Fahrbericht RGNT No.1 Classic: Betörende Leisetreterin aus Schweden

Von Ralf Bielefeldt

Fahr sauber, aber mit Stil. Das ist das Credo von RGNT Motorcycles. „Born in Sweden. Crafted in Kungsbacka“, wirbt das Start-up aus dem 20.000-Einwohner-Städtchen, rund 30 Kilometer südlich von Göteborg gelegen. „Craftsmanship“ aus Skandinavien – das ist in der Tat auf dem weiten Feld der Elektromotorräder im 125er-Segment mal ein Statement.

Zwei Maschinen hat RGNT Motorcycles bislang im Angebot: die No.1 Classic und die No.1 Scrambler. Das puristische, zeitlose Design erinnert an Retro-Klassiker im Stil von Triumph Street Twin oder Royal Enfield Interceptor. Für Vortrieb sorgt aber kein Zwei- oder Einzylindermotor, sondern ein blitzsauberer Elektromotor mit politisch korrekten, massenkompatiblen und verheißungsvollen 11 kW (15 PS) als Spitzenleistung. Soll heißen: A1-Lizenz-Inhaber ab 16 Jahren und B196-Spätberufene gleichermaßen können einfach so aufsteigen und Gas geben auf der skandinavischen E-Schönheit. Das nötige Kleingeld vorausgesetzt.

12.495 Euro für die Classic beziehungsweise 13.495 Euro für die Scrambler begehren die Schweden für ihr „sauberes“ Retrobike. Das ist eine ganz schöne Stange Geld für eine 125er. Mit Verbrennungsmotor und Markengenen gibt es vergleichbare Maschinen bei Honda bereits ab 4620 Euro, bei Yamaha ab 5149 Euro. Das saubere E-Image muss man also wollen, so man an seinem Sparbuch hängt. Als Gegenleistung gibt es ein Bike, das garantiert (noch) nicht an jeder Ecke steht.

110 bis 160 Kilometer Reichweite – kombiniert 120 km – verspricht RGNT je nach Einsatzgebiet (Highway oder City), dazu 125 km/h Spitze. Die Reichweite hängt bekanntlich in hohem Maße an Temperatur und Topografie sowie an Fahrermentalität und -gewicht. Solide 7,7 Kilowatt pro Stunde beträgt fürs Erste die Batteriekapazität. Das Laden des Akkus von 20 auf 80 Prozent dauert an einer Haushaltssteckdose laut Hersteller circa drei bis dreieinhalb Stunden. Ist der Antriebsakku komplett leer und soll zu 100 Prozent gefüllt werden, veranschlagt RGNT acht Stunden Geduld bis zur Weiterfahrt.

Das Produkt, das da im beschaulichen Kungsbacka in Handarbeit entsteht, kann sich sehen lassen. Lederne Sitzbank, Tankattrappe mit flachem Staufach, kompakter Batterieblock anstelle des konventionellen Motors, breiter Lenker, klassische Speichenräder, Tropfentank im Brit-Bike-Style, alles „comme il faut“ in der Retroszene – und sehr originell im Vergleich zu den meisten Wettbewerbern.

Die Sitzhöhe beträgt gestandene 830 Millimeter. Der wahlweise schwarze oder braune Doppelsitz ist recht straff gepolstert. Gleiches gilt für das Fahrwerk. „Gesunde Härte“ beschreibt den Federungskomfort der RGNT No.1 Classic wohl am besten. Kurze, harte Stöße erreichen den Fahrerrücken recht ungefiltert. Die RGNT No.1 Scrambler ist im Vergleich zur Classic weicher abgestimmt, der Komfort folglich höher. Optisch punktet sie außerdem unter anderem mit kürzerem vorderen Schutzblech, grauem Stahlrahmen, pastellblauem Tank und grobem Reifenprofil. LED-Beleuchtung gibt es bei beiden Varianten serienmäßig.

Gemessen am Retrostil der RGNT, kommt das moderne Sieben-Zoll-LCD-Touchdisplay optisch zwar wie Kai aus der Kiste daher mit seinem cleanen Tablet-Style, aber nun, die Moderne – und die Gunst der Digital Natives – verlangt halt ihren Tribut. Die RGNT-Cloud speichert europäische GPS-Daten für die Routenführung. Das schont die Akkukapazität des Fahrer-Smartphones.

