

Při prvním pohledu na tuto mašinu zaplesá srdíčko snad každého motorkáře a určitě každého milovníka veteránů. Vždyť se také jedná o model z roku 1950. S malými změnami a to především v oblasti technického vybavení motoru je dodnes sériově vyráběn v Indii. Stroj je to především pro průměrně rostlé či menší motorkáře, nejlépe bez spolujezdce. Díky ladným tvarům, nízké hmotnosti a příjemnému posezení našla zalíbení i u začínajících motorkářek. Milým společníkem je zejména ve městě nebo na malé vyjížděky za hranice města, třeba bubláni po maletných silničkách české kotliny. Rozhodně to není motorka určená k dlouhému či rychlému cestování po Evropě, v čemž se mnou nemusí souhlasit někteří dobrodružové, kteří na tomto stroji procestovali různé části Asie.

text a foto: Karel Košek, Honza Tilinger



KAREL:

„Dosedám na sedlo a nechávám si vysvětlit malý předstartovní rituál, bez kterého je jen malinká šance tento stroj nakopnout. Lehce otáčím klíčkem, pak sahám po páčce klapy válců. Po jejím přidržení několikrát naprázdno prošlépnu a během sledování ručičky nenápadného budíčku dosahuji vyrovnání tlaku ve válci. A konečně se mohu zhoznout na pravé noze a motor nádherně zabublá krásným sytým zvukem. Před startem ještě ohnu zpět stupečku nakopávačky a můžu vyrazit. Sedlo je příjemné na posezení, ale stroj je koncipován pro lidičky s menší postavou – naprosto ideální pro lidi asijského vzrůstu.

A hned při rozjezdu je tu první velké překvápko. Zařadím za jedna velice lehce a bez cvaknutí, ale po puštění spojky se nic neděje, jen krom rozsvícené žárovky v brzdovém světle. A tam mi to dochází. Klasický Enfield vyrobený v Indii podle britského patentu má přece prohozenou řadičku s brzdou,

Převodovka - tou malou páčkou se dává neutrál...

na evropský a americký trh se ale v převážné většině vyvázejí stroje s, pro nás klasickým, řazením vlevo. A hned na podruhé se mi to povedlo. Kopem nahoru je tam jednička a s oblaky dýmu za sebou vyrážím na projíždku okolím Jihlavy. Motorka překvapivě dobře sedí a do zatáček se pěkně naklání. Na čtyřku se pomalu blížím k maximální rychlosti – 110 km/h, což je podle tachometru asi naše dnešní maximum. V propozicích je sice psáno ještě o deset kiláčků v hodce více, ale nedaří se nám. Ženu si to v pohodě krajínou a koukám po přírodě. Před kopcem podřazuji, což jde malinko vlece ztuhla a na kopci už začínám fešit jeden velký problém. Zběsilé chodce, kterým se nevyhnu a jsem nucen zastavit. Beru za přední brzdou, ale ta nic moc navzdory poměrně velkému bubnu. No, není to kotouč. A tak mi nezbyvá než přibrzdit zadní brzdou. Ve zmatku a ze zvyku na to hamstnu a najednou řadím za čtyři. Asi se jim nevyhnu a tak mačkám klakson. A to



Proč to dělat moderně, když to postaru funguje taky

je najednou velké překvápko. Dva velké klaksony vydávají neskutečný vírvál a lidé odskakují. Tak to jsem zvládl opravdu jenom o chlup. Ale zvyknout si na opačné řazení je nakonec otázkou několika prvních desítek kilometrů a po několika soustředěných přefazeních mohu konečně začít vychutnávat obdivné pohledy na ulicích malých vesniček.

