teknologiske tanker hen på tresserne, og endelig er der Vespa ET 4, som minder i stilten om halvtresernes scootere.

Alternativet til en ny motorcykel i retro-stil kunne være enten at købe en færdigrestaureret klassiker eller en spritny Royal Enfield. Prisen er nogenlunde den samme, hvad enten man tager en ægte gammel encylindret klassiker eller den nye klassiker, som ikke bare ligner, men er en typisk engelsk motorcykel fra sidste halvdel af halvtreserne.

Forleden ved en ny motorcykel er beredsig. Alt er nyt, og så er der tilmeldt års garanti. Der kan også være garanti på restaurerede originale gamle klassikere, men den er næppe så lang.

En ny klassiker som Royal Enfield kan sagtens gå for at være en flot restaureret cykel. Under min testture på Royal Enfield var jeg adskillige gange ude for, at folk kom hen og røste mig for en usædvanlig flot restaurering. Når jeg røbede, at motorcyklen skam var en årgang 2002, var jeg ude for ikke at blive trøstet. Selv blandt andre veteranmotorcykelfolk, oplevede jeg, at man ikke rigtigt troede på, at mine lænte fjer var mindst 45 år gamle.

**Tidskapsel på hjul.**  
På mange måder rykker man tilbage i tiden, når man sætter sig op på en Royal Enfield årgang 2002. Nacellelygten er den med de to små positionslygter der også indeholder speedometret og et ampere-meter. Instrumenteringen er dels nedfældet i lygten, dels i nacellen.

Yderst til venstre befinder tændingskontakten sig og diametralt overfor på højre side er der et ampere-meter, så man til enhver tid kan følge med i hvor meget strøm der produceres. Ampere-meteret er også en god ting, når man skal have motorcyklen startet, for man skal ikke glemme, at en encylindret motorcykel af den



Nacellelygten har man bibeholdt, på trods af at det nu er over 40 år siden det var højeste mode.

kaliber godt kan slå kickstarteren tilbage med en vis kraft.

For at være sikker på at kickstarteren ikke slår tilbage under et startforsøg må man sikre sig at stemplet lige er vippet over et størst dødpoint, og det er her ampere-meteret kommer ind i billedet. Når viseren svinger omkring 0 vil det betyde at platinerne lige er åbnet, og den primære kredsløbsspænding, og dermed vil stemplet stå sådan, at kickstarteren kan trædes ordentligt igennem.

For at få stemplet til at stå det

rigtige sted, er der en lille smøtlevantil på topstykkets venstre side, som bejernes ved at trykke et lille greb på styrets venstre side ind. Når man holder sig til denne enkle startprocedur, skal man være uheldig for at få et rap over benet, og man vil have fornemmelsen af, at det bare er en Puch Maxi, der skal trædes i gang.

**Føler sig hurtigt til rette**  
Kørestillingen er god og man føler sig til rette på motorcyklen efter en ganske kort tur. En virkelig god detalje er spejlene,

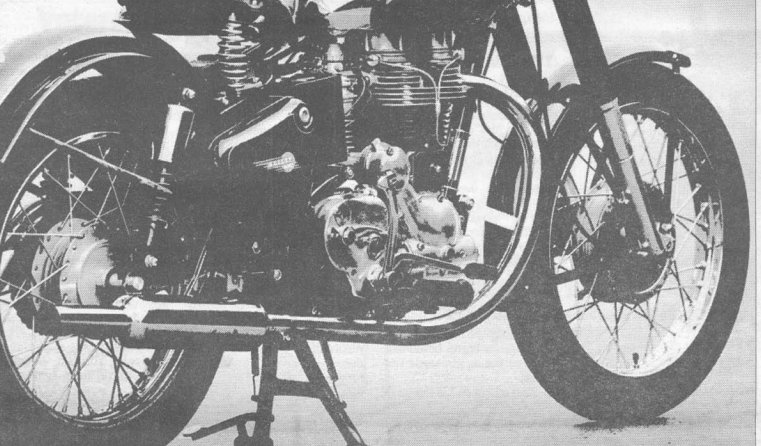
der er forsynet med en tilstrækkelig lang stilk til at man virkelig har udsigt til det der sker bag én, og ikke kun et kik på ens egne skuldre.

**Tromlebremser for og bag**  
Den Royal Enfield jeg havde fået stillet til rådighed, havde under 500 kilometer på klokken, og det kan være grun-

den til, at bremsningen på forhjulet ikke føltes helt optimal. Den er udstyret med 7" fuldnavn tromlebremser på forhjulet og 6" bagtil. På trods af moderne og bedre bremsebelagninger, er bremseeffekten nu ikke overbevisende. Baghjulsbremsen kan sagtens blokere, men det er sin sag at få forhjulet til at præstere en anstændig bremsning. For til er den ellers udstyret med fuldnavns duplex bremser, men er bakkere ikke sluttet rigtigt til, nytter den slags jo ikke ret meget.

Styregekkabterne fejler intet og selv små snævre sving, med forskellige hastigheder og medligningsvinkler, opfører den sig aldeles eksemplarisk. Kun når det kommer til ujevnheder fornemmer man at fortidens teknik med hensyn til støddæmpere og forgaffer er overhalet indømt, men til de hastigheder som Enfielden kan præstere, er det fuldt tilstrækkeligt.

