

Prøvet

Nostalgisk egoist-racer med charme

Royal Enfield Continental GT 535 er ændret på adskillige punkter i forhold til tidligere Royal Enfield modeller, og den er blevet til en letkørt og godt styrende mc med karisma. Men hvad angår teknik, funktionalitet, råstyrke og kvalitet overhales den indenom længe før målstregen af konkurrenterne i samme prisklasse.

Tekst: Karsten Lindberg

Foto: Lars Rulffs, Karsten Lindberg

Royal Enfield's Continental GT 535 retro café racer har ikke bagsæde eller fodhviler til passagerer som standard, men det er en egoist-mc, som vækker glimt i øjnene, og den er med sit stilfulde retro-look et sikkert samtaleemne, når den dukker op i byens café-miljøer. Den bemærkes i bybilledet, er charmerende og har det, som gør det helt i orden at stille den steder, hvor det ellers ikke er god tone at placere sin motorcykel. Noget gør det på en eller anden måde OK, og det giver et løft til brugsværdien af GT'eren.

Den 535 cm³ store en-cylindrede motor med en beskedent effekt på 29 hk og et drejningsmoment på 44 Nm kan godt følge med, hvis der lukkes op for omdrejningerne. Men GT'eren mangler alligevel lige de ekstra kræfter, der skal til for at føle sig godt klædt på til overhalinger på landeveje. På motorvej går det helt galt, hvis farten kommer over 130 km/t, og så gør man klogest i at blive i den inderste vognbane. Drister man sig alligevel ud



Royal Enfields Continental GT 535 har karisma og er nærmest skabt til at flyde i café-miljøet. Den får som her ofte lov at blive holdende i modsætning til mange andre motorcykler.

på den flersporede og ændrer markant i sin kørestilling ved at rykke bagdelen helt tilbage i sædet, er der 5-10 km/t ekstra at hente og alligevel godt 1.500 o/m tilbage på tælleren, der går til 5.000, før det røde felt starter. I den stilling skulle man tro, at der var begrænset med komfort, men faktisk tog

jeg den jyske motorvej fra Aarhus til Middelfart i ét hug og kunne endda slappe af i armene, fordi fartvinden hjalp med at bære overkroppen.

Gasresponsen fra den elektroniske indsprøjtning giver ikke umiddelbart tanker i retning af race – den afleverer accelerationen i adstadige portioner,

som ikke får kroppen til at flyde ud af sædet. Der er med andre ord lidt ventetid på eksplosionen, hvilket også får det store kick til at udeblive. Men har man hjerte for segmentet og Royal Enfield, så er det også helt andre ting, som gør livet på ryggen af en Continental GT værd at leve. EFI-motoren



Den store forlygte giver et godt lys og er med til at give GT'eren det nostalgiske retro-look. Modellen har i øvrigt både el-start og kickstarter.



Benstillingen på Continental GT er god, men sædet er hårdt og egner sig ikke til længere ture. Designeren har dog monteret afstandsholder bag ved hælen – en fin detalje ligesom gasbagdæmperne.



Karisma, charme og tid til afslapning er indbegrebet af GT'eren, som er ren nostalgi for livsnyderen i inderbanen. Har man en Royal Enfield, er det helt ok at tage den med ro.

er ret smidig og kan faktisk køres stille og roligt i højeste gear helt ned til godt og vel 2000 o/m. Koblingen aktiveres let med to fingre, og 5-trins gearkassen fungerer godt, omend der er lidt langt mellem gearene.

Instrumenterne på Continental GT er semi-digitale og består af 2 runde retro-udseende instrumenthuse med speedometeret siddende til venstre og omdrejningstælleren til højre. Brændstofniveau og triptæller vises med henholdsvis bjælke og LCD-tal, men ellers sker visningen med visere som i forgangen tid og med noget utydelige info- og advarslamps. Ladelampen lyste indimellem ved lave omdrejninger eller tomgang.

