

Royal Enfield Himalayan 410 EFI

Mit der Modelleinführung der Himalayan in Europa im Jahr 2018 betrat Royal Enfield Neuland.

Diese Neukonstruktion ist eine bewusste Entscheidung zu einer leichten reisetauglichen Enduro und eine Abkehr von der, vom Leistungswahn getriebenen, Entwicklung der Reiseenduros der letzten Jahre.

Es ist eine Rückbesinnung auf das Wesentliche.

Auf den folgenden Seiten findet ihr meinen Fahrbericht der Himalayan

Technische Daten Royal Enfield Himalayan 410

MOTOR

- Bauart/Kühlung 1 -Zylinder 4 Takt Reihenmotor, luftgekühlt mit Ölkühler
- Hubraum 411 cm³
- Ventilsteuerung/Ventile pro Zyl. eine obenliegende Nockenwelle, 2 Ventile
- Leistung/Drehmoment 18 kW/24 PS bei 6500 U/min, 32 Nm bei 4500 U/min
- Höchstgeschwindigkeit 127 km/h
- Getriebe 5 Gang
- Verbrauch/ Abgasnorm 3,0 l/100 km, Euro 4
- CO₂ Emission 74 g/km

FAHRWERK & BREMSEN

- Bauart Stahlrohrrahmen mit geschraubten Unterzügen
- Federweg vorne/hinten 200 mm / 180 mm
- Bremse vorne/hinten Scheibenbremse 300 mm / Scheibenbremse 240 mm
- ABS Bosch M 9.1 ABS Zweikanal
- Bereifung vorne/hinten 90/90-21 MC 56H / 120/90-17 MC 64S

ABMESSUNGEN & GEWICHT

- LxBxH (ohne Spiegel) 2190 mm x 840 mm x 1360 mm
- Bodenfreiheit 220 mm
- Radstand 1465 mm
- Sitzhöhe 800 mm
- Leergewicht 191 kg
- Zuladung 174 kg
- Tankinhalt 15,0 l

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

Bonjour Frühling

Fahrbericht Royal Enfield Himalayan (2018)

Es ist Mitte März, seit Anfang des Monats ist meine neue Royal Enfield Himalayan zugelassen.

Der Wetterbericht meldet einen weiteren Wintereinbruch.

Nach einem Blick auf die Wetterkarte, verlade ich die Himalayan in meinen Bus und fahre früh bei 3 Grad und Nieselregen durch den Odenwald nach Karlsruhe. Mein Ziel von dort aus ist das Elsass

Bei 15 Grad und Sonnenschein mache ich mich startklar, verlasse Karlsruhe Richtung Westen und fahre bei Lauterbourg über die Grenze. Durch den Hagenauer Wald soll es an die elsässische Weinstraße gehen.

Das Navi steht auf kurvenreiche Strecke und ich lasse mich treiben.

Zur Mittagszeit in Molsheim halte ich an einem Zebrastreifen vor einer Schule.

Eine Gruppe Jugendlicher überquert die Straße, deutet auf die Himalayan und winkt mir zu.

Verblüfft winke ich zurück, na- das kann ja eine richtig nette Tour werden.

Mein nächstes Ziel ist das malerische Obernai, eine kleine Stadtrundfahrt langt fürs Erste.

Am Ortsrand hält ein junger 125er Fahrer neben mir, deutet kurz auf die Himalayan und sein Daumen geht nach oben, Ich grüße zurück und biege in Richtung Otrott in die Vogesen ab.

Nun wird es richtig spannend, Kurven-Kurven-Kurven.

Über den Col de Kreuz weg zum Col de Fouchy.



Dort halte ich an einem Parkplatz an und genieße die Aussicht.
Am Straßenrand liegt noch Schnee und auf den Höhen der Vogesen herrschen noch winterliche Straßenverhältnisse.
Ein Jahr haben wir auf die versprochene Himalayan warten müssen, nun bin ich endlich damit unterwegs.
Die Frankreichfahrt war bewusst gewählt, denn hier gilt auf den Landstraßen Tempo 90.

