

TRANSALP

Modellgeschichte 1987-2008



Honda Transalp XL600V (PD06)



Die Originale Auszug aus der Pressemappe zur Weltpremiere auf dem Pariser Salon: »Honda stellt eine interessante Neuentwicklung für 1987 vor..... Die XL600V Transalp bringt frischen Wind in die Welt der Tourer. Am Anfang der Entwicklung stand der Gedanke, ein tourentaugliches Fahrzeug zu schaffen, das sich nicht nur auf geraden Strecken zuhause fühlt, sondern auch im Stadtverkehr, auf Bergstrecken und auf unbefestigten Feldwegen bewährt. Für Tage voller Fahrvergnügen und Nächte unter freiem Himmel. Für Fahrer, die die Nähe zur Natur suchen. Eine vielseitige Maschine, bei der das Fahren einfach Spaß macht.« Das neue Konzept wurde umschrieben mit »Rally Touring«. Der Erfolg sollte Honda sehr bald Recht geben. Die Transalp, mit freundlichem Twin- Herzen, komfortorientierter Verkleidung, langen Federwegen und bequemer Sitzposition, entwickelte sich zum dauerhaft beliebten Multitalent. Eine Enduro zum Asphaltwandern. Vielseitig, ausgewogen und extrem zuverlässig.

Technische Details

Motor: Neu entwickelter, längs eingebauter V-Twin mit 600 Kubik. Zylinderwinkel 52 Grad. Zwei Einlaßventile und ein Auslaßventil pro Zylinder. Wartungsfreundliche Details: automatischer Steuerkettenspanner, CDI-Zündanlage, Ölkreislauf mit geschraubter Filterpatrone. »Offset-Dual-Pin«-Kurbelwelle mit versetzten Kurbelzapfen, um Vibrationen ohne den Einsatz von Ausgleichswellen zu reduzieren. Speziell entwickelte, schräg gestellte Gleichdruck-Vergaser zwischen den Zylindern platziert. Elektronisch gesteuerte Doppelzündung, steigert die Verbrennungseffizienz um 10 %. Laufkultur und Durchzug entzückten Liebhaber entspannter Fahrweise: ab 2000 Touren stehen über 40 Nm Drehmoment zur Verfügung.

Fahrwerk: Der Stahlrahmen kombiniert Bewährtes mit Neuem. Zwei obere Vierkantröhre tragen den Motor in einer Rundrohr-Schleife. Das Triebwerk dient als mittragendes Element, was Gewicht sparen hilft. Für hohe Spurstabilität führt eine Gabel mit 41er Standrohren. Diese sind zur Erhöhung der Steifigkeit über eine im Kotflügel integrierte Gabelbrücke verbunden. Rahmenheck fest angeschweißt. Hinten Vierkantröhre-Kastenschwinge mit Pro-Link-Anlenkung. Üppige Federwege.

Ausstattung: Aerodynamische, rahmenfeste Verkleidung. Motorschutz. Doppelter Aluminiumkühler mit Ventilator. Cockpit mit Tacho und elektronischem Drehzahlmesser. Wassertemperatur-Anzeige. Choke am Lenker. Abschließbarer Tankdeckel. Zweipersonen-Sitzbank. Gepäckträger. Speichenräder mit Aluminiumfelgen. Innovativ: Die Speichen verlaufen tangential nach außen. Modellpflege 1988: neuer Seitenständer mit Sicherungsschalter und Warnlampe.

Daten: OHC-Zweizylinder-V-Motor, 3 Ventile pro Zylinder, flüssigkeitsgekühlt. Hubraum: 583,1 cm³, Bohrung x Hub 75 x 66 mm. Zwei 32 mm Ø Gleichdruck-Vergaser. Leistung 55 PS bei 8000/min, max. Drehmoment 55 Nm bei 6000/min. 5 Gänge. Bereifung vorne 90/90-21, hinten 130/80-17. Hydraulische Telegabel mit 41 mm Standrohr-Ø. Pro-Link-Schwinge, Federweg v/h 200/190 mm. 276 mm Scheibenbremse mit Doppelkolben-Bremszange vorn, hinten Trommelbremse, Ø 130 mm. Radstand 1530 mm, Trockengewicht 174 kg, Tankinhalt 18 Liter.