Den kæmpe forlygte giver et godt lys, og man bliver set i trafikken. Baglygten har desværre kun én almindelig glødepære. Blinklysene har den der forsinkede egenskab - de blinker ret langsomt, og

jeg følte lidt, at der manglede strøm på batteriet, hvilket absolut ikke var tilfældet. Sådan er det bare.

De originale spejle var ikke monteret på den prøvede model, men importøren sendte os standard-spejle til eftermontering på grebbløkkene. Disse spejle vibrerede meget ved lave omdrejninger og havde et sløret udsyn bagud over 2.500 o/m for så at blive helt rolige og brugbare ved motorvejskørsel. Jeg synes, de ødelagde retro-racer-looket en smule, men lov er lov, og så må der jo spejle på. Som ekstraudstyr fås i øvrigt spejle beregnet til at spænde på styrenderne.

GT 535 har ingen kåbe eller vindbeskyttelse - der kunne egentlig godt have været noget nostalgisk fiber i lavt retro-design, men det er ikke der, inderne har ønsket "raceren" hen.

Kørestillingen er foroverbøjet, og det giver en

fin afbalanceret kørestilling, når speedometernålen sniger sig over 80. Resten af vejen op til de maksimale 135 kilometer i timen på speedometeret kan godt give lidt modstand i nakkemusklene, men man sidder forbavsende godt - måske den kæmpe forlygte tager noget af trykket? Kørestillingen på Continental GT er i bedste racerstil med vægten på arme og styr, hvis der slappes af. Maskinen er ikke en af de hurtigste, og det er så som så med fartvind til at bære overkroppen. Derfor kan det være ret belastende at tage længere stræk uden pauser, hvis hastigheden er under 100 km/t.

Vinklen mellem over- og underben er rimelig god, hvis benlængden ikke konflikter med underbenet af tanken, for tankens fine nedsænkning i siderne, hvor knæene gerne skal placeres, passer ikke helt så godt selv til mine ellers ret korte ben, og så må knæene jo forvises til et andet sted.

Helt personligt

M. Farsi, som har erfaring fra en Himalaya-tur og egen importeret Royal Enfield Bullet 350, har prøvet Continental GT 535 og fortæller her om det indtryk den gav ham:



TN tilbød mig at køre en tur på GT'eren og efterfølgende fortælle lidt om indtrykket samt forskellen mellem min egen Royal Enfield '62 Bullet 350 og Continental GT. Jeg har ikke kørt mange kilometer på 350'eren, siden jeg fik den hjem fra Indien i 2007, så nogle af erfaringerne stammer også fra 3.500 kilometer på en Royal Enfield Classic fra '91 på asfalterede veje i Delhi og nordpå på små bjergveje og til nærmest ufremkommelige stier i Himalaya. Kan jeg overhovedet sammenligne en 54-årige Enfield Bullet 350 med en splinter ny Continental GT? Jeg kan ikke undlade at sammenligne køreoplevelser og indtryk, selvom det ikke er helt fair, for det er næsten kun Enfield navnet på tanken, som vidner om et sammenligningsgrundlag.

GT-turen blev på omkring 30 km landevej. Idet jeg trykker på startknappen, hopper GT'eren i gang. Sikken en oplevelse. Min 350'er, har naturligvis kun kickstart. Når den er kørt varm, kan

I modsætning til de tidligere Bullet og Classic modeller fra Royal Enfield er Continental GT 535 stilet mod Café-race og retro, og den har da også lidt ekstra kubik og kræfter at gøre godt med.



Continental GT har en stivhed, som de tidligere Royal Enfield modeller ikke havde. Sammen med den ændrede affjedring er svingkørsel blevet en god tak bedre. Uden traction-control af nogen art klarer stivheden og de fabriksmonterede Pirelli Sport Demon dæk svingene på en overraskende sikker måde - i hvert fald hvis vejen er jævn. Der er dog stadig plads til forbedring af den forreste affjedring, og lidt spøjst er det at være nødt til at tænke over nedlægningsvinklen, for frigangen er forskellig fra side til side. Sidestøttebenets montageplade kommer tidligere i vejen, end man lige regner med, når der skal lægges sportsligt ind i venstresving. Indtil det sker, er både stabilitet og styring i svingene dog god.