Der Ladeanschluss fürs Stromkabel verbirgt sich dezent hinter der mittig montierten, aufklappbaren Sichtblende des akkurat eingepassten Batterieblocks. Der Elektromotor sitzt nahezu unsichtbar in der Hinterradnabe. Kette oder Riemen sind somit entbehrlich; der Antrieb erfolgt direkt und angenehm vehement. Die Beschleunigung ist solide und für die Stadt vollkommen ausreichend. Der knackige Radstand von 1408 Millimetern und die kompakte Gesamtlänge von 2,11 Meter machen die RGNT No.1 Classic zum idealen Stadtmotorrad: zackig um die Ecken, lässig eingeparkt und rangiert, easy zu handeln.

156 Kilogramm Fahrgewicht lassen den schwedischen E-Flitzer wendig wirken wie ein Mokick. Optisch hingegen ist die RGNT eine „Große“: Viel lässiger kann man 125er-E-Mobilität kaum verpacken. Sitzbank, Kotflügel, Griffe und Tankfarbe (schwarz; gelb und dunkelgrün kosten 345 Euro Aufpreis) können per Webkonfigurator frei zusammengestellt werden. Einziges echtes Extra ist die verchromte Gepäckbrücke (195 Euro).

Die Fahrdynamik überzeugt schon nach wenigen Kurven. Je länger man unterwegs ist, desto mehr wächst einem die leichte No.1 ans Herz. Quirlig und weitgehend lautlos groovt sie durch die Straßen. Die vorgeschriebene innerstädtische Geschwindigkeit lässt man allzu leicht hinter sich. An Ampeln geht rechts und links gern der Daumen der Mitwartenden hoch. Die Optik der schlanken Retro-Schönheit kommt an. Etwas gewöhnungsbedürftig zu Beginn ist die Anordnung der Bremsen. Rechts Hinterrad, links Vorderrad – Pedelec-Fahrer kennen das so, Motorradfahrer hingegen wundern sich anfangs. Vorn verzögert die J.Juan-Kombi-Bremsanlage mit einer 300-mm-Scheibe, hinten reichen ihr 220 Millimeter. Einen Fußbremshebel gibt es nicht.

Geordert werden kann die RGNT No.1 übers Internet (www.rgnt-motorcycles.com), gefertigt wird in der Reihenfolge des Bestelleingangs. Spätestens nach zwei Monaten soll das fertige Bike dann beim Kunden sein. Die Auslieferung erfolgt über freie Händler. Ein eigenes Vertriebsnetz ist noch im Aufbau. (aum/rfb)

Daten RGNT No.1 Classic

Antrieb: Elektro-Radnabenmotor (hinten), 1-Gang-Getriebe
Ma. Leistung: 11 kW / 15 PS
Dauerleistung: 9 kW / 12 PS
Max. Drehmoment: k. A.
Höchstgeschwindigkeit: 125 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k. A.
Batteriekapazität: 7,7 kWh
Sitzhöhe: 830 mm
Gewicht: 156 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 6,4 kWh/100 km
CO2-Emissionen: 0 g/km
Testverbrauch: 6,6 kWh/100 km
Bereifung: 90/90 R18 (v.)/ 120/80 R17 (h.)
Preis: 12.495 Euro

Bilder zum Artikel



RGNT No.1 Classic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jochen Vorfelder



RGNT No.1 Classic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jochen Vorfelder



RGNT No.1 Classic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jochen Vorfelder



RGNT No.1 Classic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jochen Vorfelder



RGNT No.1 Classic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/RGNT



RGNT No.1 Classic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/RGNT



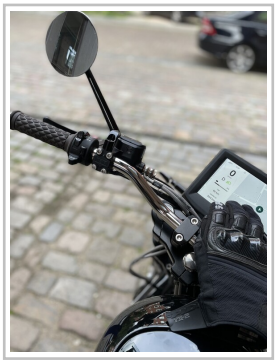
RGNT No.1 Classic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/RGNT



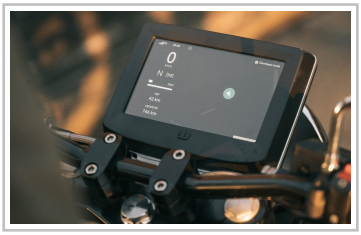
RGNT No.1 Scrambler.

Foto: Autoren-Union Mobilität/RGNT



RGNT No.1 Classic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Jochen Vorfelder



RGNT No.1 Classic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/RGNT