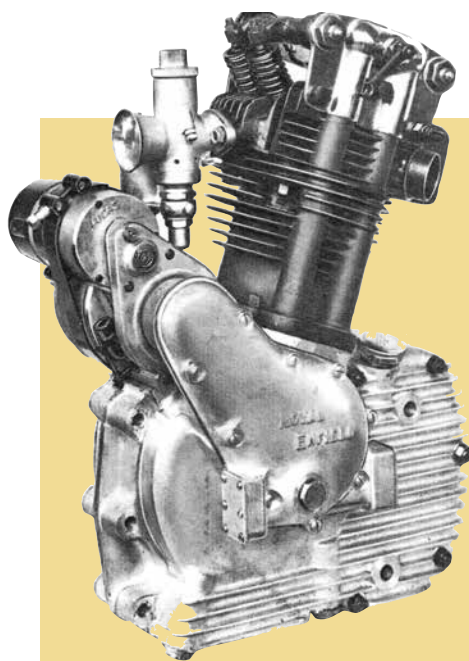




Den speciella treventilade motorn med helt inkapslad ventilmekanism och justerlucka för ventilspelet vid cylinderfoten. Observera det gamla utförandet på sportförgasaren.

Royal Enfield LO 1935

En treventilad 500 "Bullet"



Den fyrventilade motorn mod. LF som ersattes av LO

Motorhistoriskt tror jag just 1930-talet är det som bjöd på mest variation och överraskningar. Det var en tuff tid för motorcykelindustrin som kämpade en ojämn kamp med bilindustrin som kunde erbjuda allt billigare bilar för gemene man. Motorcykeltillverkarna svarade med att bredda sina sortiment för att täcka så stora kundkategorier som möjligt. I sin modellkatalog gällde att ha både små, billiga och robusta tvåtaktare till stora lyxiga fyrtaktare med kraftfulla motorer. Inom engelsk tillverkning är det här speciellt tydligt. Det gällde att vinna eller förlora.

Royal Enfield är ett typiskt exempel på detta. Modellutbudet kunde täcka allt från 126 cc tvåtaktare till 1140 cc V-twinfyrtaktare, men kanske inte under samma år. Modellerna varierade från år till år och vissa av dem svepte bara förbi för en kort tid. Andra modeller var bara för exportbruk, som den stora V-twinnen. Modell LO var en modell som i stort sett bara fanns ett halvår.

Modell LO introducerades på hösten 1934. Då såg den inte riktigt ut som den kom att göra när den kom ut till återförsäljarna. Det första utförandet hade Lucas magnetgenerator, men när modellen





Tankens paneler är präglade i plåten.

väl kom ut hade man ersatt den med en generator och batteritändsystem. Den här modellen skulle ersätta den tidigare fyrventilade modellen LF som visserligen funnits i tre år, men som även visat sig ha vissa konstruktionsproblem. Det var vanligt att det uppkom sprickor mellan avgasventilerna, vilket gjorde funktionen osäker.

Ventilsystemet var helt omkonstruerat på modell LO. Den hade ventilerna helt vertikalt mot cylindern istället för de vinkelställda som den fyrventilade hade. En annan avgörande förändring var att hela ventilmekanismen var inkapslad i ett kvadratisk "hus" på toppen. Motorn hade full cirku-

lationssmörjning med en tryckpump och en returpump placerade på var sida om registerkåpan. Oljetanken fanns integrerad med vevhuset, men helt åtskild från det. Rillorna i oljetankens gjutning skulle sörja för god



Förarvy. Vridgas till höger och vridtändning i vänster handtag. Alla kablar och wirar går inuti styret



kylning av den cirkulerande oljan. Konstruktionen skulle ge en tystare motor, mer pålitlig och med en längre livslängd.

