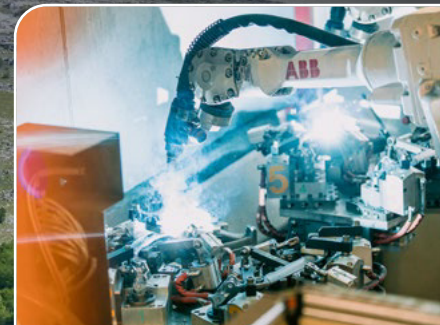




MOTO.CH

Honda CB650R mit E-Clutch im Test +++ USA Offroad-Trip

BUDGET ADVENTURES



KTM-KRISE?
Blick in die Zukunft von KTM und hinter die Kulissen in Mattighofen

CFMoto 450 MT



Royal Enfield Himalayan 450



AUTOMATIK
Yamaha MT-09 Y-AMT im Test

ZONTES 703F ADV
Triple-Reiseenduro zum Hammer-Preis



JEREMY SEEWER
Letztes Podest auf Kawa und Vortreude auf MXGP-Ducati

DOMI AEGERTER
Unter Schmerzen und mit Kampfsgeist zurück in den SBK-WM-Punkten



Einsteiger-Reiseenduros

Die älteste noch produzierende Motorradmarke Royal Enfield und die aufstrebende, mit KTM lizenzierte Marke CFMoto präsentieren ihre preiswerten 450er-Reiseenduros. Wir gingen mit ihnen auf eine Abenteuerreise.

— Text: Peter Spycher, tk — Fotos: Peter Spycher, Denise Kolb, Daniel Beer

CFMoto 450 MT

Modern gestylte, 185 kg leichte Abenteuerenduro aus China mit DOHC-Reihen-zweizylinder, 42 PS, 42 Nm und einstellbarem Fahrwerk. Preis: ab Fr. 5990.–

DUELL DER GENERATION



**Royal Enfield
Himalayan 450**

Die robuste, klassisch gestylte, aber moderne Abenteuerenduro aus Indien mit DOHC-Einzyylinder leistet 40 PS bzw. 40 Nm und wiegt 196 kg. Preis: ab Fr. 6990.–

EN

Die ACT Kroatien sind unser Ziel; eine fünf-tägige, 835 km lange Abenteueroute mit 70 Prozent Offroad-Anteil. Zusammengestellt wurde die Route von ACT (Adventure Country Tracks), einem Verein, der sich in verschiedenen Ländern für die Einrichtung und den Erhalt von Offroad-Routen und -Strecken einsetzt. Sie stellen zusammen mit der An- und Rückreise unser Testprogramm für die beiden neuen, preislich sehr interessanten Einsteiger-Reiseenduros von CFMoto und Royal Enfield dar.

Tradition oder Progression?

Die indische Marke Royal Enfield ist als älteste noch produzierende Töffmarke speziell für ihre simplen, klassischen, luftgekühlten Einzylinder mit geringem Hubraum bekannt. Um für die unbefestigten Pfade besser gewappnet zu sein, wurde in Indien 2017 eine erste Himalayan 410 mit langen Federwegen lanciert. 2024 folgte die Himalayan 450 mit dem ersten flüssigkeitsgekühlten Einzylinder. Der moderne DOHC-Viertventiler verfügt über ein Ride-by-Wire-System und leistet immerhin 40 PS – bei der Himalayan 410 waren es noch 24 PS. Sie verfügt über einen zusätzlichen Eco-Modus, der bei dieser Leistungsausbeute aber kaum zum Einsatz kommt. Die vollgetankt nur gerade 196 kg schwere klassisch gestylte Enduro mit TFT-Display, Connectivity und

Navi verfügt über ein Showa-Fahrwerk mit Federwegen von 200 mm vorn wie hinten, bei dem allerdings nur die Vorspannung am Federbein eingestellt werden kann. Die Inderin gibt es bereits ab 6990 Franken.