Nach den ersten Probefahrten rund um Vilchband musste meine Himalayan einige Veränderungen erfahren.
Die kurze Endübersetzung habe ich geändert, daher kann ich trotz Einfahrzeit bei Tempo 90 immer noch im niedrigen Drehzahlbereich fahren.
Die Originalbereifung von Pirelli habe ich durch den Heidenau K60Scout ersetzt.
Von Heidenau gibt es auch schon eine Reifenfreigabe für die Himalayan, die man sich auf der Internetseite von Heidenau herunterladen kann.
In den Vogesen bei wechselnden Straßenbelägen, Wintersplitt und Waldarbeitsdreck fährt die Himalayan damit wie auf Schienen, kein Wackler, kein Rutscher, die Heidenaureifen sind die beste Wahl für diese Maschine.
Die Schräglagen werden nur durch das Fahrkönnen begrenzt.
Mit der leichten Himalayan wedelt man durch die Kurven, bis einem schwindelig wird.
Das Fahrwerk ist stabil, die Vorderradgabel noch etwas störrisch. Ich werde das Gabelöl wechseln um das Ansprechverhalten zu verbessern, denn es ist vermutlich zu dick.

Nun fahre ich nach 25 Jahren meine modernste Royal Enfield.
Ich habe sie gleich mit Heizgriffen, Navihalter und Scottolier ausgerüstet - wenn schon, denn schon.
Die Heizgriffe sind jetzt auf den Höhen der Vogesen schon ganz angenehm, das Navi habe ich aus den Ballungsraum Karlsruhe heraus gut gebrauchen können.
Moderne Zeiten und das ganz besonders bei Royal Enfield - die Himalayan ist ein gewaltiger Sprung in Technik und Verarbeitung, an der gesamten Maschine erkennt man, dass sie eine komplette Neukonstruktion ist.
Man hat sich vorab Gedanken gemacht, was, wie, wohin soll.
Die Inder erreichen nun rasant internationalen Standard.
Optisch hat sie nichts mehr mit der Bullet gemein, doch das ist auch nicht beabsichtigt.
Royal Enfield produziert inzwischen über 800 000 Motorräder im Jahr und will auch andere, neue Käuferschichten erreichen.

Der drehfreudige 410 cc OHC Einzylindermotor wirkt unterhalb von 2500 U/min etwas ruppig, doch ab 3000 U/min geht er geschmeidig ans Gas. Im Bereich zwischen 3500 und 5000 U/min hat er eine gleichmäßig gute Kraftentfaltung, der rote Bereich beginnt bei 6500 U/min.
Der langhubige Motor läuft, ausgestattet mit einer Ausgleichswelle, vibrationsfrei.
Man muß etwas mehr schalten, als beim alten 500 EFI OHV Motor, dafür bekommt man eine deutlich bessere Beschleunigung und Fahrleistung.
Gerade auf den kleinen Vogesenstraßen käme man mit mehr, als den 18kW(25PS), auch nicht wesentlich schneller vorwärts.
Der große Pluspunkt der Himalayan ist ihre unglaubliche Wendigkeit und das geringe Gewicht von 190kg vollgetankt.

Ich mache mich auf den Weg Richtung Colmar und komme bei St. Hippolyte wieder an die Weinstraße.
Es ist nun Spätnachmittag und laut Navi habe ich noch 3 Stunden Rückfahrt vor mir.



Ich tanke noch voll und errechne einen Durchschnittsverbrauch von 2,9 Litern. Bei einem Tankinhalt von 15 Litern, davon 5,5 Litern Reserve ergibt das eine langstreckentaugliche Reichweite.
Die Instrumente sind übersichtlich und die Kontrollen auch bei Sonnenschein gut erkennbar.
Das Cockpit ist mit großem Tacho, einem Drehzahlmesser, einer Tankuhr und einem Kompass ausgestattet.
Das Display im Tacho zeigt die Gesamtfahrleistung und hat zwei Tripanzeigen, die zusätzlich die Durchschnittsgeschwindigkeit anzeigen.
Bei Erreichen der Reserve beginnt eine zusätzliche Kilometeranzeige zu Blinken, die mir anzeigt wieviel Kilometer ich schon auf Reserve fahre.
Eine Außentemperaturanzeige ist auch vorhanden, diese zeigt aber nur im Stand richtig an.

Ich fahre die Weinstraße zurück und umfahre Straßburg. dennoch komme ich in den Feierabendverkehr und es läuft etwas zäh. Dies ist, bei teilweise Stop and Go, aber auch ein guter Test für die Alltagstauglichkeit der Maschine.

Bei Drusenheim überquere ich mit der Fähre den Rhein und nach einigen Kilometern hat mich der deutsche Verkehr wieder eingeholt. Bei Tempo 100 klemmt mir ein Audifahrer am Nummernschild und kurz vor Rastatt geht gar nichts mehr - totaler Stillstand auf der B3.