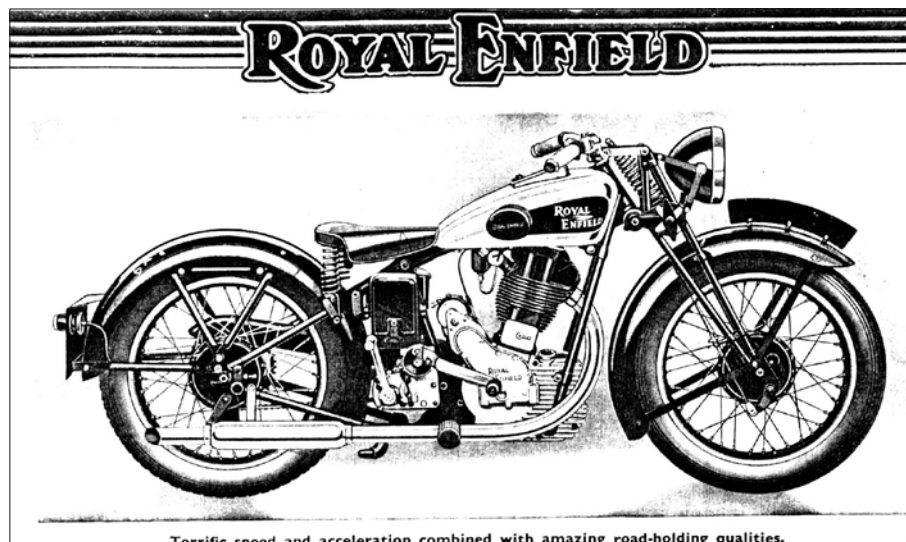
Modellen bjöd alltså på en hel del innovationer, men det verkar inte ha

övertygat kundkretsen. Kanske att motorns exteriör skrämde bort en och annan köpare. Vid en snabb betraktelse av motorn såg den ju ut som en långslagig sidventilare. Den lilla luckan vid cylin-

derfoten var ju typiskt för sidventilarna. På LO-modellen hade den samma funktion som för sidventilarna. För att kunna justera ventilspelet fanns ställskruvar under luckan på de två lyftarna. Det var alltså två stöstångar som jobbade mot tre ventiler i toppen. Det löste man genom att låta insugningsventilernas vipparm påverka båda ventilerna genom en balansvipa som var ledad i vipparmen. Det fanns helt enkelt ingen plats uppe på toppen att kunna göra justeringarna där, även om det fanns en lucka som gick att ta bort med ett par lettrade muttrar.

Modellen var ganska påkostad, med mycket krom vackra paneler på tanken. De var f.ö. i relief på ovansidan och på tankens sidor så någon tveksamhet om hur stora fälten som skulle lackas fanns inte.

I svensk litteratur har det inte funnits så mycket att finna om modellen så jag kontaktade VMCC:s märkesexpert Bob Yate för lite mer info. Till min förvå-



Terrific speed and acceleration combined with amazing road-holding qualities.

Modellen som den presenterades hösten 1934



Inga mätare eller omkopplare i lyktan. Allt finns på instrumentbrädan på tanken.



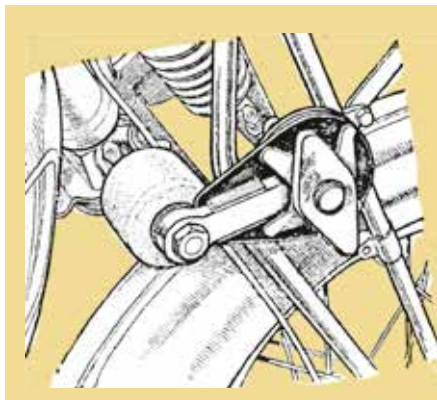
Alla wirar går inuti styret. Trångt men snyggt.

ning visade det sig att han aldrig hade sett denna modell i verkliga livet, däremot var han kunnig om dess historia och utförande. Han kunde bl.a. direkt se av bilderna jag skickat över att växellådan nog inte var riktigt rätt. Det är något som kräver ett eget kapitel.

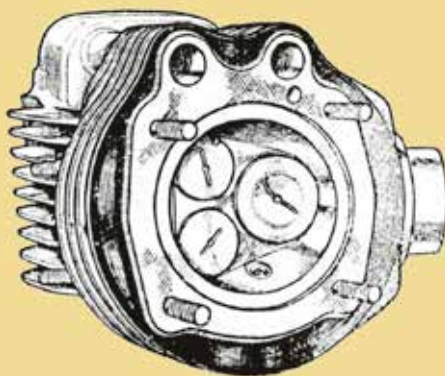
Det är Göran Nilsson i Vimmerby som har färdigställt denna renovering. Faktum är att renoveringen startade redan i början av 1970-talet, då i Tomas Söderbloms regi. Ja, ni vet han som grottade ner sig i Brough Superiors svenska historia. Nuförtiden lär han samla telefoner till sitt telefonmuseum istället. Tomas lämnade bort mycket av renoveringen och dessvärre blev väl inte resultatet det önskade. Renoveringen avstannade och objektet såldes vidare till Ulricehamn för att där med tiden hamna hos Gunnar Svensson. Där fortskred renovering-