Další technickou vymožeností převodovky je vyřazovačka. Stačí zastavit se spojkou a jedním šlápnutím jsem na neutrálu – velice praktická záležitost do města. Jízde po městě jen malinko překáží zrcátka vyčnívající přes řídítka. Enfield však není motocykl, se kterým by byl dobrý nápad se zvejit na dálnici. Tuto skutečnost jsem si uvědomil hned po njetí na D1. První nákladák, který mě předjížděl, mě málem sundal větrnou fackou. Samozřejmě za to mohla drobná konstrukce rámu a malá hmotnost. Vždyť to bylo navrhováno v letech, kdy nákladáky jezdily pomalu a bylo jich pomálu.

Ve výsledku je to motocykl pro náročné jezdce, kteří nemají závodní ambice a chtějí se příjemně povozit na

stroji, který vzbudil pozornost téměř u všech kolemjedoucích i kolemjdoucích. Rozhodně se kolem takovéto stroje seběhnou i lidé na sraziku. Vždyť registrovaných strojů v republice není mnoho.

Stroje Royald – Enfield se v dnešní době vyrábějí krom Bullsta 350 ještě v několika dalších modelových řadách.”

SLUNCULÁK – EX-VLASTNÍK:

„Tento stroj mi po zakoupení, kvalitním vyladění, očištění, promazání a výměně některých dílů vzala má drahá polovička. Že prý je jí na míru, že je to pěkná mašina a tohle a tamto. Musel jsem jí dát za pravdu a se svými 193 cm si začít hledat něco víc ušité na mě.

To, že stroj je krásně vyladěný a nableskaný, většinou ale nestačí, takováhle mašina vyžaduje pokorné následování rituálu a i menší modlitbičku nejlépe pak v Hindí nebo Urdu, záleží na tom, ve kterém indickém jazyce umíte lépe zvát motocyklové bohy.

Ačkoliv jsem na tomto stroji v Asii najezdil nemálo kilometrů, tady v zemích s dobrými silnicemi ho vážně na „cestování“ nedoporučuji. Cestování chá-



ROYAL ENFIELD BULLET 350

pu jako výpravy 3000 km a dál. Na druhou stranu takový to pobublávání po hvozdech a lukách krajiny Bohém-ské, kde silničky se lehce vinou, je hlít z svatého grálu, jenž přináší na lice úsměv a odnáší starosti, jež by jinak tížily helmu.