Preis* 1987 / 88: 8.300 / 8.950 DM
Verkaufszahlen in Deutschland 1987 / 88: 1149 / 1105 Expl.

*unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. gesetzlicher MwSt.

1987-88

Rally Touring steht auf den Seitendeckeln: Das Konzept der Transalp mit rahmenfester Verkleidung wurde mitbestimmt aus den Erfahrungen siegreich bestrittener Wüsten-Rennen wie Paris-Dakar.

Neu und anders: Für eingefleischte XT- und XL-Eintopffahrer war die neue Transalp nichts. Tourenfreunde und Motorradwanderer jedoch zeigten sich bald begeistert von Twin-Power, Durchzug, Windschutz, Sitzposition, Federungskomfort und Zuverlässigkeit.



Honda Transalp XL600V (PD06)



Die Verfeinerte Auf den ersten Blick zeichnen lediglich neue Farben und neues Dekor die längst zur festen Tourer-Größe avancierte Transalp ab 1989 aus. Dabei haben die Honda-Entwickler auch liebevoll Feinarbeit an der Technik betrieben, ohne gleich den Modellcode PD06 zu ändern. Ventile, Federn und Kipphebel stammen aus der XR650 Africa Twin. Das Getriebe wurde ebenfalls verbessert, dazu ein DeCarbon-Federbein mit nadelgelagertem Pro-Link-Hebelsystem spendiert. Überarbeitet auch die Instrumententafel. Eine neue, höhere Verkleidungsscheibe optimiert den Windschutz. Optional ist neu ein Hauptständer erhältlich.

Ab dem Modelljahrgang 1991 findet statt einer einfachen Trommelbremse hinten eine 240 mm-Scheibenbremse Verwendung.

Technische Details

Motor: Modifiziert wurden Zylinderköpfe samt Nockenwellen (für optimierten Ölrücklauf), der Ventiltrieb (Ventile, Ventillfedern, Führungen), Öl- und Wasserpumpe, die Zündung. Feinarbeit am Getriebe (Schaltnocken und Schaltgabeln optimiert). Geräuschkämpfender Mechanismus für Steuerkettenspanner.

Fahrwerk: Neues Federbein (DeCarbon-Gasdruckfederbein statt Zweirohrdämpfer) und nadelgelagerte Pro-Link-Umlenkhebel.

Ausstattung: Neues Instrumenten-Design. Höhere Verkleidungsscheibe (plus 6 cm). Vibrationsdämpfer für die Sozium-Fußrasten. Modifizierte Seitenverkleidungs- und Motorschutz-Montagepunkte. Neue Farben und neues Dekor. Ab 1991: hydraulische Scheibenbremse (statt Trommel) hinten. Verschleißfestere Bremscheibe vorn (5 statt 4,5 mm dick).

Daten: OHC-Zweizylinder-V-Motor, 3 Ventile pro Zylinder, flüssigkeitsgekühlt. Hubraum: 583,1 cm³, Bohrung x Hub 75 x 66 mm. Zwei 32 mm Ø Gleichdruck-Vergaser. Leistung 55 PS bei 8000/min, max. Drehmoment 55 Nm bei 6000/min. 5 Gänge. Bereifung vorne 90/90-21, hinten 130/80-17. Hydraulische Telegabel mit 41 mm Standrohr-Ø. Pro-Link-Schwinge, Federweg v/h 200/190 mm. Eine 276 mm Scheibenbremse mit Doppelkolben-Bremszange vorn. Ab 1991: hinten 240 mm Scheibe mit Einkolben-Schwimmstiel. Radstand 1530 mm, Trockengewicht 174 kg (ab '91: 183 kg). Tankinhalt 18 Liter.

Preis* 1989 / 90/91/92/93: 9.850 / 10.100 / 10.850 / 10.990 / 10.990 DM
Verkaufszahlen in Deutschland 1989 / 90/91: 1215 / 1380 / 2012 Expl.
Verkaufszahlen in Deutschland 1992 / 93: 2245 / 2271 Expl.

*unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. gesetzlicher MwSt.