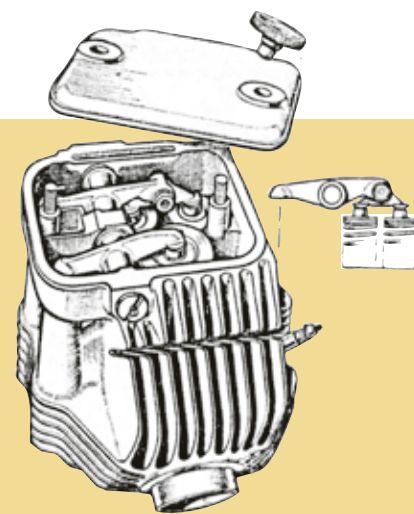
Den rätta växellådan väntar på rick-rack-mekaniken för att bli funktionsduglig.



Gummimuffen på gaffeln var ett genidrag.



Ventilernas placering i toppen. Två små för insug och en stor avgasventil.



Ventilmekanismen i "vipparmslådan".

en, men fastnade på växellådan. Den fyrväxlade originallådan fanns med cykeln, men rick-rack-delen var okomplett och hade ersatts av delar från en 50-tals låda, vilket inte alls fungerade.

När Göran tog över objektet för två år sedan var växellådan fortfarande det stora problemet, samt att originalgeneratorm saknades. En sån generator fanns i Österrike hos firman British Only, men växellådans saknade delar är fortfarande ett olöst problem. För att överhuvudtaget komma vidare skaffade Göran en växellåda, som vad avser hus och innehåll är identisk med originallådan, men

som har en helt annan gavel. Efter lite justeringar gick det att passa in den lådan i ramen. Det har fungerat alldeles utmärkt och dessutom har han fått tydlig växellägesindikering på köpet. Det moment i renoveringen som annars lockade fram flest kraftuttryck var när alla wirrar skulle dras genom styret. Snyggt när det är klart men ett litet he-e att få dit.

Glädjande nog har det gått att spåra motorcykeln tillbaka i tiden, vilket bevisar att den faktiskt har sålts ny i Sverige. Den registrerades första gången den 23/5 1936 på en skogvaktare Ragnar Olsson i Brandsbol i Gräsmarks socken,

d.v.s. i Värmlands län. Senare hamnade den i Småland, Jönköpings län, där den avregistrerades 1954.

Redan i april 1935 kom efterföljaren till modell LO, som kom att heta LO2. Prispressen hade säkert gjort att marginalerna på LO-modellen hade krympt så pass att man inte ansåg det möjligt att fortsätta tillverkningen. LO2 hade samma tekniska koncept som LO, men var avskalad vad gällde det yttre. Allt krom lär ha varit ersatt av silverlack. Även denna modell verkar ha försvunnit under 1935 och ersattes av en ny fyrventilad 500 cc "Bullet" med vinkelställda ventiler och något större slagvolym.

Göran är väldigt nöjd med sin LO. Den är smidig och har fullt tillräckliga fartresurser för att hänga med i dagens trafikrytm. Topphastigheten lär ligga strax under 120 km/tim. Vår förhoppning är att vi får se honom på några träffar under nästa säsong på LO:n. Om han nu tar sig tid från alla renoveringar som är på gång. På mekarbänken står en REX, i garaget en New Imperial och alldeles nyligen har det även blivit en Ragne SS att ta hand om.

BÖRJE

KÄLLOR:

VMCC Märkeskonsulent Royal Enfield: Bob Yate
British Motorcycles of the 1930s: Roy Bacon
The Motorcycle sept.-34 och april -35.



Göran och hans sällsynta maskin.

TEKNISKA DATA FÖR 1935 ÅRS UTFÖRANDE

Borring/slag	85,5 x 85
Slagvolym	488 cc
Smörjning	Torrsump, total cirkulationssmörjning
Oljemängd	2 liter
Tändning	Lucasgenerator 36W och batteritändning
Växellåda	4-växlad Albion
Däck	3,25 x 19
Vikt	159 kg
Topphastighet	c:a 120 km/tim