Auf der anderen Seite die vergleichsweise junge chinesische Marke CFMoto (1989), die in Europa bis vor Kurzem nur für ihre Quads bekannt war, in diesem Segment aber klarer Marktleader ist. Seit CFMoto 2017 mit dem KTM-Mutterkonzern Pierer Mobility ein Joint-Venture eingegangen ist und auf europäische Designer setzt (Gerald Kiska, Carles Solsona), geht es aber auch mit den Zweirädern rasant aufwärts. Die neue 450MT (Multifunctional Touring) wird von einem DOHC-Reihen zweizylinder mit gekröpfter Kurbelwelle angetrieben, leistet 42 PS und wiegt vollgetankt 185 kg. Sie verfügt vorne wie hinten über 200 mm Federweg, ihre KYB-Gabel ist vollstellbar und auch das Federbein lässt sich in Vorspannung und Auswärtsdämpfung justieren. Die 450MT kommt ebenfalls mit einem TFT-Display mit Connectivity, etwa für die Kartennavigation. Ihre Drosselklappen werden aber nicht über Ride-by-wire, sondern noch über einen konventionellen Gaszug angesteuert. Folglich verzichtet CFMoto hier auch auf Fahrmodi. Modern im Rallyestil fällt hingegen das Design der 450MT aus, die bereits ab 5990 Franken zu haben ist.

Beide TFT-Displays verfügen über Connectivity und können die Kartennavigation darstellen. Auf der CFMoto ist man mit höhenverstellbarem Windschild deutlich besser geschützt als auf der Royal Enfield.

Optisch treffen chinesische Moderne auf klassisches indisches Design.

An beiden Konkurrentinnen kann das ABS am Hinterrad auf Knopfdruck deaktiviert werden.



Gefällt uns

- ⊕ Preis-Leistungs-Verhältnis
- ⊕ Konzept / Optik
- ⊕ Offroad-Ergonomie

Gefällt uns weniger

- ⊖ Abrupte Gasannahme
- ⊖ Lauter Auspuff

Kilometerfressen

Koffersysteme waren zum Zeitpunkt unseres Tests für beide Modelle noch nicht verfügbar. Für die Himalayan konnte uns der Importeur KSR dennoch etwas ziemlich Passendes reichen, während wir uns auf der MT450 mit Gepäcktaschen aushalfen.

Mit den zwei preiswerten Reiseenduros galt es zunächst, die rund 800 km zum Fährhafen in Ancona (I) zu bewältigen. Mangels Vorlaufzeit mussten wir sie an einem Tag hinter uns bringen – also stundenlanges, monotones Autobahnfahren. Das gestaltete sich mit den 450er-Enduros dann aber angenehmer als erwartet. Ohne Tempomat war es schon lange nicht mehr so einfach, die Geschwindigkeitslimits einzuhalten. Denn alles über 130 km/h macht mit unseren Testmotorrädern definitiv keinen Spass mehr. Die CFMoto ist zudem noch kürzer übersetzt als die Royal Enfield und dreht bei 120 km/h schon recht hochtourig. Die Himalayan 450 hat da deutlich grössere Drehzahlreserven.

Auf der Inderin ist man dafür deutlich stärker dem Wind ausgesetzt. Die CFMoto hält mit ihrem einstellbaren Schild den Winddruck ordentlich ab, Luftverwirbelungen sind zwar nicht ausgeprägt, je nach Helm aber doch mehr oder weniger störend. Für beide Reiseenduros sind im Zubehörprogramm höhere Scheiben erhältlich. Absolut überzeugt haben beide

bezüglich Sitzkomfort: Die einteilige Sitzbank der CFMoto ist straffer gepolstert als der zweiteilige, breitere und recht feudale Sattel der Royal Enfield. Auf beiden Motorrädern sitzt man tief im Fahrzeug, mit recht grosser Distanz zum Lenker, der speziell auf der CFMoto im Vergleich zur niedrigen Sitzhöhe von lediglich 800 mm sehr hoch positioniert ist. Die Ergonomie auf der CFMoto wirkt also nicht gerade fahraktiv, sondern eher entspannt-tourenorientiert. Wer gross genug ist, kann die Fahrposition jedoch mit einer der optionalen Sitzbänke in 820 oder gar 870 mm deutlich fahraktiver gestalten. Die Himalayan verfügt über einen auf 825 oder 845 mm montierbaren Sattel und kann bei Bedarf auch mit tieferem Sitz (805 mm) geordert werden.

Mit ihren Tankvolumen von rund 17 Litern haben die beiden sparsamen Reiseenduros grosse Aktionsradien – mit einem Benzinverbrauch von rund 4 Litern sind 400 km sicher drin. Die CFMoto gönnte sich auf unserem Test auf 100 km aber jeweils rund 0,5 Liter mehr als die Royal Enfield, die mit ihrem Durchschnittsverbrauch stets unter 4 Liter blieb.

