



# Bilen



## Den sidste englænder

Motorcyklen Royal Enfield produceres i Indien, men er engelsk næsten til sidste skrue, bare lidt bedre. Man leder forgæves efter oliespild på garagegulvet, men får til gengæld alt, hvad man kan ønske sig af kickstarter, amperemeter og gearret i den forkerte side. Samt naturligvis en betydelig opmærksomhedsværdi.

### På to hjul

AF  
SØREN  
SØGAARD



På parkeringspladsen ved Højeruplund på Stevns Klint, hvor motorcykelentusiaster sætter hinanden stævne den tredje søndag i hver måned, samler Royal Enfields sorte Bullet 500 hurtigt en kødrand omkring sig.

»Nej, hvor er den flot restaureret,« udbryder en moden tilskuer i læder og læsebriller og kigger forlokket på Enfieldens tykke lak og guldtaferinger.

»Og hvor er det dejligt at se en single 500 kubikker igen. Jeg havde en, dengang jeg læste på DTH.«

Andre i gruppen omkring motorcyklen nikkede bifaldende og ser med kenderminer på ventilfløfteren, olierørene og tandhjulshuset til knastakslen, indtil en aflæsning af speedometeret bringer forvirring i rækkerne. Den har nemlig kun kørt 160 km, men alt er gået naturligt til.

Historien er, at Indien i midten af 1950'erne søgte at udvikle en industriel base ved at importere teknologi, som var til at håndtere. I Madras solgte et firma motorcykler fra Royal Enfield.

Efter aftale med englænderne blev motorcyklerne først sendt over som stumper og samlet i Indien. Derefter begyndte inderne at producere stel og samle motorer for endelig at producere hele motorcykler på licens. Da Indien beskyttede enhver industri mod konkurrence med høje toldmure, blev Enfield India ikke ramt af den samme japanske offensiv, som lagde den engelske motorcykelindustri øde og førte til lukningen af Royal Enfield i England i 1968.

Siden har inderne produceret Bullet 350 og 500 stort set uden designændringer og med de samme forme. Så den motorcykel, jeg kører på, er faktisk en splinterny Royal En-



Royal Enfield Bullet med stilfuld, klassisk kørestilling i stilfulde omgivelser. Jakken er designet af importøren og passer som fod i hose til ekvipagen.  
Foto: Andreas Szlavik

field fra 1957 med ganske små ændringer, mest kontakter og blinklys og den slags. Den er i egentlig forstand den sidste klassiske englænder.

Det betyder bla., at den har



Æstetik: klassiske linier, en cylinder med olierør til ventilene og et singlesæde med skruefjedre.

gearret i højre side og fodbremsen i venstre (typegodkendt i EU!). Denne fordeling kræver tilvænnning, og man skal regne med et par dage til at vende rundt på hjernen, før man kan køre Enfielden uden risiko for fejlreaktioner.

Desuden virker gearret modsat moderne cyklers. På Enfield er første gear op og de andre ned. Til gengæld har den en hælpedal, som ville være rar at have på moderne maskiner med seks gear, for når man træder på den, går gearkassen i fri mellem 1. og 2., uanset hvilket gear, man befinder sig i.

En Royal Enfield er fra 1950'erne, og det betyder, at den skal vurderes og nydes på datidens betingelser. Den er bygget til at køre på smalle, snoede og kuperede engelske landeveje på samme måde som de små biler fra Morris og MG var det.

Og det er den faktisk rigtig god til. Styregeometrien med den korte akselafstand og den faste affjedring vipper ubesværet maskinen gennem svingene, og det er i denne sammenhæng helt passende og irrelevant at tale om nedlægningsvinkler og den slags.

Også den firetrins gearkasse er bygget til bivejkskørsel. Afstanden mellem tredje og fjerde gear er temmelig stor, og det betyder en udtalt bremseeffekt i den momentstærke motor ved nedgearing fra almindelig turfarth i fjerde, og en tilsvarende god acceleration ud af svingene igen i tredje.

I det hele taget er det en god ting at vænne sig til at køre en Enfield på gearene, som den er beregnet til, for bremserne er ikke moderne. Tromlerne for og bag er absolut i stand til at stoppe kørslen, men de har ikke det bid, man er vant til fra moderne skivebremser.

Til gengæld er kørestillingen klassisk og bekvem, bare det ikke regner. Man sidder op-

rejst, med benene i noget nær 90 grader, knæene godt fat om tanken og armene næsten rettet ud.

Det fungerer fint i byen og på de små veje i Nordsjælland. Til gengæld er det ikke nogen ønskeposition på motorvejene, men de er altså også kommet til efter Enfielden, skal man lige huske, og topfarten er ikke motorens livret i alt for lang tid ad gangen. Den har det bedst omkring 90-100 km/t.

Testeksemplaret havde nogle klargøringsproblemer fra forhandleren, men da de først var overstået, fungerede starten og mekanikken perfekt, og jeg kørte over 500 testkilometer uden problemer af nogen art.

En Enfield startes med kickstarter og er en tilbagevendende til de klassiske motorcykelder med en herlig lyd, en fed fornemmelse af enbankerens stempeleslag i stellet og en umiddelbar nærkontakt med motorcyklens sjæl.