1989-93

Einfach die Seele baumeln lassen: 1989 hat sich längst herum gesprochen, daß die Transalp genau dafür wunderbar taugt.

Sanfte Modellpflege für 1989: Neue Farben und neues Dekor, kombiniert mit technischer Feinarbeit im Detail.



Honda Transalp XL600V (PD06 + PD10)



Die Perfektionierte Mit sanfter Designer-Hand modelliert Honda der Transalp ein neues Gesicht. Das obere Verkleidungsteil gerät schlanker, die Scheibe wird neu konturiert. Ebenfalls neu: die in die Verkleidung bündig eingelassene Scheinwerfereinheit. Dazu kommen neue Handprotektoren. Luftkanäle in der seitlichen Front sorgen für eine dynamische Anmutung. Die Verbesserung weiterer Komponenten sorgt dafür, daß der Fahrspaß weiterhin auf höchstem Niveau bleibt. Entspannt aufrechte Sitzposition und bestens kontrollierbare Kraftentfaltung des unverändert 600 Kubik starken Twins bleiben als Stärken unangetastet. Ein Wechsel des Modellcodes (PD06) ist mit der Design-Korrektur 1994 nicht verbunden.

1997 wird die Transalp-Fertigung von Japan nach Italien verlegt. Eine Doppelscheibenbremse verzögert am Vorderrad. Damit einher greift ein neuer Modellcode (PD10).

Technische Details

Ausstattung: ab 1994 neue obere Verkleidung mit bündig eingelassenem Scheinwerfer und Windschutzscheibe in neuer Form für sportlich-eleganten Look. Seitliche Belüftungskanäle unterstreichen die dynamischere Anmutung. Überarbeitetes Instrumenten-Display (u.a. mit transluzentem, hinterleuchtetem Transalp-Logo). Handbremshebel einstellbar. Neue, breitere Handprotektoren. Aluminiumguss-Gepäckträger mit Gepäckhaken.

Motor: ab 1996 neue digitale Transistorzündung, die zur Einhaltung der zweiten Stufe der neuen europäischen Lärmschutzrichtlinie 87/56 beiträgt. Größere Vergaser (34 statt 32 mm Ø), geändertes Luftfiltergehäuse. Überarbeitete Getriebestufung.

Fahrwerk: ab 1996 silberne Felgen (vorher gold), dazu mit 120er Hinterradreifen bestückt.

Ab 1997 (Modellcode PD10) Auslieferung mit Doppelscheibenbremse vorn. Ebenfalls ab 1997 erfolgt die Fertigung der Transalp in Italien im Honda-Werk Atessa (vorher in Japan).

Daten: OHC-Zweizylinder-V-Motor, 3 Ventile pro Zylinder, flüssigkeitsgekühlt. Hubraum: 583 cm³, Bohrung x Hub 75 x 66 mm. Zwei 32 mm Ø Gleichdruck-Vergaser (ab '96 34 mm Ø). Sekundär-Luftsystem. Leistung 50 PS bei 8000/min, max. Drehmoment 53 Nm bei 6000/min. 5 Gänge. Bereifung vorne 90/90-21, hinten 130/80-17 (ab 1996 120/90-17). Hydraulische Telegabel mit 41 mm Standrohr-Ø. Pro-Link-Schwinge, Federweg v/h 200/190 mm. Bis Ende 1996: 276 mm Scheibenbremse mit Doppelkolben-Bremszange vorn. Ab 1997: Doppelscheibenbremse (je 256 mm Ø) mit Doppelkolben-Bremszangen vorn, hinten 240 mm Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel. Radstand 1505 mm, Gewicht vollgetankt 205 kg, Tankinhalt 18 Liter.

Preis* 1994 /'95 /'96:	12.250 / 12.490 / 12.490 DM
Preis* 1997 /'98 /'99:	12.490 / 12.490 / 12.620 DM
Verkaufszahlen in D 1994 /'95/'96:	2428 / 2042 / 2883 Expl.
Verkaufszahlen in D 1997 /'98/'99:	2905 / 1987 / 1627 Expl.

*unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. gesetzlicher MwSt.

1994-99

Ab 1994: Die Transalp zeigt sich mit neuem, schlankem Verkleidungsgesicht.

ab 1997

Mit einer Doppelscheibenbremse im Vorderrad wird die Transalp fortan bestückt. Außerdem findet ab 1997 die Fertigung in Italien statt.