Fähre ins Offroadparadies

Im Warteraum der Fähre im Hafen von Ancona waren unsere Töff preislich die günstigsten und leistungsmässig die schwächsten, aber die grösste Aufmerk-

Die CFMoto präsentiert sich hier in der Farbe «Tundra Grey», die Royal Enfield in «Hanle Black».

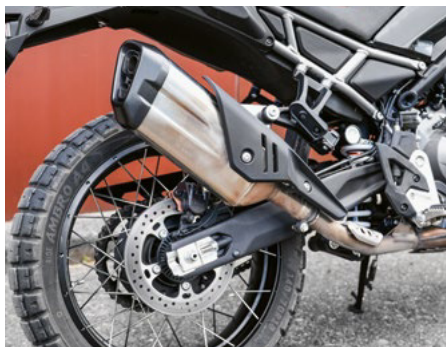
Gefällt uns

- ⊕ Motorcharakteristik
- ⊕ Ausgewogenheit
- ⊕ Robust / Rustikal

Gefällt uns weniger

- ⊖ Kaum Windschutz
- ⊖ Gewicht





Die Dosierung der radial verschraubten J.Juan-Vierkolbenzange wirkt etwas stumpf. Der Reihentwin ist erstaunlich spritzig und gefällt mit seiner Leistungsentfaltung, nur die harte Gasannahme und die bei Lastwechseln ruppige Motorbremse müssen noch entschärft werden. Aluschwinge, schlauchlose Kreuzspeichenräder der Dimensionen 21/18-Zoll.

samkeit der anderen Motorradfahrer gehörte definitiv ihnen. Nicht umsonst, denn im Paradies der Schotterstrassen sind unsere beiden kleinen Abenteuerenduros im Element.

Die Himalayan 450 gibt sich sehr offroadtauglich. Stabil pflügt sie sich durch den losen und oft tiefgründigen Schotter. Ihr Showa-Fahrwerk bügelt Unebenheiten fein weg. Erst wenn man mit hoher Geschwindigkeit über Schlaglöcher donnert, kommt die nicht einstellbare 43-mm-USD-Gabel an ihre Grenzen. Kaum Schwächen zeigte das nur in der Federvorspannung einstellbare Zentralfederbein der Royal Enfield. Kein Wunder, im Herkunftsland soll die Himalayan ja weiterhin als Nutz- und Transportfahrzeug taugen.

Das KYB-Fahrwerk der CFMoto ist deutlich straffer abgestimmt, für den gemütlichen Offroad Einsatz fast schon zu straff. Also drehen wir Vorspannung und Dämpfung grosszügig auf. Nach mehrmaligen nachjustieren der Federelemente erfüllten sie unsere Anforderungen schliesslich besser, zum feinfühligsten, auch kleine Unebenheiten sauber wegputzenden Fahrwerk wurde es dadurch dennoch nicht.

Single oder Twin?

Ob einem das Hämmern des Einzylinders oder das Stampfen des kernigen Zweizylinders mehr zusagt,

ist grundsätzlich Geschmackssache. Weder die Himalayan 450 mit 40 PS noch die 450MT mit 42 PS schöpft das Leistungslimit der Führerschein-Kategorie A2 (35 kW bzw. 48 PS) voll aus. Der «Sherpa 450»-Einzylinder der Royal Enfield schiebt einzylindertypisch bereits aus tiefen Drehzahlen mit ordentlich Drehmoment an. Dank vergleichsweise langer Übersetzung kann er schaltfaul gefahren werden. Der Single verfügt über ein sauber abgestimmtes Motor-mapping, mit dem die Leistung fein dosiert werden kann. So ist die Inderin sehr unkompliziert und einfach zu fahren. Im anspruchsvollen Gelände glänzt er zudem mit den sagemumwobenen Traktor-Qualitäten – der Einzylinder ackert sich stoisch auch durch üble Steinsektionen.