Som standard er affjedringen sat til sport, hvilket betyder, at den føles ekstra hård. 41 millimeter teleskop-forgaflen med 110 millimeter vandrang kan ikke justeres, hvorimod de 2 Paioli gasdæmpere på bagsvingeren kan justeres på forspændingen. De har dog kun en fjedervandring på 80 millimeter, og den hårde affjedring kan bestemt mærkes op gennem det tynde sæde. Jeg vil godt anbefale nyrebælte til længere ture og byture med mange lyskryds, hvor vibrationerne godt kan ende ud med at blive decideret ubehagelige. Til gengæld er stellet ret stift og med affjedringen i sport, må jeg rose GT'eren for styrevillighed og stabilitet i svingene, når der køres friskt.

GT'eren bremser faktisk fint. Den har armerede bremseslanger, en 2-stemplede Brembo-kaliber og en 300 millimeter flydende forskive. Af uvisse årsager har Royal Enfield valgt at bruge deres egen-udviklede bagbremse-kaliber, som absolut ikke er værd at skrive hjem om - trods armerede bremseslanger.

Måske det kun drejer sig om en udskiftning til andre bremseklodser, men den monterede bagbremse virker ret begrænset, og det er synd.

Inderne har gjort en del for at få GT'en i retro-racer-look, og det er lykkedes langt hen ad vejen. Ser man på GT'en fra lidt afstand, virker det hele tilforladeligt og pænt udført, men går man tættere på, afslører der sig nogle fadæser - man kan fristes til at sige at Royal Enfield Continental GT ser godt ud langt fra - men faktisk er nok snarere, at kvaliteten og finishen på GT'en langt fra ser godt ud. Gummislanger (herunder benzinslangerne) og indfatninger har adskillige revnedannelser, som tyder på ringe kvalitet, eller at de måske er hentet fra en forældet lagerbeholdning. Der er anvendt almindelig isoleringstape til ledninger og ender, og det er tydeligt, at vind og vejr vil få bugt med det inden for få tusinde kilometer. Ærgerligt, at der ikke er brugt krympeflex eller tilsvarende. Det ser ud til, at der er kælet for detaljerne i designfasen og i starten af produktionen og sjusket gevaldigt i den sidste del.

En Royal Enfield Continental GT 535, som fås i enten rød eller gul, står til en pris på 76.000 kroner og skal konkurrere i et prisleje, hvor også Yamaha MT-07, Honda CB 500 og Suzuki SV 650 A, GSF 650 og GSF 650 befinder sig - for blot at nævne en håndfuld af konkurrenterne. Så følelserne skal trække ekstra kraftigt i retro-hjertet for at vælge GT'eren. Vi er dog enige om på redaktionen, at Continental GT 535 absolut er det bedste vi har prøvet fra Royal Enfield indtil nu. Spændende bliver det at se, hvad den kommende Royal Enfield Himalayan LS 410 byder på, når den forhåbentlig kommer til Europa sidst på året.



Hovsa! Mange steder er Royal Enfield sprunget over, hvor gærdet er lavest. Her bliver der anvendt almindelig isoleringstape i stedet for krympeflex eller lignende.

Data for Royal Enfield Continental GT 535

Motor: Luftkølet 1-cylindret 4-takts. Overliggende knastaksel (ohc), 2 ventiler; 535 cm³, boring 87 mm, slaglængde 90 mm, kompressionsforhold 8,5:1; 29,1 hk (21,4 kW) ved 5.100 o/m, 4,5 kgm (44,0 Nm) ved 4.000 o/m. Indsprøjtning, Miljøgodkendelse: Euro3. Vådsumpsmøring. 330 W generator, 12V/14 Ah batteri.

Transmission: Primaertransmission ved tandhjul 18 tænder), våd flerpladekobling, 5 gear, udvx. 3,063:1 - 2,013:1 - 1,522:1 - 1,212:1 - 1,000:1, kædetræk til baghjul.

