



Rozměrný kryt pravé strany motoru skrývá mohutný setrvačnik, jehož ložatky dochlazují válec

Enfield India Diesel

Všichni o něm vědí, každý o něm někdy slyšel, případně se setkal s nějakými jeho modernizovanými variantami. Ale ten pravý a jediný správný, tedy indický diesel, doted u nás nikdo pořádně neviděl. Každopádně věřte, že Enfield India Diesel skutečně existuje. Startoval jsem ho, jel jsem na něm a je to hodně silné indické kari.

text a foto: Bonza Křeměček (jan@bikes.cz)

Ujet na jednu nádrž tisíc kilometrů je snem snad každého bikera. Některé motorky zvládají sotva pětinu, jiné o něco víc. Jednoznačným králem je ovšem tahle raritka z Madrasu (toto město je známé také jako Chennai), jejíž skoro neuvěřitelná spotřeba kolem půldruhého litru nafty na sto prostě nemá obdoby. V kombinaci s obrovskou asiřtřicetilitrovou nádrží jde o stroj s největším akčním rádem na světě, protože se pohybuje opravdu okolo toho tisíce kilometrů. Výjimkou jsou možná pouze některé armádní speciály. Vychytanější moderní varianty od německé firmy Sommer již mají spotřebu o něco vyšší.

V roce 1993 založil fanda dlouhozdívňů z Indie Jochen Sommer v Epsteinu zastoupení Royal Enfield. Hned se snažil model India 325 Diesel dostat na trh. Po mnoha letech peripetii a homologačního papírování to vzdal a raději dal život novému stroji Sommer Diesel 26, který původní indickou variantu trochu připomíná. Naftáky Sommer jsou

sice postavené na bázi Enfieldu, ale tuče v nich nový a samozřejmě ekologičtější motor Hatz.

Motory moderních dieselů mají zpravidla vyšší objem válce (Sommerův Hatz má 462 cm³) a samozřejmě i výkon, což spotřebu trochu zvedá. Starý dobrý stabiláček se spotřebou litru na hodinu je holt rekordman.

Kdo si počká...

Původní Enfield Diesel je třítáctadvacítká, jejíž výkon se udává někde mezi šesti až sedmi koňmi při 3600 ot./min. Jde o výkon, který připomíná motory z počátku minulého století, ale ten krouťák! O zvuku ani nemluvě. Když si počkáte, zvolna puřící píst se nakonec při jízdě přeci jen roztáhne a kochačí jízdu hezkou krajínou zvládá motor bez problémů. Byť se v sedle tohoto doteku historie nedostanete přes osmdesát, nevadí. Stejně jste už i tak na hranici možností podvozku a bubnových brzd.

Řazení má nafták z Indie na pravé, tedy na té správné straně, jak by řekl legendární závodník pan Václav Parus. Je obrácené, jednička nahoru, zbylé další tři rychlosti dolů. Pozdější převodovky již nesly na krytu hrký nápis „5 speed“. Malá páčka, dostupná patou, umožňuje „najít“ rychle neutral. Ale převodovka není zase tak hrozná, že by se nedalo při dojezdu na křivovatku vyradit. Spíš to vypadá, že páčka slouží k vyřazení při jízdě z kopce a tím k ještě větší úspoře paliva. Když pomíneme specifický způsob startování a zadní brzdu vlevo, je ovládání a jízda na India Dieselu podobná jako na jiných dobových záležitostech.

Nový, nebo starý?

V posledních letech se i indická továrna, vyrábějící nepřetržitě od roku 1955, soustřeďuje jako každý na co nejvyšší možnou kvalitu. Přibývají „moderní“ komponenty, kotoučové brzdy, elektrický startér, metalické laky. O motocykly Royal Enfield je velký zájem na celém světě, vyvážejí se do USA, Anglie, Německa a Japonska. Jen v Americe bylo donedávna asi dvacet dealerů. Staronové Enfieldy dnes reprezentují jedinečnou možnost, jak pořídit nový, ale zároveň klasický stroj se všemi jeho typickými muškami a krásami. Na předloňské kolínské motocyklové výstavě představila značka mimo jiné řadu překrásných café-racerů s nepokvmeným rodokmenem: kola na drátech, bubnové brzdy, klasické podvozky, karburace a spousta chromu. To vše přitom za docela rozumné ceny, začínající asi na čtyřech tisících euro. U nás bohužel zatím stále dovozce chybí.

Zkušenosti majitele

Do Indie jezdím pravidelně, pořádám zájezdy do mnoha oblastí právě v sedlech Enfieldů. Neumím vysvětlit, proč jsem se pro tento diesel rozhodl. Indický pronajímatel motorek mě vzal jednou do skladu, kde jsem viděl ohromné množství Enfieldů Bullet 500 a několik dieselů. Nafták mě vždycky zajímal, protože ani v Indii běžně nejezdí. Nakopí jsem ho, projel jsem se a bylo to. Někdo si koupí obraz a těší ho, že mu doma visí na zdi, mně se líbí Enfield diesel. Je přibližně z roku 1965, u těch indických věcí je to těžké určit, protože jsou poskládané. Všechny díly starších modelů jsou ale naprosto stejné, jako byly před lety, takže je to vlastně jedno. Diesellový motor visí v úplně stejném rámu bez modifikací, převodovka je taky stejná. Pěče o diesel není velká. Je třeba čistit drátěný vzduchový filtr a asi po pěti tisících se mění olejový filtr. Stačí naprosto běžný olej pro čtyřdobé motory, protože to vždycky bude lepší, než co do toho lží domorodci. Žere to hodně oleje, pořád se dolévá, a tak nemá smysl lít nic drahého. Motor Enfieldu, ze kterého nekape olej, dává znamení, že v něm žádný olej není...

Jízda na dieselu je skvělá. Ráno nastoupíš, pět minut to startuješ, vůbec to nejde. Když to chytne, necháš to běžet celý den, nemá cenu to vypínat...

Není to motorka na běžné ježdění. Spíš na kochačku a občas na sraz veteránů. Sehnat náhradní díly není problém, stejně tak pneumatiky. Startování je fakt zážitek. Jednak to má normální dekompressor, ale pak ještě nadzdvihávač výfukového ventilu, aby tam nebyla taková komprese. Jinak by při startování klouzala spojka. Po jedné otáčce se nadzdvihávač vždycky sám zavře, aby to chytlo. Má to kompresi snad jedna ku osmnácti. Na čtverku to jede něco mezi sedmdesátí a osmdesátí. V Indii se na normálních silnicích jezdí pomalu. To je dáno jednak nekvalitním povrchem, a taky obrovskou hustotou provozu, který je tak relativně bezpečný. V desetimilionovém Dillí se jezdí stabilně maximálně čtyřicítkou, doprava spíš tak nějak plyne.

Tenhle diesel opravdu ani v Indii nepotkáš často. Byl myšlen jako stroj pro nejdřívší zemědělce, takže spíš jako pracovní nástroj. Kdo se cítí být v Indii motorkářem, jezdí na benzínových Buletech.



Jízda na indieselu přináší nezapomenutelný zážitek