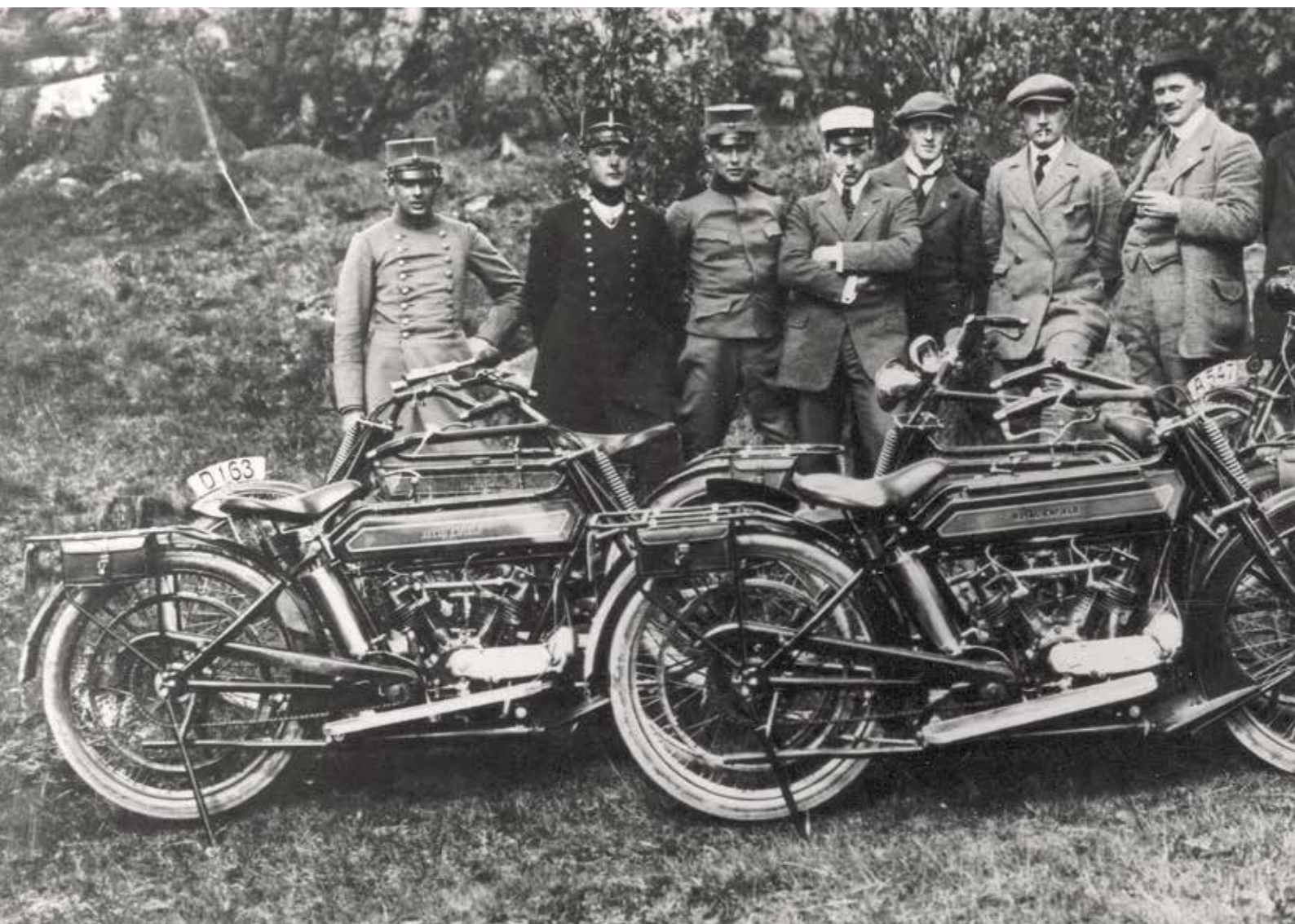




Drygt 100 år och still going

– Jörgens Royal Enfield 424 cc 1914

ALLMÄNT OM MODELLEN

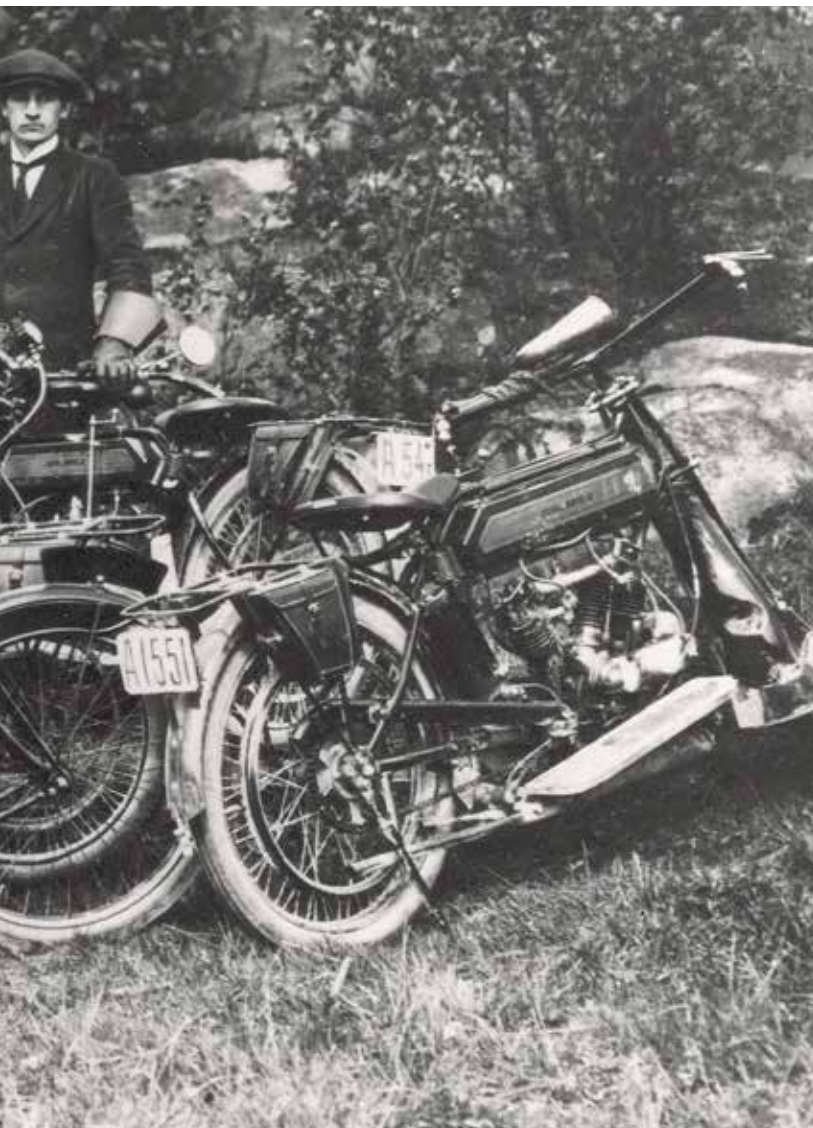
Den Royal Enfield som det berättas om i den här artikeln - huvudsakligen i bilder - hör till de redan tidigt kända motorcyklarna på våra breddgrader. Modellen som sådan kom redan på 1910-talet att bli populär i landet, först i Stockholm med omnejd, inte minst genom att den blev så vanlig inom den 1913 nystartade Svenska Motor Cykel Klubben (SMCK), men sedan också utanför huvudstaden.

Inom SMCK bildades ganska snart två konkurrerande lag i dåtidens landsvägstävlingar, det ena försett med sådana här engelska Royal Enfield-maskiner, det andra med tyska Wanderer-cyklar. Det fanns naturligtvis andra märken, inte minst amerikanska, men de här två märkena dominerade i början av klubbens verksamhet.