Finisen er til den grove side, men af god kvalitet, og det virker, som om tidligere tider problemer nu er overvundet. Det eneste, jeg umiddelbart ville skifte ud, er de slaskede kontakter til lys og blinklys.

Testcyklen var forsynet med et singlesæde med skruefjedre i stedet for den twinsadde, den kommer med fra fabrikken, samt med blinklys af bullettypen i stedet for de originale plastikblinklys, og begge dele klæder maskinen.

Jeg talte med en 38-årig fotograf, som i sine yngre dage kørte Honda, men siden kom væk fra motorcyklerne. Han faldt pladask for en Enfield blot ved at se den, købte den uden at have prøvet den og ventede med længsel i to måneder på at få den hjem.

Han bruger den til daglig transport gennem byen og er ikke i tvivl: dette er den ægte vare. Her kan man selv stille tænding og ventiler og indgå i et symbiotisk forhold med sin maskine. Man skal simpelthen leve sig ind i den og lære at samarbejde med den. Til gengæld bliver man belønnet med autentisk mc-æstetik og megen opmærksomhed.

Hjemme på vejen kommer

min næsten-nabo øjeblikkelig frem fra hækken ved lyden af Enfieldens markante udstødning. Han er 10-15 år ældre end jeg, men hans øjne suger maskinen ind og rejser straks 40 år bagud i tiden. Også han har kendt den, dengang der var rigtige mænd og herlige maskiner til.

### Royal Enfield Bullet 500

**Motor:** Encylindret luftkølet motor med en tandhjulstrukken underliggende knastaksel og to tandstangsaktiverede ventiler. Boring 84 mm, slaglængde 90 mm, kompression 6,2:1, slagvolumen 499 ccm, ydelse 22 hk ved 5.400 o/m, drejningsmoment 34 Nm ved 3.000 o/m. 28 mm Mikcarb karburator.

**Transmission:** Firetrins gearkasse, flerpladet kobling i oliebad, kædetræk.

**Stel m.m.:** Enkel, åben rørramme i stål og medbærende motor. Kronhovedvinkel 63 grader, efterløb 90 mm, akselafstand 1,37 m, total længde 2,11 m. Sædehøjde 76 cm. Foran hydraulisk teleskopforgaffel, ikke justerbar. Baggestvinggaffel og to støddæmpere med justerbar fjederforspænding. Stålfølge med eger, foran 2,15 x 19, bagest 2,15 x 19.

**Bremser:** Foran 177 mm dobbeltvirkende tromle, bag 153 mm tromle.

**Vægt mv.:** 168 kg tør. Tankkapacitet 14,5 liter med 1,2 liter i reserve, forbrug 30 km/l.

**Prestationer:** Topfart 125 km/t, 0 til 100 km/t ikke målt.

**Pris: 55.998 kr.** Field Import, 2337 9179, anviser forhandler.

### Er det for meget?

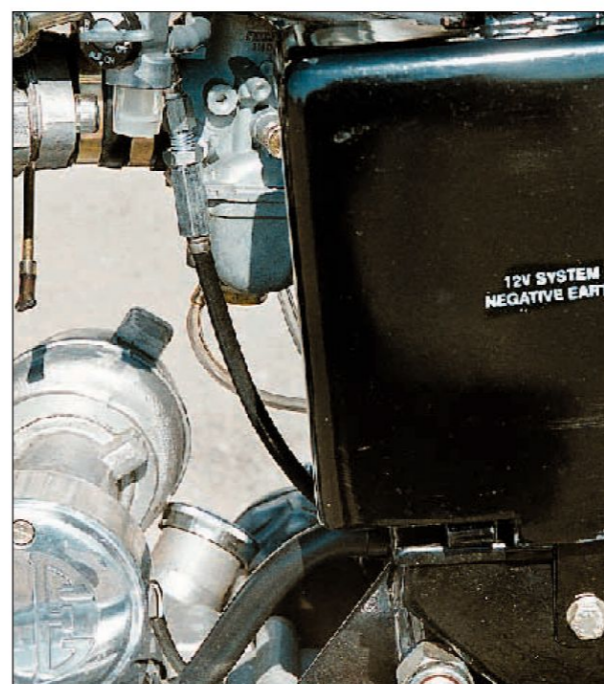


Audi A6 kan nu leveres med en række nye og større motorer. Bl.a. den magtfulde 8-cylindrede 4.2 l, der kendes fra Audi A8. Og hvis du spørger dig selv, om det nu også er for meget, så und dig selv en prøvetur. Skulle det overbevise dig om, at Audi A6 er bilen, så kan vi levere omgående.

**Autohuset Glostrup**  
Hovedvejen 193 • 2600 Glostrup  
Tlf. 4396 5500 • Fax 4396 5539  
Åbningstid weekend 11-15  
www.autohuset-glostrup.dk



Mere kræs: lygtehus fra halvtredserne med to små positionslys på siden.



Sjæl: batteriboks, karburator og et forkromet platinhus. Opskriften fra 1957 holdes endnu.