Stel m.m.: Dobbelt lukket rørstel i stål, akselafstand 1.360 mm, Ø 41 mm teleskopforgaffel, 110 mm vandrang; stålsvinggaffel med dobbelt Paioli gasdæmpet affjedring med justerbar fjederforspænding, 80 mm vandrang. Ø 300 mm flydende ophængt enkeltskive forbremse med 2-stemplede calipre fra Brembo, bagbremse Ø 240 mm skive med 1-stemplede caliper fra RE, stålarmerede bremse-slanger for og bag. Alu-fælge med rustfri trådege, Pirelli Sport Demon dæk, 100/90-18 (20/22 PSI), 130/70-18 (30/32 PSI).

Mål og vægt m.m.: Længde 2.060 mm, bredde 760 mm uden spejle, højde 1.070 mm uden spejle. Sædehøjde 800 mm, solosæde, frehøjde 140 mm. Tankkapacitet 13,5 liter, reserve 3 liter. Koreklar og fuldtanket 184 kg, totalvægt 365. Forlys 12V H4 60 / 55 W, baglys 12V 21W/5W.

Præstationer og forbrug: Tophastighed iflg. fab. 135 km/t, 0-100 km/t ca. 3,7 sekunder, gennemsnitligt prøveforbrug 21,1 km/l, oktan 95 blyfri. Teoretisk aktionsradius: 284 km.

Importør: Usource import/export, Holmegårdsvej 51, 3400 Hillerød, tlf. 29210292, www.enfield.dk.

Pris: 76.000 kr plus lev. 1.838 kr. Farver i DK: Rød og gul.

jeg få gang i den med et forsøg. Står den stille et par uger, skal jeg væbne mig med tålmodighed, og efter vinterhiet er det ligefrem et mareridt at få liv i cyklen. Her vinder GT'en, som både har kickstart og el-start.

GT'en er startet, men lyden fra udstødningen mangler den kendte og fantastiske lyd, jeg er vant til. Selvom udstødningen designmæssigt passer fint til maskinen, er vi ligesom ikke rigtigt på bølgelængde, omend jeg aner en sagte "hvisken-fra-fortiden". Når min gamle 346 cm³ Bullet begynder at trække vejret, osler luften af karisma (og lidt røg). Her taber GT'eren.

Det første sving nærmer sig, og jeg lægger GT'en ned for derefter at accelerere ud af svinget. Uha, det kan den altså godt sammenlignet med 350'eren, som kun er til at dreje, hvis hastigheden er under 60 km/t, og den føles, som om forhjulet er boltet fast til stellet i ligeudstilling. Her er GT'en en klar vinder - den både svinger, bremses og accelerer langt bedre.

Forbremsen har et godt bid. Bagbremsen, tja... selvom den i modsætning til 350'erens tromlebremser har skive på baghjulet, leverer bremsen et tandløst bid. GT'erens acceleration er nærmest en superbike værdig, i hvert fald sammenlignet med den gamle. GT'eren har også 11 hk mere end de 18 hk, som Bullet'en har, men efter 54 års hårdt arbejde passer betegnelsen 18 ghk (gamle heste-kræfter) langt bedre. Gearskiftet på GT'en er godt. Der er stadig langt mellem gearene, men de er lettere at finde. Jeg kan gear ned uden at være nødt til at lægge øre til brok fra gearkassen. GT'en vinder også i gearskift-kategorien.

Min vurdering er, at GT'eren klarer sig bedst af de to på funktionalitet og styrke. Er man derimod til følelser, nostalgi, charme, motorlyd og ikke mindst sjæl og personlighed, har min gamle Bullet-dame stadig meget at skulle have sagt. Vil jeg bytte? Glem det!!



Farsi har god erfaring med de lidt ældre modeller af Royal Enfield og har selv importeret en Bullet 350. Her ses han med sin egen 350'er og den prøvede Continental GT 535.