



Royal Enfield Bullet 500 Sixty-5 er en klassisk engelsk motorcykel med opret kørestilling og mange stilfulde detaljer. Jakke og hjelm er også engelske. Foto: Britta Søgaard og Søren Søgaard



Forgaffel med tressermuffer og tromlebremse. Skivebremse kan fås.



Instrumentering som i 50erne; et integreret lygtehus med ampèremeter til kickstarter. Kilometertælleren står på 333 km!

Indisk nostalgi

På to hjul: Royal Enfield er en fortidig engelsk motorcykel, der stadig produceres i Indien. I år er den blevet opdateret til en 60ermodel, og er en let håndterlig cykel til byture og pendling.

Af Søren Søgaard

Hvis man kører i byen på en Royal Enfield Bullet 500, kan man lige så godt med det samme sætte tid af til spontan konversation med alle typer af mennesker, lige fra den modne herre, der engang har kørt på BSA og Triumph, til den yngre kvinde af sportsligt tilsnit, der straks erklærer, at her er noget, hun godt kunne falde for.

I 1950'erne forsøgte Indien at udvikle en hjemmeindustri ved at importere teknologi, som var til at håndtere i et udviklingsland. I byen Madras solgte et firma motorcykler fra Royal Enfield i England. Efter aftale med englænderne blev motorcyklerne snart sendt over som stumper og samlet i Indien. Derefter begyndte indierne selv at producere stel og samle motorer for endelig at producere færdige motorcykler på licens.

Da Indien beskyttede enhver hjemlig industri mod konkurrence udefra, blev Enfield ikke ramt af den samme flodbølge af højteknologiske japanske motorcykler, som destruerede den engelske motorcykelindustri og førte til den endelige lukning af Royal Enfield i England i 1968.

Siden har indierne også overtaget navnet og producerer nu Royal Enfield stort set uden ændringer og med de samme forme og værktøjer som i 50'erne.

Fra Indien til England

Efterhånden har de bredt sig ud over hjemmemarkedet og eksportører nu motorcykler til bl.a. England! Og netop ønskerne fra de engelske importører har ført til mærkbare løft i kvaliteten samt opdateringer, der gør Enfield'erne fuldt ud acceptable som brugsmaskiner til hverdag. Den motorcykel, jeg kører på, er altså faktisk en splinterny Royal Enfield, ikke fra 1957, men en opdateret version fra

60'erne, hvorfor den har fået modelbetegnelsen Sixty-5.

Det gør den langt fra til en japper, for den er stadig forsynet med den oprindelige encylindrede, langslagede, lavkomprimerede motor med ventiloffert, olierør og tandhjulhus fra knastakslens op til vælst. Selv om den stadig har ampèremeter og kickstarteren intakt, er den nu også forsynet med elstarter, og hvor 50'eren har fire gear i højre side og fodbremsen i venstre, er 60'eren forsynet med femtrins gearkasse i venstre side og fodbremse i højre, fuldstændig som på alle andre motorcykler fra den tid.

Dertil kommer, at forgaffelen er forsynet med gummimuffer a la Triumph i 60'erne.

Alt dette vil uden tvivl være en slags kæfteri for fundamentalistiske Enfield-fans, men det er nu meget rar, at man kan starte cyklen ved at trykke på en knap og ikke skal spejlvende hjernen for at skifte gear. Og hvis man insisterer, kan man jo bare bruge kickstarteren og ampèremeteret og trampe den i gang, hvilket er meget neat.

Nu med fem gear

Gearkassen er bedre end på 50'eren, men bevægelseserne er stadig ganske lange og indgrebene til den grove side, hvilket ikke nødvendigvis skal opfattes som en kritik, for den lidt grove mekanik er netop, hvad traditionelle motorcyklister kan lide.

Den femtrins gearkasse på den nye Enfield er bedre egnet til moderne pendlerkørsel end den oprindelige firetrins gearkasse i 50'ere-Enfielden, hvor afstanden mellem tredje og fjerde gear var temmelig stor, hvilket betød en udtalt bremseeffekt i den momentstærke motor ved nedgearing fra almindelig turfart. Det var en gearing, der passede fint til frisk kørsel på små engelske bilveje i 50'erne, men den

femtrins gearkasse i 60'eren giver en jævnere fordeling af motorkraften og passer bedre til moderne vejstyver.

Men det er alligevel en god ting at vænne sig til at køre en Enfield på gearene, som den er beregnet til, for bremserne er ikke moderne. Den har tromler for og bag, og selv om de absolut er i stand til at stoppe kørslen, har de ikke det bid, man er vant til fra moderne skivebremser. Det kan der imidlertid rådes bod på: For 300 pund kan man fra England indforskrive et nyt forhjul med en 280 mm skive, som yderligere opdaterer den gamle Enfield.

En Bullet koster omtrent det samme som en moderne Honda CB 500 med langt flere hestekræfter, men det er meningsløst at sammenligne en Royal Enfield med andre 500-kubikkere, for i virkeligheden er den helt uden for konkurrence. Enten vil man have en spritny klassiker, eller også vil man ikke. Hvis man vil, er der nu om dage kun én at vælge imellem, og det er netop en Royal Enfield Bullet.

Herlig lyd

Så får man sig en let håndterlig, enkel motorcykel med en mekanik som er til at forstå, og som man selv kan servicere og skruje på. En fingernem fan vil kunne skille en Bullet helt ad og samle den igen uden at lave ulykker. Endvidere får man en herlig lyd, en fed fornemmelse af enbankersens stempselag i stellet og en umiddelbar nærtkontakt med motorcyklens sjæl. Og dertil kommer klassisk æstetik, stor opmærksomhedsværdi og mange interessante samtaler med mennesker, som sætter pris på et nostalgisk trip ned ad motorcyklernes spændende udviklingshistorie.

bilen@berlingske.dk

ROYAL ENFIELD

Royal Enfield Bullet 500

Motor: Encylindret, luftkølet med tandhjulstrukken underliggende knastaksel og to ventiler. Boring 84,0 mm, slaglængde 90,0 mm, kompression 6,5:1, slagvolumen 490 cm³, ydelse 22 hk ved 5500 o/m, drejningsmoment 35,9 Nm ved 3000 o/m. 28 mm Mikcarb karburator.

Transmission: 5-trins gearkasse, flerpladet kobling i oliebad, kædetræk.

Stel m.m.: Enkel, åben rørramme i stål og medbærende motor. Akselafstand 1370 mm. Totaltlængde 2120 mm. Sædehøjde 760 mm. Foran hydraulisk teleskopforgaffel, ikke justerbar. Bagest svingsgaffel og to støddæmpere med justerbar fjederforspænding. Stålfælg med eger, foran 3,25 x 19, bagest 3,50 x 19. **Bremser:** Foran 178 mm dobbeltvirkende tromle, bag 153 mm tromle.

Vægt mv.: 168 kg tør. Tank 14,5 liter med 1,2 liter i reserve, forbrug op til 30 km/l. Vægt/kraft forhold 7,6 kg pr. hk.

Prestationer: Topfart 120 km/t, 0 til 100 km/t ikke målt (men hurtig nok).

Pris: 68.749 kr. med levering. Mere på www.enfield.dk



Forstæltigt design og teknologi: Luftfilterhus med forkrømt lydæddækboks på Indsugningsgen.