Motorn på denna "lilla" Royal Enfield (den "stora" hade en 770 cc JAP-motor) är en 60x75 mm (424 cc) V-twin s.k. halvtopp, dvs. med toppventiler för insugen och sidventiler för utblåsen. Maskinen har något så ovanligt vid den här tiden som s.k. torrsumpsmörjning och där

oljenivån i oljetanken av genomskinligt glas är lätt att avläsa. Tändningen sköts av en Bosch ZAV-magnet och maskinen var från fabriken försedd med en AMAC-förgasare, som efter sammanslagning med flera märken sedermera blev Amal.

Motorcykeln har en koppling och utväxlingsanordning som ger två växlar och ett mellanliggande friläge. Lite kortfattat kan växelanordningen beskrivas så här: Från motoraxeln med dubbla kedjedrev löper två kedjor bakåt till en mellanaxel med två kedjehjul i olika diameter. Dessa båda drev innehåller var sin koppling som fungerar efter samma princip som en ordinär trumbroms. Broms-

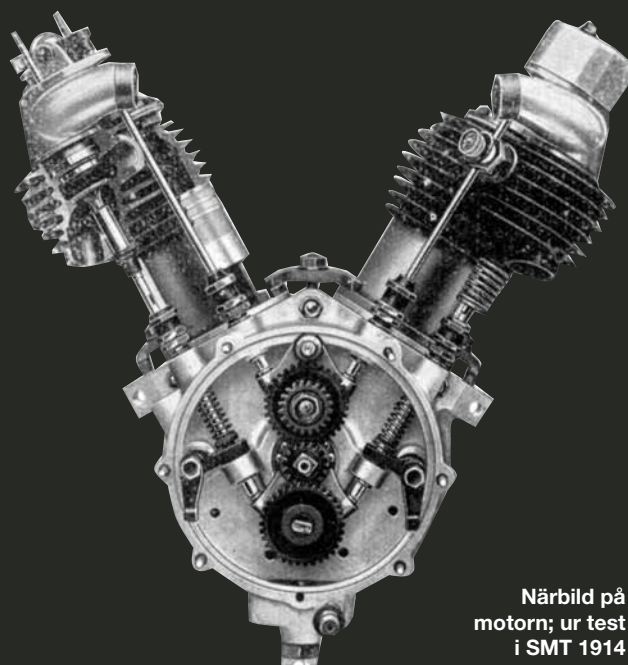


strong

trumman och kedjehjulet är en enhet och bromsbackarna av rent stål sitter ihop med mellanaxeln, som via ett utgående kedjedrev överför kraften till bakhjulet. För er som tycker att denna beskrivning inte är fullt klagörande kanske den "Fig 3" som fanns införd i den beskrivning av maskinen som var införd i Svensk Motortidning 1914 (sid. 287) kan vara till viss nytta.

Växlingen går till så att man med hjälp av en vev som sitter på det övre ramröret vrider ett kvarts varv framåt så läggs den låga växeln i och vrider man så ett halvt varv åt andra hållet så får man i den högre växeln. Mellan växlarna ligger ett

Enfield-laget uppställda år 1914: fr.v. löjtnant Patrick Welin, löjtnant Nils Kindberg, löjtnant R. Johnsson, teknolog Gunnar Enderlein, Gunnar Levin, Gunnar Andersson och Gustaf Blom. Namnet på mannen längst till höger har tyvärr fallit mig ur minnet, men visst känner jag igen honom!



Närbild på motorn; ur test i SMT 1914

Vid SVENSKA MOTORCYKELKLUBBENS tävling om "Majpokalen" den 30 maj-2 juni, cirka 1,300 kilometer, eröfrades

HÖGSTA UTMÄRKELSE

— Diplom å "MAJPOKALEN" och HEDERSPRIS — å



**5 ROYAL
ENFIELD**
3 1/2 Hkr.

ENSAMFÖRSÄLJARE:

TH. WESSLAU,
STOCKHOLM

Annons ur Svensk Motor Tidning (SMT) 1914

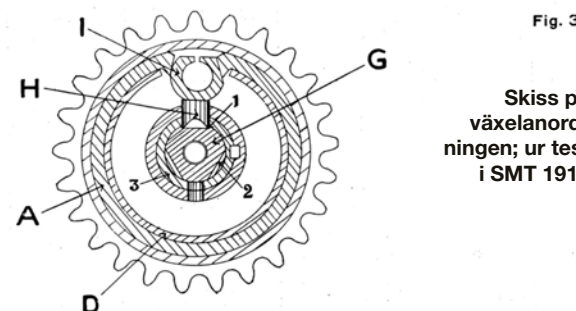
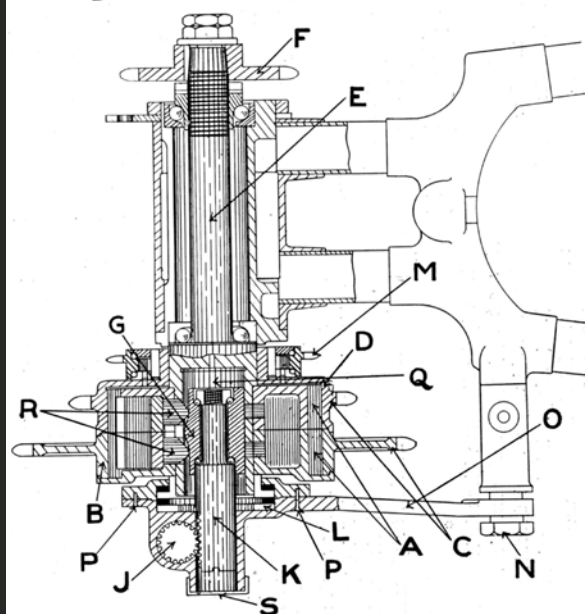


Fig. 3.

Skiss på växelanordningen; ur test i SMT 1914





Framsidan
på MC
Veteranen
2/1982

Ingvar ute på provtur med Royalen

friläge, där de båda kedjehjulen roterar fritt på sin axel. Mellan friläge och växel slirar "bromsbackarna" så att en kopplingseffekt erhålls.

Fälgarna är försedda med vulstdäck i dimension 26"x2¼" och belysningen sköts av acetylengas, där gasen alstras ur en karbidbehållare på det främre ramröret, ett lite bökgigare alternativ (speciellt när behållaren ska göras ren) till den ti-

digt förekommande AGA-belysningen med komprimerad acetylengas. Men, i England fungerade detta ända fram mot slutet av 20-talet, så varför inte? Bromsarna var, som oftast vid den här tiden, inte mycket att skryta över jämfört med dagens krav, med bromsklossar mot framfälg respektive den bakre f.d. remskivan. Framfälgan var i originalutförandet förnicklad och bakfälgan lack-



En tidig bild på Royalen efter brödernas förvärv



På Motorcykelns Dag i Karlskoga den 3 maj 1964



Ingvar Nilsson grenslar sin Royal Enfield (1966)

erad; frambromsen verkar nämligen mot fälgbanan, som om den hade varit lackerad snart hade varit utan färg. Detta har många renoverare av liknande maskiner missat under årens lopp, där man oftast ser antingen lackering eller nick-

el på båda fälgarna (Jörgens notering).

Ramen på maskinen beskrivs som extra förstärkt och solid, något som säkert kom väl till pass på dåtidens svenska "vägar". Vid SMCK:s tävling om den s.k. Majpokalen den 30 maj - 2 juni 2014 kom hela fem Royal Enfield-maskiner med den

"lilla" motorn i mål utan prickbelastning och vid tävlingarna om Novemberkåsan 1915 segrade teknolog Gunnar Enderlein (ja, titlar var viktiga vid den här tiden) på sin Royal Enfield.