Der CFMoto-Zweizylinder begeistert mit sattem, kernigem Sound, welcher mit seiner Lautstärke auf langen Tagesetappen aber auch als störend empfunden werden kann. Der Twin läuft fein, hängt direkt am Gas und beschleunigt im unteren Drehzahlbereich bereits überraschend kraftvoll. Dabei kommt ihm auch die kurze Übersetzung entgegen. Der 450er dreht dadurch aber schnell hoch, weshalb die Gänge entsprechend öfter gewechselt werden müssen als bei der Inderin. Die starke Performance der Chinesin wird jedoch durch eine harte Gasannahme gestört und auch beim Gasschliessen wird der Lastwechsel



Typische Enduro-Bremse mit weichem Druckpunkt und Bybre-Doppelkolbenschwimmsattel. Der Moderne Einzylinder begeistert mit viel Drehmoment und ist ein genügsames Arbeitstier. Stahlschwinge, knapper Auspuff und Schlauchräder der Dimensionen 21/17-Zoll; gegen Aufpreis gibts auch Schlauchlose Speichenräder.

TECHNISCHE DATEN

	CFMoto 450 MT	Royal Enfield Himalayan 450
Motor	Flüssigkeitsgekühlter Reihenzweizylinder, DOHC, 4V	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder, DOHC, 4V
Hubraum (Bohrung x Hub)	449,5 ccm (72 x 55,2 mm)	452 ccm (84 x 81,5 mm)
Antrieb	Mehrscheiben-Rutschkupplung im Ölbad, 6 Gänge, Kette	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, 6 Gänge, Kette
Leistung / Verdichtung	42 PS (31 kW) bei 8500/min / 11,5 : 1	40 PS (29,4 kW) bei 8000/min / 11,5 : 1
Drehmoment	42 Nm bei 6500/min	40 Nm bei 5500/min
Rahmen	Stahl-Perimeterrahmen mit geschraubten Unterzügen	Doppelholm-Stahlgitterrahmen, Motor mittragend
Aufhängung vorn	USD-Gabel, 41 mm, voll einstellbar	USD-Gabel, 43 mm, nicht einstellbar
Aufhängung hinten	Alu-Schwinge, 1 Federbein, Vorsp. und Zugstufe einstellb.	Stahl-Schwinge, 1 Federbein, Vorspannung einstellbar
Federwege (vorn/hinten)	200 / 200 mm	200 / 200 mm
Bremse vorn	320 mm, Vierkolbenzange	320 mm, Zweikolben-Schwimmsattel
Bremse hinten	240 mm, Einkolben-Schwimmsattel	270 mm, Einkolben-Schwimmsattel
Reifen vorn und hinten	90/90-21 und 140/70-18	90/90-21 und 140/80-17
Radstand / Sitzhöhe	1505 mm / 800 mm	1510 mm / 825 - 845 mm
Lenkkopf / Nachlauf	64° / 106 mm	64,5° / 139 mm
Gewicht vollgetankt	185 kg	196 kg
Tank	17,5 l	17 l
Farben / Verfügbarkeit	Grau, Blau-Weiss / ab sofort	Braun, Schwarz, Weiss / ab sofort
Preis	Ab Fr. 5 990.–	Ab Fr. 6 990.–

von einem Ruck begleitet. Da hat CFMoto die optimale Abstimmung noch nicht getroffen und bessert hoffentlich noch nach. Unterdessen kann das Problem deutlich entschärft werden, indem man die 450MT im grossen Gang fährt. So lässt auch sie sich fein fahren, bietet dabei aber deutlich weniger Vortrieb. So unaufgeregt wie die Royal Enfield wird die CFMoto aber kaum.

An beiden Offroadern ist die Kupplung gut dosierbar und das Getriebe präzise zu schalten. Vibrationen sind bei beiden spürbar; bei der Inderin an den Fussrasten, bei der Chinesin am Lenker. In beiden Fällen halten sie sich jedoch in akzeptablem Ausmass.

Die einzelne Schwimmsattelzange von Bybre packt an der Royal Enfield vorn an einer 320-mm-Scheibe zu, verzögert ordentlich und ist gut dosierbar. Es ist keine Sportbremse mit sattem Druckpunkt, aber eine typische Endurobremse, die ihren Job deutlich besser verrichtet als noch die Bremse der Vorgängerin.

