

Royal Enfield Continental GT 650 Twin

Der Nachfolger der Continental GT 535 auf Basis der 650er Twin Modelle

Die GT ist ein Caferracer im Stil der 1960er Jahre

Auf den folgenden Seiten findet ihr meinen Fahrbericht der Continental

Technische Daten Royal Enfield Continental GT 650 Twin

MOTOR

- Bauart/Kühlung 2 -Zylinder 4 Takt Reihenmotor/ Luft-Öl
- Hubraum 648 cm³
- Ventilsteuerung/Ventile pro Zyl. eine obenliegende Nockenwelle, 4 Ventile pro Zylinder
- Leistung/Drehmoment 34,5 kW/47 PS bei 7100 U/min, 52 Nm bei 5150 U/min
- Höchstgeschwindigkeit 170 km/h
- Getriebe 6 Gang, Anti Hopping Kupplung
- Verbrauch/ Abgasnorm 3,99 l/ 100 km, Euro 4 (ab Bj 2021 Euro 5)
- CO₂ Emission 99 g/km

FAHRWERK & BREMSEN

- Bauart Stahlrohrrahmen mit geschraubtem Unterzug
- Federweg vorne/hinten 130 mm / 120 mm
- Bremse vorne/hinten schwimmend gelagerte Scheibenbremse 320 mm / Scheibenbremse 240 mm
- Bosch M 9.1 Zweikanal ABS
- Bereifung vorne/hinten 100/90-18 MC 56H / 130/70-18 MC 63H

ABMESSUNGEN & GEWICHT

- LxBxH (ohne Spiegel) 2122 mm x 745 mm x 1165 mm
- Bodenfreiheit 174 mm
- Radstand 1400 mm
- Sitzhöhe 804 mm
- Leergewicht 200 kg
- Zuladung 200 kg
- Tankinhalt 12,5 l

Weitere Infos, Videos und die aktuellen Preise findet Ihr auf der Internetseite von Royal Enfield unter www.royalenfield.com

Just another magic Monday

Fahrbericht Royal Enfield Continental GT 650 Twin

Es war ein arbeitsreicher Tag, es wird Zeit den Kopf wieder auf Null zu stellen. Ich schnappe mir Wachsjacke, Jethelm und meine Continental GT 650 Twin. Nach zwei Fahrminuten bin ich hinter dem Ortsschild und vor mir nur freie Landschaft.



Zügig schalte ich durch die Gänge und fahre vorbei an gemähten Streuobstwiesen. Es war ein sonniger Tag, das frisch gemähte Gras duftet und es ist noch die Wärme des Tages zu spüren. Ich schwinde durch die ersten Kurvenkombinationen und mein Kopf ist schon Fahrmodus, einfach nur Motorrad fahren und abschalten. Mit der Continental GT 650 schalte ich mehr, als mit der Interceptor.

Runtergeschaltet in den 4. Gang und im Kurvenscheitel wieder Gas geben – der Twin zieht kraftvoll durch die Kurve und ganz schnell bin ich wieder im 6. Gang. Das Schalten ist mühelos, jeder Gang sitzt geräuschfrei. Ich habe diese Strecke schon oft mit der Continental GT 535 gefahren, doch der Twin zaubert mir ein noch breiteres Grinsen ins Gesicht. Die 20 PS mehr sind deutlich spürbar. Die Sitzposition ist nicht zu sportlich, der Druck auf den Handgelenken nicht zu groß.

Vor mir das Cockpit mit zwei Rundinstrumenten, das schon von der 535er GT bekannt ist, eine glatte Gabelbrücke mit dem RE Emblem, umrahmt von Lenkerstummeln, die an zwei formschönen Lenkerhaltern montiert sind. Die Details an diesem Motorrad sind schlicht, aber klassisch schön gestaltet. Ich habe schon einige Kilometer auf der Interceptor gefahren, doch erscheint mir die GT eindeutig die schlüssigere Konstruktion. Durch die etwas weiter nach vorn geneigte Sitzposition ist der Druck auf die Gabel etwas höher, was deren Ansprechverhalten positiv beeinflusst.

