

WHO THE F*** IS JOHNNY PAG?

Der Name: Regal Raptor. Mal überlegen, die Raptor ist ein Bike von Cagiva, Regal sind Zigaretten, Chivas Regal ein Whisky, ... vielleicht ein in Kleinserie aufgebautes Bike, das ...? Die ersten Fotos: eine geschrumpfte Harley-Studie ... eine gepimpte Rebell, bei der man den Motor zu heiß gewaschen hat ...? Und nun wird's mysteriös: Johnny Pag! Wer ist das nun wieder? Und was hat er mit dem Motorrad zu tun? Fragen über Fragen, aber alles der Reihe nach.

Text, Fotos Boerni/BIÖ



volumigen Brummern erfahren. Man lümmelt keinen Deut anders, nur der arttypische Bums von unten kann bei dem Hubraum nicht vorhanden sein.

Wenn wir an die eigenen Bikerwurzeln zurückdenken, hätten viele sich damals wahrscheinlich zu Fuß nach China begeben, um so ein Teil zu ergattern. Heutzutage muss man nicht an den Yangtze aufbrechen, denn mit MS-Bikes in Puch bei Salzburg und Akratec Motorsportzentrum in Erl/Tirol gibt es bereits zwei österreichische Händler. Unter „www.regal-raptor.net“ kann man außerdem jederzeit auf dem Laufenden bleiben. Da kommt noch einiges auf uns zu, Leute.

www.regal-raptor.net

TEST REGAL RAPTOR 125F5 SPYDER

Erstens: der Look! Noch niemals zuvor ist eine Nachahmung (aus China!) optisch so nahe an das Vorbild angelehnt, ja, in manchem Detail sogar noch weiter an den Custom-Gedanken gebracht worden, als es die Schwermetalle aus Milwaukee werksseitig jemals waren. Eine derart flache Gabel wurde in Großserie wohl noch nie verbaut. Kombiniert mit einer weit vorne liegenden Fußrastenanlage, Lenker und Sitz, wie man sie für gewöhnlich nur im Zubehörhandel erstehen kann? Dazu ein Radstand von 1850 Millimeter mit Reifen und Felgen, zu denen man hierzulande „Habe die Ehre“ sagen würde?

trachter die Handschrift eines erfahrenen Customizers. Da hat kein Chinese versucht sich in die amerikanische Seele hineinzudenken, da hat man den Ami gleich ab Werk engagiert um absolut Authentisches auf den Markt zu bringen.

Zweitens: Der Motor!

Hier bekommen die gewohnten Bilder wieder Boden unter die Füße. Wenn man auf ein Bike mit einer derart flachen, tiefen, echten (!) amerikanischen Optik steigt, erwartet man auch Fahrleistungen, die dem Bild entsprechen. Wir mussten erst einmal gewaltig umdenken. Hallo, wir

haben es hier nicht mit einer vergessenen Null in der Typenbezeichnung zu tun, das Bike hat nur 125 (!!)-Kubik. Der Motor kann kein Schmalz aus dem Drehzahlkeller entwickeln, er will gedreht werden! Wenn man ihm aber Stoff gibt, entwickelt das kleine Maschinchen ungeahntes Leben. Auch das hätte allerdings keiner erwartet. Man reist locker im Verkehr mit. Bei 105 war auf unserer Testmaschine Schluss, aber das empfanden wir als ausreichend, denn mit dem Setting spielt sich Biken für normal in Regionen unter der magischen 100er-Markierung ab. Dem Fahrwerk kann man insofern gute Noten geben, als dass hier nichts wackelt und das Ding

bei einer Gesamtlänge von über 2,6 Meter am liebsten geradeaus will.

Drittens: der Designer!

Der eingangs erwähnte Mr. Pag lebt in Südkalifornien und baut seit nunmehr über 30 Jahren Motorräder, vornehmlich größere Harley-Umbauten. Umso erstaunlicher ist die Tatsache, dass sich der gestandene, erfahrene amerikanische Szene-Tuner mit dem chinesischen Motorradhersteller Lifeng zusammnut, um kleinvolumige Werks-Custombikes unter der Marke Regal Raptor in die Umlaufbahn zu schießen.

Nun, Johnny Pag weiß, was er tut.

Er hat den Chinesen gezeigt, wie man einen echten Hamburger zubereitet, der nicht nach Chop-suey schmeckt.

Zusammen ergeben Look, Motor und die Handschrift des amerikanischen Designers eine Kombination, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Niemals zuvor hat man eine Kopie aus Fernost mit derart gelungenen Serien-Custom-Look auf die allgemeine Bikerwelt losgelassen. Das haben nicht einmal die Japaner geschafft. Ein Trend? Für Leute, die gerade einsteigen oder Wiedereinsteiger darf das Bike als Empfehlung gelten. Hier kann man dasselbe (ergonomische) Fahrgefühl wie auf groß-