Honda Transalp 650 (RD10)



Sieht gut aus und bietet mehr Windschutz: Das neue Verkleidungsdesign kommt gleichzeitig mit einer Hubraumerweiterung und etlichen Detailverbesserungen.

Die Runderneuerte Nach insgesamt dreizehn erfolgreichen Transalp-Jahren die erste gründliche Runderneuerung. Leistung, Optik und Fahrverhalten präsentieren sich auf den neuesten Stand gebracht. Die Verkleidung komplett neu gestaltet und mit besserem Windschutz, der Motor hubraumstärker und mit höherer Leistung, der Rahmen versteift, die Gewichtsverteilung optimiert für noch einfacheres Handling. Statt »Rally Touring« heißt das Leitthema für die Ingenieure nun »Sophisticated Adventure«. Auch dem Thema Original-Honda-Zubehör wird künftig vermehrt Aufmerksamkeit gewidmet, um den Komfort unter allen Einsatzbedingungen zu optimieren.

Technische Details

Motor: Hubraum um 64 Kubik erhöht (jetzt 647 ccm). Leistungssteigerung um 5 PS, plus kräftigeres Drehmoment und breiteres Drehzahlband. Abstufung des 5-Ganggetriebes der stärkeren Leistungs-Charakteristik angepasst. Überarbeitete, leichtere Kolben. Neuer Auspuff mit unregelmäßigem Katalysator sowie Sekundär-Luftsystem zur weiteren Schadstoff-Minimierung (hält neue Euro 1-Abgasnorm ein). Vorschalldämpfer jetzt unter der Pro-Link-Hinterradaufhängung platziert. Neuer, großflächiger Luftfilter (5,5 Liter); Airbox über den Vergasern, anstelle bisher rundem Luftfilter (4,5 Liter) unter der Sitzbank.

Fahrwerk: Rahmen-Unterzüge mit vergrößertem Querschnitt. Um 10 % erhöhte Gesamtsteifigkeit (mit Blick auf Soziusbetrieb plus höhere Zuladung). 10 mm niedrigere Sitzhöhe sowie 10 mm schmalerer Lenker für verbesserte Sitzposition und leichteres Handling im Stand. Überarbeitete Dämpfung der Telegabel. Stoßdämpfer mit externem Ausgleichbehälter und verstellbarer Druckstufe. Dämpfer rahmenseitig über Nadellager angelenkt, dazu Pro-Link-Umlenkhebel jetzt aus Aluminium. Schwingenlagerung mit neuer Kombination aus Nadel- und Kugellagern für reibungslosen Betrieb ohne seitliches Spiel. Neue, leichtere Felgen (im Wulstbereich dicker, dafür hohl ausgeführt). Schlauchreifen mit Spezialprofil für On- wie Offroad-Betrieb. Bremszange hinten erleichtert und weiter nach vorn verlegt.

Ausstattung: Cooles Design und schlichte Eleganz zeichnen die neue Verkleidung aus. Die geschwungene Silhouette soll an einen Vogel im Gleitflug erinnern. Neue Windschutzscheibe. Multirefektor-Scheinwerfer, bündig in die Verkleidung eingelassene Blinker. Tankeinbuchtungen für mehr Fahrtwindschutz im Beinbereich. Extraflache Instrumenteneinheit. HISS-Wegfahrsperrle. Multirefektor-Rücklicht. Neuer Sozius-Fußrastenträger. Bügelschloßaufnahme unter der Sitzbank, mehr Stauraum für Utensilien. Tankvolumen von 18 auf 19 Liter vergrößert, bündig eingelassener Tankdeckel. Packtaschen, Topcase, Tankrucksack, Hauptständer, Heizgriffe oder sogar ein Radio sind als Originalzubehör erhältlich.

