

---

## Fahrbericht Royal Enfield Himalayan: Enduro für Einsteiger und Entschleuniger

Von Jens Riedel, cen

Jahrzehntelang lebte Royal Enfield vom Nimbus seiner original klassischen Motorräder, die den gesetzlichen europäischen Anforderungen immer wieder behutsam angepasst wurden. In diesem Jahr wagt der indische Motorradbauer mit den traditionsreichen britischen Wurzeln neue Wege. Neben den ab Herbst zu erwartenden ersten neu entwickelten Zwei-Zylinder-Modellen im Retro-Look, steht jetzt schon eine andere komplette Neuentwicklung auf den Rädern. Sie heißt werbewirksam Himalayan, wird von einem neu konstruierten Einzylinder angetrieben und schlägt optisch zumindest eine Brücke in die 80er, 90er Jahre.

411 Kubikzentimeter Hubraum und 24,5 PS sind keine Zahlen, die auf Anheb Begeisterung auslösen. Doch die Royal Enfield Himalayan sucht ihr Publikum auch nicht dort, wo sich ohnehin die meisten Käufer tummeln. Sie ist eine bodenständige klassische Enduro, bei der andere Qualitäten als reine Spitzenleistung zählen. Ein-Zylinder-Fans haben sofort ihre Freude an dem recht rustikal ausgelegten Motorrad. Die einfache Technik erlaubt, wenn nötig, noch jede Menge Eigenleistung.

Der Einspritzer, der für äußerst kühle Tage sicherheitshalber noch einen Choke zur Verfügung stellt, nimmt nach einer kurzen Warmlaufphase bereitwillig Gas an und stapft ab 2000 Touren tapfer los, um ab 3000 Umdrehungen ordentlich in Schwung zu kommen. 32 Newtonmeter Drehmoment sind nicht die Welt, aber in dieser Hubraumklasse auch nicht der schlechteste Wert. So geht es auf der Landstraße ausreichend zügig voran. Bei Überholmanövern steigt die Tachonadel im vierten und vorletzten Gang auch schon einmal auf Tempo 100 und der Drehzahlmesser auf 6000 U/min. Bis etwa 115 km/h steht die Himalayan ausreichend unter Dampf, ehe dem Langhuber bei einer angegebenen Höchstgeschwindigkeit von 127 km/h spürbar die Puste ausgeht. Die schicken Alu-Koffer (Originalzubehör) dürfen offiziell ohnehin nur bis 70 mph (= 112 km/h) gefahren werden.

Entschleunigung ist mit der neuen Royal Enfield vorgegeben – aber auch jede Menge Fahrspaß. Der Fahrer sitzt ganz endurogemäß aufrecht, die serienmäßige Scheibe bietet ordentlich Windschutz und die Sitzhöhe fällt mit 80 Zentimetern erfreulich niedrig aus, ohne dass dies zu Lasten der Bodenfreiheit geht.

Das Cockpit gibt mit seiner Mischung aus klassisch analogen und modernen digitalen Anzeigen alle nötigen Reiseinformationen und bietet als Besonderheit einen Kompass, denn Royal Enfield meint es vor allem im Heimatland Ernst mit den Offroad-Qualitäten seiner jüngsten Schöpfung. Und in Europa eignet sich die handliche Enduro für Einsteiger mit Abenteuerambitionen (nicht zuletzt auch wegen ihres sehr attraktiven Preises).

Da passen der wunderbar weite Lenkeinschlag, der ab Werk montierte Motorschutz und die Dual-Purpose-Reifen Pirelli MT 60 in den Formaten 21 und 17 Zoll gut ins Bild. Sie erweisen sich auf Asphalt eher als durchschnittliche Wahl, spielen ihre Stärken aber auf losem Untergrund spürbar aus, wo sich die Himalayan spurtreu durchs Gelände scheuchen lässt. Spielerisch führt die Enfield aber ebenso durch enges Kurvengeläuf, so dass auch Motorradfahrer älterer Schule mit Hang zur Entschleunigung bestens auf der Himalayan aufgehoben sind. Die Hinterradbremse spricht erfreulich früh an und lässt sich wunderbar dosieren. Der vordere Stopper ist allerdings etwas überfordert mit seiner Aufgabe und könnte deutlich mehr Biss vertragen. Die Kupplung verlangt etwas Kraft, die

---

fünf Gänge rasten aber klaglos ein.

Das Sitzkissen ist so bequem wie es aussieht. Die drei Liter Durchschnittsverbrauch, die der Hersteller angibt, mögen in dessen heimatlichen Gefilden in die Nähe des Realisierbaren rücken, in unseren Breiten dürfte es ein halber bis ganzer Liter mehr sein. Demnach offeriert der 15-Liter-Tank problemlos Reichweiten von über 300 Kilometern. Ganz im Sinne des konstruktiven Lastenheftes wird der Benzinbehälter von zwei Bügeln flankiert, die gleich dreierlei Zweck erfüllen: Sie schützen vor Beulen, eignen sich mit ihren serienmäßigen Bohrungen für die Anbringung weiteren Zubehörs für die Fernreise und tragen last, but not least den Markenschriftzug. Apropos Schriftzug: Die „Reifenspur“, die sich am vorderen Kotflügel, am Tank und am hinteren Schutzblech findet, liest sich bei näherer Betrachtung als fast schon hieroglyphenartig gestaltete Modellbezeichnung. Das ist „very well done“. Gleiches gilt für die Einstanzen an den Seitendeckeln, die ruhig farblich hätten abgesetzt werden dürfen.

Lediglich 4699 Euro ruft Royal Enfield für sein Abenteuerversprechen auf zwei Rädern auf. Da sind Gepäckbrücke und Hauptständer sowie Überführungskosten schon mit eingeschlossen. Neben dem eher nüchternen und dunklen Granite (grau) gibt es die Himalayan auch im etwas auffälligeren und freunlicheren Farbton Snow (weiß).  
(ampnet/jri)

Daten Royal Enfield Himalayan

Motor: Einzylinder, 411 ccm, luftgekühlt  
Leistung: 18 kW / 24,5 PS bei 6500 U/min  
Max. Drehmoment: 32 Nm bei 4500 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 127 km/h  
Beschleunigung 0–100 km/h: k.A..  
Getriebe: 5 Gänge  
Antrieb: Kette  
Tankinhalt: 15 Liter  
Sitzhöhe: 800 mm  
Gewicht: 185 kg (trocken)  
Normverbrauch: 3,0/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 74 mg/km  
Bereifung: 90/90-217 (vorne), 120/90-17 (hinten)  
Preis: 4699 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Royal Enfield Himalayan.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Royal Enfield Himalayan.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Royal Enfield Himalayan.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Royal Enfield Himalayan.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Royal Enfield Himalayan.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Royal Enfield Himalayan.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Royal Enfield Himalayan.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Royal Enfield Himalayan.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Royal Enfield Himalayan.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Royal Enfield Himalayan.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Royal Enfield Himalayan.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Royal Enfield Himalayan.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Royal Enfield Himalayan.

Foto: Auto-Medienportal.Net