

Indisch-sibirischer Retro-Chic

Royal Enfield bringt mit der Continental GT ein Eisen auf den Markt, das die Faszination der alten Café-Racer verströmt. Was der Einzylinder kann, berichtet *Klaus Buttinger*

Von Klaus Buttinger

Während man in Japan noch aus dem kleinsten Kubikmillimeter Motorradhubraum ein Quäntchen Drehmoment herausholt, bedienen sich erfolgreich Hersteller aus Russland und Indien die wachsende Gemeinde der Retro-Chic-Liebhaber. Leistung ist denen unwichtig. Sie wollen sich mit ihren Bikes von der Meute abgrenzen.

Das Ural-Werk im westsibirischen Irbit setzt ebenso auf den Trend wie die Hersteller der Royal Enfields in Indien. Beide Marken laufen für heimische Interessenten erfreulicherweise in Oberösterreich zusammen, genauer in Marchtrenk, wo sich Hari Schweighofer vor einem Jahr niedergelassen hat. Seit 1992 importiert der Linzer Ural-Gespanne (s. u.), seit



Bildhübsch: ein Traum von einem Retro-Bike. Schmalz fehlt ihm halt. Fotos: Werk

2003 hat er die Europa-Vertretung inne. 60 Händler versorgt er mit den robusten Dreirädern, in denen ein 750er-Boxermotor mit 40 PS bollert. Seit zwei Jahren ist Schweighofer zudem Österreich-Importeur von Royal Enfield, jener alten britisch-indischen Marke, die es schon seit 1909 gibt. Er folgt damit dem legendären Herrn Horwath aus dem Waldviertel.

Bei Herrn Hari sind die Enfields mindestens ebenso gut aufgehoben. Besondere Freude macht ihm derzeit die kürzlich erstmals ausgelieferte Continental GT, eine

Neuaufgabe des gleichnamigen Café-Racers mit 250 ccm aus den 1960er Jahren. Im Retro-Modell blubbert zwar immer noch ein stehender Einzylinder mit überaus hübsch ausdefinierten Kühlrippen, den Vortrieb erledigt allerdings nun ein Kolben unter einem Explosionsraum von 535 ccm.

Wer erwartet, dass das Chromhäfen anreißt wie Wal Willy auf Freiheitssuche, sitzt verkehrt. Zu erwarten ist ein sanfter Druck aus dem Drehzahlkeller, der über die langwegige Schaltung zur idealen Cruising-Geschwindigkeit von 90

bis 100 km/h führt. Dann dreht der Single knapp 3000 Touren, und die Vibrationen an den angenehm langen Stummeln bleiben erträglich. Fahrwerk und Bremsen wirken tadellos, die Verarbeitungsqualität rund ums Elektrische könnte besser sein. Aber wurscht! Fesch ist die GT wie eine Prinzessin – eine reife.

CONTINENTAL GT EFI 535

Motor: Einzylinder-Viertakter, Bohrung 87 x 90 mm, 535 ccm, Einspritzung, 30 PS (21 kW) bei 5100 U./Min., max. Drehmoment 44 Nm bei 4000, E- & Kickstarter, 5-Gang, Kette.

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, 41 mm Tele-

gabel, verstellbare Paioli-Federbeine, Bremse vorne 300-mm-Doppelsattel-Solzscheibe, hinten 240 mm, 18-Zoll-Pirelli Sport Demon. Sitzhöhe 800

mm, Gewicht fahrfertig 184 kg
Prels: 7990 Euro.



Ural Ranger Zarja (=Abendrot)