Daten: OHC-Zweizylinder-V-Motor, 3 Ventile pro Zylinder, flüssigkeitsgekühlt. Hubraum: 647 cm³, Bohrung x Hub 79 x 66 mm. Zwei 34 mm Ø Gleichdruck-Vergaser mit Flachschiebern. Sekundär-Luftsystem. Leistung 55 PS (40,5 kW) bei 7500/min, max. Drehmoment 56,2 Nm bei 5500/min. 5 Gänge. Bereifung vorne 90/90-21, hinten 120/90-17. Telegabel mit 41 mm Standrohr-Ø. Pro-Link-Schwinge mit einstellbarer Druckstufendämpfung, Federweg v/h 200/172 mm. Doppelscheibenbremse (je 256 mm Ø) mit Doppelkolben-Bremszangen vorn und Sintermetallbelägen, hinten 240 mm Einscheibenbremse mit Einkolben-Bremszange. Radstand 1501 mm, Gewicht trocken 191 kg, Tankinhalt 19 Liter.

Preis* 2000 /'01:	12.620 / 14.390 DM
Verkaufszahlen in Deutschland 2000 /'01:	2306 / 2104 Expl.

*unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. gesetzlicher MwSt.

2000-2001

Bei der komplett überarbeiteten Transalp ab Modelljahr 2000 findet der (vergrößerte) Luftfilterkasten direkt über den Vergasern Platz, nicht mehr im Rahmendreieck.



Honda Transalp 650 (RD11)



Die Optimierte Ab 2002 wird die Fertigung von Italien (Honda-Werk in Atessa) nach Spanien (Honda-Werk bei Barcelona) verlegt. Dazu präsentiert sich die Transalp 650, die mittlerweile dem Bereich des »Adventure Touring« zugeordnet wird, Zug um Zug umweltfreundlicher und weiter im Detail optimiert. Ab 2006 wird die Transalp in Deutschland mit Travel-Paket (Packtaschen, Topcase, Hauptständer) angeboten.

Seit 20 Jahren fährt die Honda Transalp auf der Straße des Erfolgs. In Deutschland fanden von 1987 bis September 2007 34.695 Exemplare in Kundenhand. In Europa* wurden von 1987 bis September 2007 173.402 Einheiten verkauft.

Technische Details

Motor: Ab Modelljahr 2004 erfüllt die Transalp dank Optimierungen im Verbrennungsprozess die Euro-2-Abgasnorm.

Ausstattung: Immer mehr Frauen wollen Motorrad fahren. Deshalb bereichert ab 2004 eine neu konturierte und niedrigere Sitzbank (um 30 mm) das Zubehör-Angebot. Ebenfalls seit 2004 ist die Transalp mit Dauerlichtschaltung ausgestattet; den Platz im linken Schalterblock nimmt ein Schalter für das Warnblinklicht ein. Der Korrosionsschutz für Speichen, Speichennippel, Bremsscheiben und einige andere Teile wird weiter optimiert.

Ab 2005: getönte Windschutzscheibe. Modifizierte Instrumententafel (hellsilberner Hintergrund und roter Zeiger). Neue Klarglasblinker. Niedrigere Sitzbank auf Wunsch auch als Standardausstattung. Sitzbank (in beiden Ausführungen) mit neuem Bezug aus zwei unterschiedlichen Materialien. Kunststoff-Gepäckträger mit dunkler Metallic-Oberfläche. Neue Edelstahl-Doppelendrohre für den Auspuff. Neues, dreidimensionales Transalp-Logo auf Seitenverkleidung. Lenkerklemmung mittels Innensechskant-Senkschrauben plus Kappen (vorher verchromte Sechskantschrauben).

Fahrwerk: ab 2005 Aluminiumfelgen mit schwarzer Eloxal-Oberfläche.

In Deutschland 2006 und 2007: serienmäßig inklusive Travel-Ausstattung (Topcase, Seitenkoffer, Hauptständer).

Daten: OHC-Zweizylinder-V-Motor, 3 Ventile pro Zylinder, flüssigkeitsgekühlt. Hubraum: 647 cm³, Bohrung x Hub 79 x 66 mm. Zwei 34 mm Ø Gleichdruck-Flachschieber-Vergaser. Abgasreinigung mittels Sekundär-Luftsystem und Katalysator. Leistung 53 PS (39 kW) bei 7500/min, max. Drehmoment 55 Nm bei 5500/min. 5 Gänge. Bereifung vorne 90/90-21, hinten 120/90-17. Telegabel mit 41 mm Standrohr-Ø. Pro-Link-Schwinge mit einstellbarer Druckstufendämpfung, Federweg v/h 200/172 mm. Doppelscheibenbremse (je 256 mm Ø) mit Doppelkolben-Bremszangen vorn und Sintermetallbelägen, hinten 240 mm Einscheibenbremse mit Einkolben-Bremszange. Radstand 1505 mm, Gewicht trocken 191 kg, Tankinhalt 19 Liter.