Die an der CFMoto radial montierte Vierkolbenzange von J.Juan verbeisst sich in einer schwimmend montierten 320-mm-Bremsscheibe. Sie verzögert ausgezeichnet, wirkt nicht zu aggressiv, besitzt einen

harten Druckpunkt, fühlt sich aber etwas stumpf an, verwöhnt also nicht gerade mit Feedback. An den beiden 450er Reiseenduros funktioniert das ABS gut, greift nicht präventiv früh ein, ist also auch im Gelände eine willkommene Unterstützung. Für steile Abfahrten lässt sich bei Bedarf die Regelung am Hinterrad bei beiden während der Fahrt deaktivieren.

Die chinesischen CST Ambro A4-Reifen mit demselben Profil wie der bewährte Pirelli-Scorpion-Rally-STR überraschten auf der 450 MT sowohl auf trockener als auch nasser Strasse positiv. Für den ernsthaften Offroadeinsatz weisen sie aber zu wenig Negativprofil auf. Noch weniger offroadtauglich ist die CEAT-Bereifung der Himalayan 450, weshalb wir sie bereits vor der Abreise gegen Bridgestone Battlax Adventurecross AX41 ausgetauscht hatten, was sich als eine gute Entscheidung herausstellte.

Während die CFMoto serienmässig über schlauchlose Speichenräder verfügt, sind diese bei der Royal Enfield aufpreispflichtig (Fr. 500.–).

Jung/wild oder traditionell/gelassen

Die beiden preiswerten Abenteuer-Enduros haben uns überrascht. Die Royal Enfield Himalayan 450

MEINE MEINUNG

PETER SPYCHER

«Überraschende Abenteuerenduros.»



So kann man sich täuschen. Vor der ersten Fahrt war ich überzeugt, dass dies ein ungleicher Vergleichstest werden würde – Nostalgie gegen Moderne. Ich musste meine vorgefasste Meinung aber schon nach den ersten Fahrten mit unseren beiden Testmotorrädern über den Haufen werfen; die Royal Enfield Himalayan 450 ist nur optisch Retro, technisch ist sie in der Moderne angekommen und ihr Fahrverhalten

ebenso. So steht die Inderin der Chinesin in nichts nach. An die CFMoto 450MT hatte ich hohe Erwartungen, welche sie unter Berücksichtigung des Preises auch voll erfüllen konnte – ein absolut gelungener Alltags- und Reisetöff. Was möchte ich: ein einzylindriges, sehr robustes Retro-Bike mit aktueller Technik oder die zweizylindrige Enduro im Rallye-Stil? Das ist nun die Frage. Ich glaube, ich würde mich für die Himalayan entscheiden.