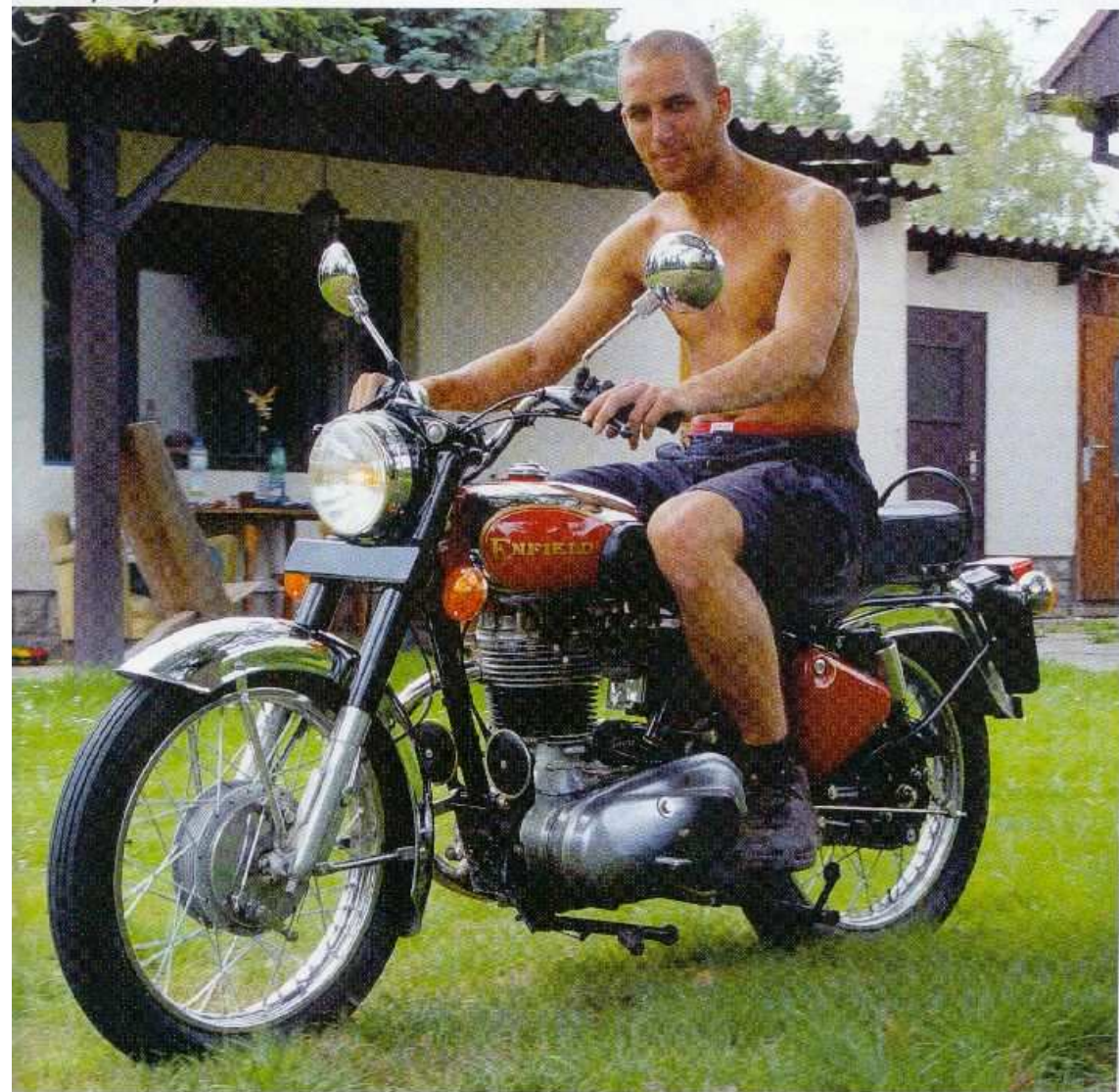
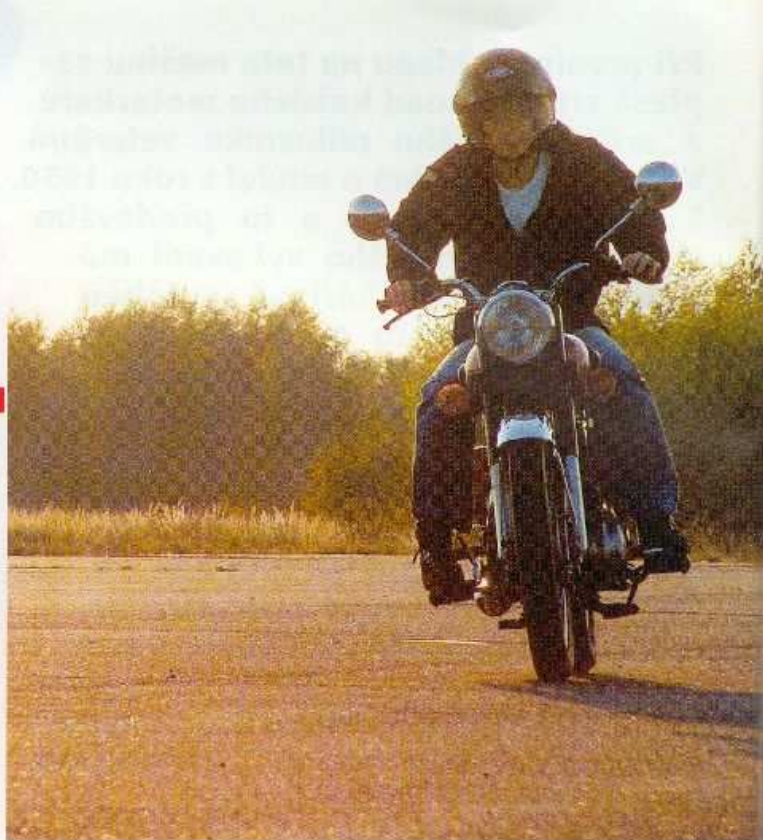
Menší problém, který padá na hlavy českých enfielderů jsou náhradní díly. Nejblíže se dají dostat až za hranicemi, a to v Rakousku a Německu. Popravdě u nás má funkčního Enfielda asi jen 25 lidí, z čehož vyplývá, že se specializovaný servis v Praze asi dlouho ještě neobjeví. Jediným člověkem v Čechách, o kterém vím, že zná tyto stroje perfektně a dokáže je opravit, je pan Dvořák z Jihlavy –