Ich verdrücke mich aus dem Stau und bereue es schon, Frankreich so früh verlassen zu haben.

Nach einem Kartenstudium und einiger Programmiererei am Navi schmuggle ich mich über kleinste Nebenstraßen in Richtung Karlsruhe. Bei Ettlingen überquere ich die Autobahn und sehe, auch da geht nichts mehr.

Nachdem ich die Himalayan in den Bus geladen habe, fahre ich über Land via Bretten in Richtung Heilbronn. Auf den wenigen Blitzer- und Geschwindigkeitbegrenzungsfreien Teilstücken leisten sich wieder einige Verrückte abenteuerliche Überholmanöver. Wieder auf der Autobahn prügeln sich übermotorisierte SUV`s mit Minimalabstand auf der linken Spur. Lass sie machen.

Ich nehme mir die Zeit den Tag zu überdenken.

Eine 400km Tagestour, ich saß fast acht Stunden im Sattel und bin sehr entspannt abgestiegen.

Die Sitzposition ist perfekt, der Schwerpunkt ist nicht zu hoch und trotz der Bodenfreiheit von 22cm kommt man problemlos im Stand mit den Füßen auf den Boden, die Sitzhöhe beträgt nur 80cm, der Kniewinkel ist angenehm.

Die Fahrleistung ist ausreichend, man kann im Verkehr mitschwimmen und die Wendigkeit, in Verbindung mit der schmalen Bauweise ist auch im Stadtverkehr sehr vorteilhaft.

Die Bremsleistung der beiden Scheibenbremsen mit dem ABS sind für diese Motorradgröße gut.

Positiv ist der serienmäßige Hauptständer, der nicht mehr selbstverständlich, aber weiterhin notwendig ist.

Er erleichtert das Laden, die Kettenpflege und ein Ausbau des Hinterrades ist sogar mit dem Bordwerkzeug problemlos möglich.

Ein paar Kleinigkeiten gibt es zu verbessern, wie schon erwähnt die Bereifung und die Endübersetzung.

Des Weiteren zeigt die Verkleidungsscheibe, trotz vorsichtiger Montage, an den Befestigungspunkten leichte Risse. Für größere Fahrer wäre eine höhere Scheibe wünschenswert, da die Abriss der Luftströmung sich genau auf der Helmvisierkante befindet.

Leider zeigt der Lack am Tank nach der Tour Spuren des Tankrucksacks.

Wer also mit Tankrucksack fahren will, sollte den Tank mit Folie oder einer zusätzlichen Klarlackschicht schützen.

Was ist nun das Fazit dieses Ausflugs in die Nachbarschaft ?

Die Himalayan bietet gute Fahrleistungen und sehr viel Spaß fürs Geld, über die kleinen Mängel lässt sich hinwegsehen, denn diese lassen sich mit wenig Aufwand beheben.

Die Himalayan ist ein Motorrad für den täglichen Weg zur Arbeit oder für den Tagestrip.

Ausgestattet mit dem, von Royal Enfield angebotenen Alukoffersatz, ist sie auch als Urlaubsmobil geeignet. Damit ausgerüstet, steht der Erkundung Europas auf schönen kleinen Straßen eigentlich nichts mehr im Wege.

Und von der menschlichen Seite ?

Mir klingeln jetzt schon die Berichte der deutschen Fachpresse in den Ohren, wo gleich wieder die "geringe" Motorleistung bemängelt werden wird.

Aber das hat mir Frankreich gezeigt - wir in Deutschland arbeiten wie verrückt um uns die tollsten, teuersten und leistungsstärksten Autos und Motorräder leisten zu können um dann verbissen um die kleinen Stücke vollgasfester Strecken zu kämpfen. Braucht man das ?

Die vielen netten Menschen und das entspannte Fahren in Frankreich lassen mir jetzt, beim Schreiben dieses Berichtes, noch das Herz aufgehen.

Wie gesagt, weniger ist mehr und da gilt auch für die Himalayan, sie hat alles was man zu Motorradfahren braucht.

Die Reaktion der jungen Franzosen hat mir bestätigt, dass dort die Himalayan schon gut ankommt.

Die Verkaufszahlen von Royal Enfield Motorrädern in Frankreich, Italien und Spanien sprechen für sich.

Dort wird die Himalayan sicherlich ein Erfolg, diesen möchte man ihr für Deutschland auch wünschen.

Nun, merci und au revoir - das war sicherlich nicht mein letzter Ausflug mit der Himalayan nach Frankreich

(Copyright Flo 2018 www.enfield-motors.de)