Jörgens Royal Enfield

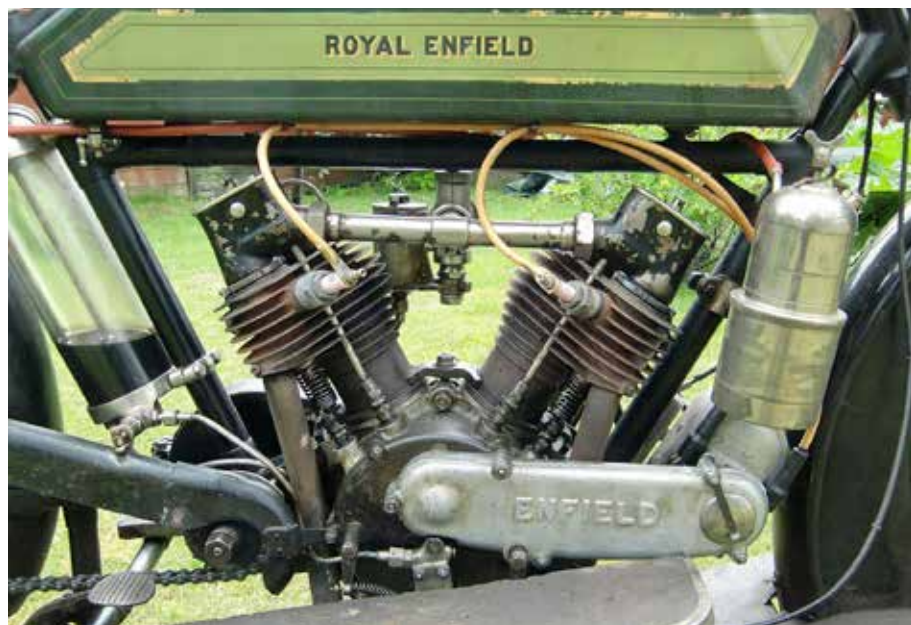
Bröderna Ingvar och Bertil Nilsson köpte Royalen 1964 av Per-Olof Åkerblad i Örebro, känd MC-handlare i staden - senare i Kumla. Bröderna hade på den tiden sin hemvist i Arboga, därför U-nummer på några av registreringskyltarna. Ingvar och Bertil var egentligen för unga för att göra ett formellt giltigt köp, så modern Ragnhild kom att stå som ägare, något hon gjorde ända till i början av 70-talet då mc:n föll ur det gamla och inte kom in i det nya registersystemet. Brö-

derna Nilsson är f.ö. de som startade och under många år drev "Motor-Bild", en verksamhet som efter Ingvar Nilssons död

togs över av "Esso" Gunnarsson och senare av Essos änka Iréne.

Ingvar hade före sin död noterat att Jörgen Danielsson i Läckeby utanför Kalmar, som han hade haft en hel del kontakt med genom åren, var intresserad av att köpa Royalen, men familjen övervägde under en längre tid om det inte var lämpligare att försöka avyttra den i dess hemland, Storbritannien. Så blev det emellertid inte och 2009 fick Jörgen, som blev kontaktad av Ingvars ene son - som också heter Jörgen (känd motocrossförare som var mycket nära att knipa ett världsmästerskap i 250-klassen) - möjlighet att förvärva Royalen innan den hann försvinna ut ur landet.

Jörgens Royal Enfield



Närbild på maskinens högersida



Oljetanken, med väl synlig oljenivå



Lucas baklykta



Här startar man maskinen



Karbidbehållaren



Royal Enfield:ens vänstersida



Lyktan, där ljuset kommer från den acetylenlengas som alstras i karbidbehållaren



Sadeln är av fabrikat Brooks

Jörgens Royal Enfield, som registreringsbesiktigades igen på 100-årsdagen 2014, är alltså i ett fantastiskt orenoverat originalskick på utsidan (allt mekaniskt är nu renoverat) och han ämnar behålla den i detta skick. En lite modernare Amal-förgasare sattes på redan på 50-talet av Åkerblad, men denna kommer snart att bytas ut mot original AMAC-förgasaren som följde med i en

härlig låda med träull. När jag hälsade på Jörgen fick jag tillfälle höra Royalen igång och riktigt fint lät det! Jag tror vi får se Jörgens maskin i ett kommande Skåne Rundt-rally ganska snart.

Jag låter nu bilder och foton tala för sig själva. Håll till godo!

MALKE