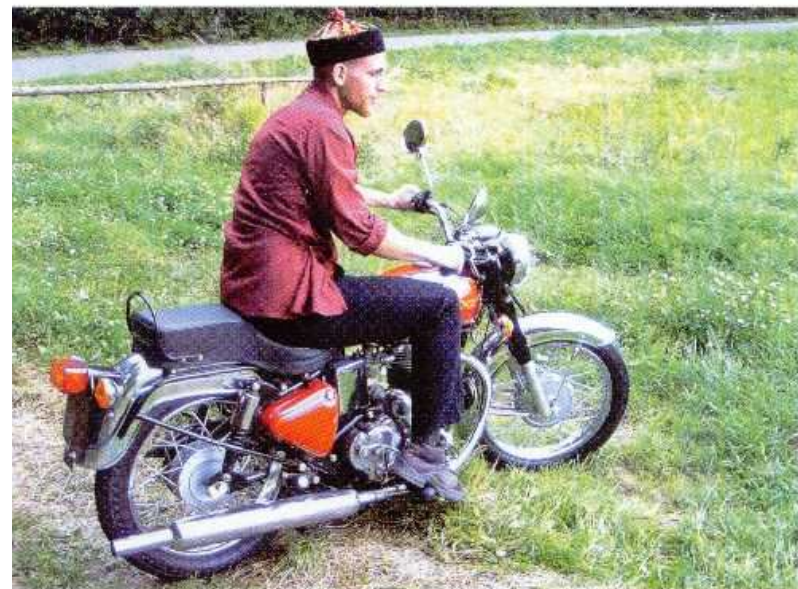
legenda českých enfielderů.

Na druhou stranu, jestliže se vám tento stroj líbí, ale zdá se být drahý či nepraktický vzhledem k pomalé maximálce či nedostatečnému servisu, pak nesmutněte!

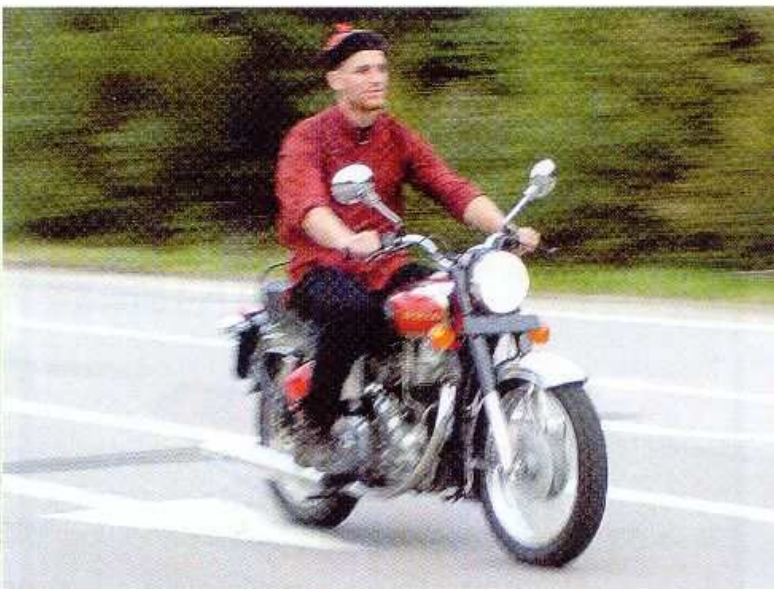
K cestování po indickém kontinentu si nemůžete vybrat lepšího prostředku než právě tento stroj. Je tam více než jednou tak levný, nezákladnější model se dá pořídit v přepočtu za 35000 korun, a nejdražší nastrojen podle vašich požadavků je v přepočtu kolem 45000. Nehledě na to, že second hand se dá pořídit za 300\$-500\$ od cestovatelů často Izraelců, kteří ve skupinách sjíždějí i ty nejhor-