Der Kniewinkel ist trotz zurückverlegter Fußrasten nicht unangenehm.

Aus den Erfahrungen mit der Interceptor habe ich meine GT auf Bridgestone BT 45 umbereift, der Unterschied ist deutlich spürbar.

Jede Kurve durchfahre ich ohne Nachkorrektur, das Fahrgefühl ist direkt und sicher als mit den serienmäßigen Pirelli Phantom Reifen.

Der Austausch der hinteren Federbeine gegen Ikonos verbessern durch ein besseres Ansprechverhalten die Spurführung.

Das spurstabile Twin Fahrwerk dankt mir diese Umstellung durch ein makellooses Kurvenverhalten.

Des Weiteren habe ich die GT mit einem größeren Ritzel ausgestattet, dies reduziert die Drehzahl und der drehmomentstarke Motor lässt keine Leistungseinbuße bemerken.

Der 6. Gang fungiert nun als ein Overdrive auf langen Strecken

Die Endgeschwindigkeit der GT habe ich noch nie ausgetestet, die Leistung des Motors ist für die Landstraße völlig ausreichend. Wer dennoch der Meinung ist, die angegebenen 47PS seien zu wenig, sollte sich Gedanken über seinen Fahrstil machen. Der Kraftstoffverbrauch hat sich bei zügiger Landstraßenfahrt auf 3,8 Liter/100 Kilometer eingependelt, wobei Reiseschnitte von 70km pro Stunde durchaus möglich sind.

Ich mache einen kurzen Zwischenhalt am Straßenrand. Die reifen Getreidefelder leuchten in der Abendsonne, bald beginnt die Ernte. Dann wird es, wenn der Erntebetrieb beginnt, auf den kleinen Straßen eine Weile gefährlich zum Motorradfahren. Daher nutze ich die Zeit davor um die noch leeren abendlichen Strecken zu genießen. Die GT ist, wie die Interceptor, sehr sauber verarbeitet, einzig der immer noch verwendete Silberlack an den Auspuffhaltern trübt etwas die sonst so makellosoe Optik. Die Ausstattung entspricht der Interceptor und lässt keine Wünsche offen.

Ich fahre nach der kurzen Pause auf Umwegen wieder nach Hause, die Sonne geht langsam unter und taucht den Himmel in ein grandioses Farbenspiel. Die Royal Enfield Continental GT 650 Twin ist mir in der kurzen Zeit ans Herz gewachsen. Sie ist das, was ich unter einem britischen Cafe Racer verstehe, ein leichtes, handliches Landstraßenmotorrad, mit dem auch längere Fahrten bequem zu bewältigen sind. Einzig der etwas geringe Tankinhalt senkt dann die Reisedurchschnitte. Vor 30 Jahren hätte man die häufigen Tankpausen zum Rauchen genutzt, aber da haben sich die Zeiten geändert. Dieser Zeitenwandel ist auch am Auspuffklang erkennbar, damals waren Motorräder schon ausgesprochen laut. Heute ist die Akzeptanz dafür nicht mehr gegeben. Dennoch hat Royal Enfield geschafft, im Rahmen des Möglichen, den Twins einen unverkennbaren sonoren Klang zu geben.

Die Twins sind ein rundum gelungene Konstruktion und ich bin stolz der Marke seit 1991 die Treue gehalten zu haben. Von den ersten handgebauten Export Bullets bis zu den Twins war ein langer, oft anstrengender Weg, doch jede Fahrt auf der GT belohnt mich für die vergangene Mühen.

Zuhause angekommen stelle ich die GT zurück zu unseren englischen Royal Enfield Twins und fühle mich entspannt. Die heiße Auspuffanlage tickert noch eine Weile nach. Es war wieder eine schöne Feierabendrunde und ein magischer Abend.

(Flo2019)