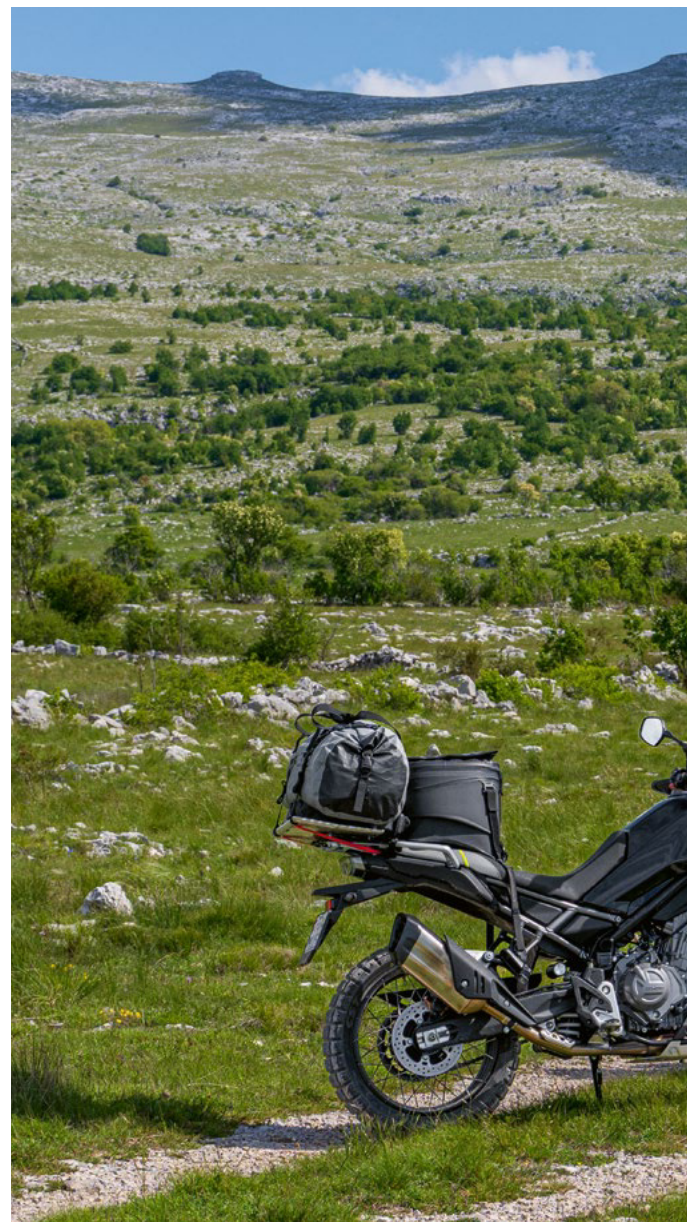
DANIEL BEER

«Persönliche Vorlieben»



Ähnliche Gewichte, Leistungsdaten und Einsatzzwecke, aber unterschiedliche Ansätze: Mit der einzylindrigen, vibrationsfreien Royal Enfield gleitet man mit perfekt abgestimmtem Fahrwerk unverschalt, endurotypisch komfortabel, geradezu majestätisch dahin. Das Getriebe schaltet sich jederzeit tadellos. Im Gelände pflügt man sich mit dem passenden Reifen unspektakulär einfach durch. Die CFMoto mit dem drehfreudigen

Zweizylindermotor ist kurz übersetzt, das präzise Getriebe erfordert etwas mehr Schaltarbeit. Das voll einstellbare Fahrwerk liefert das nötige Feedback. Die Royal ist die «stoisch Ruhige», die CFMoto die «kleine Wilde». Beide Motorräder überzeugten auf den 3000 km bei jedem Untergrund voll und ganz. Es ist nur die persönliche Vorliebe, für welches man sich entscheidet.



folgt optisch dem traditionellen Design und macht damit auf Understatement. Denn der Motor und die Elektronik wurden auf den Stand der aktuellen Technik gebracht. So verbindet sie traditionelle und bewährte Technik, ist problemlos unaufgeregt zu fahren und bringt einen überall hin. Die Inderin hat zwar keine sportlichen Ambitionen, ist aber ein robustes Arbeitstier, das einen für 6990 Franken lange begleiten dürfte.

Die CFMoto 450MT im modern gestylten Rallye-Outfit ist eine sehr gefällige, moderne Abenteuerenduro. Sie ist flink, spritzig, gut ausgerüstet und gibt sich nicht nur optisch athletischer. Sie steckt auch sportlichere Herangehensweisen weg, lässt sich aber nicht ganz so unbeschwert fahren wie die Himalayan. Mit einem Preis ab 5990 Franken stellt sie aber definitiv eine verlockende Alternative dar.

Fazit:

Zwei interessante und weitgehend konkurrenzlose 450er-Abenteuerenduros, die mit ihren attraktiven Preisen die Einstiegshürde ins Abenteuerenduro-Segment deutlich herabgesetzt haben.



**PACKEN GEHT SYSTEMATISCH.
MIT WUNDERLICH SYSTEMGEPÄCK.
WWW.WUNDERLICH.DE
WWW.WUNDERLICH-ADVENTURE.DE**

X-BAG. VON WUNDERLICH. SOFTTASCHEN & TOPCASE FÜR BMW R 1300 GS UND VIELE WEITERE BIKES

Die Anforderungen ans Softgepäcksystem des Adventure Riders ähneln denen des Urban Riders. Beide sind nervenstark, flink und stets körperlich und geistig agil unterwegs. Kein Wunder – denn die Bedingungen sind ähnlich: Meistert der eine Schlamm, Staub, Schotter, Pässe und Furten, manövriert der andere zwischen Schlaglöchern, Baustellen und Gleisen durchs enge Verkehrsgestümmel. Hier wie da überzeugen die kompromisslose Funktionalität und das authentische Design der X-BAGs. Genau, wie deren schmale Silhouette.

**WUNDERLICH X-BAG. ROUGH`N`TOUGH.
FÜR ADVENTURE- UND URBAN-RIDERS**



WWW.WUNDERLICH.DE