A pak že pokrok nezastavíš...





Výlety do terénu? S Enfielidem žádný problém.



ší cesty. Papirování s pojištěním a převodem se u použité motorky moc neřeší, většinou se předá jen papírek od původního majitele, že jste jeho kamarádi a on vám tu motorku půjčil.

Náhradní díly, servis či benzin se dají pořídit v každé malé vesničce. Je to ptece jen už dlouholetá tradice, a pro většinu Indů i národní hrdost. Vždyť pohledte na ten stroj, zvuk to má jedna radost, krásné tvary, jen co je pravda, a s pomocí zadního nosiče se na tom sveze celá rodina s čtyřmi dětmi.

A padesát let historie toho stroje v Indii dělá z každého Inda specialistu na Enfieldu stejně jako Čecha na škodovku.*

Technická data

MODELY	Royal Enfield Bullet 350	Royal Enfield Bullet 500	Thunderbird
MOTOR:	čtyřdobý, vzduchem chlazený jednovál	čtyřdobý, vzduchem chlazený jednovál	čtyřdobý, vzduchem chlazený jednovál
OBJEM:	346 ccm	499 ccm	346 ccm
MAX. VÝKON:	18 koní (13,5 kW)@5626	22 koní@5400	18 koní@5500
MAX. KR. MOMENT:	2,74 kgm@2875 min ⁻¹	3,59 kgm@3000 min ⁻¹	2,75 kgm@3500
STARTÉR:	mechanický	mechanický	elektrický
PŘEVODOVKA:	čtyřrychlostní	čtyřrychlostní	pětirychlostní
HMOTNOST SUCHÁ:	163 kg	168 kg	163 kg
VÝŠKA SEDLA:	740 mm	760 mm	740 mm
SPOTŘEBA NA 100 KM:	4 – 5 litrů	4 – 5 litrů	4 – 5 litrů
MAX RYCHLOST:	110 km/h	120 km/h	120 km/h
CENA U NÁS/INDIE:	90 000,- Kč/35 000,- Kč	135 000,- Kč/41 000,- Kč	nedostupný na našem trhu



Něco pro příznivce klasické linie

ROYAL ENFIELD INDICKÉ MODELY

Bullet 350 – nejčistší Enfieldivá klasika.

Thunderbird – outdoorová třístapadesátka, která je doplněná celou řadou vychytávek – hlavně vidlemi se zdvihem 155 mm a zadní opěrkou pro spolujezdce, aby se během jízdy neztratil z jinak nově ergonomicky pojatého sedla. Nejlepší model na trhu, pokud se dovybaví i kotoučovými brzdami, je vážně nepřekonatelný.

Bullet Machismo – cestovní verze třístapadiny doplněná předním plexi a doplněná cestovními

brašnami. Trošku nádech vojenského retro.

The 2004 Bullet Electra – (350) nová dimenze stroje pro příští léta. Sedlo upraveno pro dlouhou pohodlnou cestu a pár dalších vychytávek ze sedmdesátých let.

Bullet 500 – stroj větší a silnější povahy pro vychutnání opravdové jízdy. Zaručuje daleko lepší stabilitu a jízdní vlastnosti – toliko citace z katalogu.

Dále můžete potkat tisíce dalších úprav těchto strojů. Třeba i pověstné diesely, kdy můžete urazit 1000 km na jednu nádrž.