**God lakering**  
Generel er der sket en kvalitetsforbedring, siden vi sidst havde en Enfield til test for



Royal Enfield motorcyklerne er fra dengang hvor verden kun var i sort/hvid.

over 5 år siden. Finisen er forbedret adskillige steder, og det ses også på støbningerne, som helt klart har nydt godt af det. Lakeringen er helt i top, og der er en fryd at se en rigtigt håndstofferet motorcykel.

Tydeltvis har den også fået flere gange klar lak, for der er en stor dybde i den sorte-lakering. Engleske motorcykler har med rette aldrig fået skyld for at være olietatte, og for Royal Enfield anno 2002 er da heller ingen undtagelse, men igen vil jeg ikke helt kunne sige mig fri for at det måske vil kunne stoppe, når motoren spændes efter ved det første eftersyn.

**Gearskift på engelsk**  
Oprindeligt var Royal Enfield udstyret med gearskiftet i højre side, men for at kunne typogodkendes skulle gearskiftet sidde på venstre side, og bremsen på højre side af motorcyklen. Det betød, at gearskiftet i højre side af motorcyklen blev et oprindeligt udtag på højre side og over til gearskiftet på venstre side.

gear, og skal overholde sin vigtigst, skal man under normale omstændigheder ned igennem alle gearene for at ende i frigear.

Men sådan er det ikke på en Royal Enfield, her trykker man blot ganske let på den lille frigear-pedal, og voila, så springer man de mellem-liggende gear over og havner direkte i frigear. Så nemt kan det gøres, og det kan da godt under én, at ingen har taget denne simple og geniale konstruktion op.

**Dansk import**  
I 1959 var det slut med importen af Royal Enfield til Danmark. Salget var skrumpet ind på bekostning af bilene, som danskernes i stigende omfang nu havde råd til.

hjelpe soldaterne med at bevogte grænseregner, der gik fra orken til tropiske skove og 6.000 meter høje bjergene i Himalaya-bjergene.

Men sådan er det ikke på en Royal Enfield, her trykker man blot ganske let på den lille frigear-pedal, og voila, så springer man de mellem-liggende gear over og havner direkte i frigear. Så nemt kan det gøres, og det kan da godt under én, at ingen har taget denne simple og geniale konstruktion op.

**Dansk import**  
I 1959 var det slut med importen af Royal Enfield til Danmark. Salget var skrumpet ind på bekostning af bilene, som danskernes i stigende omfang nu havde råd til.

Omkring 1998 blev importen lagt i faste hænder hos Field Import-eksport ved Jan Ole Nielsen. Distributionen af reservedele i Danmark varetages fra og med i år af Bdr. Stevens i Hårlev.

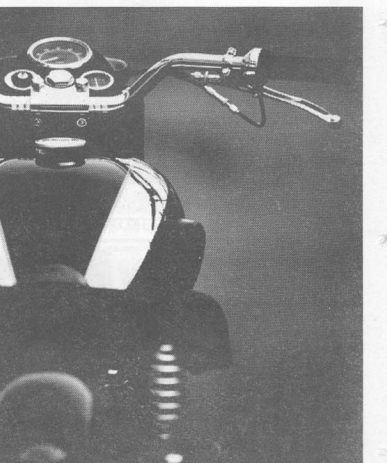
Importøren kan kontaktes på 2337 9179 eller via hjemmesiden: [www.enfield.dk](http://www.enfield.dk)

## Tekniske set:

Boring	84 x 90 mm
Volumen	499 cm³
Komp.	6,5 : 1
Antal hk	22 ved 5.400 o/m
Smøring	Tørsump
Transmission	Kæde og 4 eller 5 gear
Bremser	6" bag 7" for
El-system	12 volt vekselstrøm
Benzinøkonomi	24 km/l
Tophastighed	(opgivet) 125 km/t
Egenvægt	168 kg
Farve	Sort.

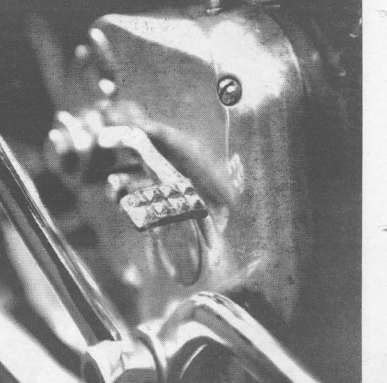
## Danske priser

**i 2003**  
Royal Enfield Bullet 500 Standard 58.500,-  
Royal Enfield Bullet 500 5-gearsmodel 59.998,-  
Royal Enfield Bullet 500 med el-start 66.998,-  
Samtlige priser er eksklusiv levering.



Navnet er nu igen Royal Enfield efter nogle år kun som Enfield.

Den lille pedal på siden af gearkassen er næsten ikke til at undvære, når man først har vænnet sig til at man skifte direkte til frigear fra samtlige gear undtagen første.



Den lille pedal på siden af gearkassen er næsten ikke til at undvære, når man først har vænnet sig til at man skifte direkte til frigear fra samtlige gear undtagen første.