Preise 2002 /'03/'04: 7.390 / 7.390 / 7.490 Euro
Preise 2005 /'06/'07: 6.490 (Aktion) / 7.240 (Travel) / 7.440 (Travel) Euro
Verkaufszahlen in Deutschland 2002 /'03/'04: 1328 / 1102 / 974 Expl.
Verkaufszahlen in Deutschland 2005 /'06/ bis Sept. '07: 918 / 440 / 274 Expl.
Gesamtverkaufszahl in Europa 1987 bis Sept. 2007:** 173.402 Expl.

** (AUT/BEL/DEN/FIN/S/FRA/GER/GR/HUN/I/NL/P/POR/NOR/SLO/LIT/ESP/SUI/GB)

2002-2007

Ausgereift und zuverlässig: Die ab 2002 in Spanien gebaute Transalp erfreut sich einer unverändert großen Fangemeinde.

ab 2005

Den Transalp-Jahrgang 2005 erkennt man an schwarz eloxierten Felgen und neuen Auspuff-Endstücken.



Honda Transalp (RD13)



Die ganz Neue Komplett neuer Motor (aus der Deauville) mit 700 Kubik Hubraum, Vierventiltechnik und optimierter Performance, der dank PGM-FI-Einspritzung und geregelter Katalysator die strenge Euro 3-Norm meistert. Neues Design im Adventure-Sports-Style. Neues Design, kriecht aus runden und kantigen Formen. Inspiration dazu lieferte das Bild eines galoppierenden Pferdes. Niedrigere Sitzhöhe, vier frische Farben, andere Raddimensionen (vorne kleiner, hinten breiter). Optional mit ABS in Verbindung mit CBS-Verbundbremssystem. Die Transalp, Europas vielseitigstes Motorrad in der Mittelklasse, lockt auch twenty years after dank modernster Technik mit freundlichem Wesen zum Abenteuer auf zwei Rädern. In der City, über Land beim vergnüglichen Ausritt – oder in den Alpen, zum Beispiel rund um den Col de la Bonette, dessen Koordinaten die Verkleidung zieren.

Technische Details

Motor: Vierventil-Zylinderköpfe, 2 mm vergrößerte Bohrung und 33 Kubik mehr Hubraum. Pleuel und Kolben vergrößert, dennoch leichter für besseres Ansprechverhalten. Verdichtung erhöht (von 9,2 auf 10,0 zu 1), mittig platzierte Zündkerzen. Flüssigkeitsgekühlter Ölkühler. 40 mm-Drosselklappengehäuse und Hochleistungs-12-Loch-Einspritzdüsen zu einer Einheit zusammengefasst. Mehr Leistung und Drehmoment bei geringerem Verbrauch sowie niedrigeren Emissionen. Großer 300-Zellen-Kat, schwerpunktünstig unterhalb der Schwinge montiert.

Fahrwerk: Basiert weitgehend auf Vorgängermodell. Motor als mittragendes Element integriert. Radstand verlängert um 10 mm. Schwarz eloxierte Speichenfelgen. Neuer 130/80-17 Hinterradreifen für sattere Kurvenlage. Kleinerer 19-Zoll Vorderreifen für besseres Handling. Combined ABS-Bremssystem auf Wunsch.

Ausstattung: Frontverkleidung mit Multirefektor-Scheinwerfer. Separate Glühbirnen für Abblend- und Fernlicht (Twin-Bulb). Cockpit mit Drehzahlmesser und LCD-Anzeigen für Geschwindigkeit, km-Anzeige, zweifachen Tages-km-Zähler. Tankuhr. Gepäckbrücke mit integrierten Haltegriffen. HISS-Wegfahrsperrle. Handschützer am Lenker. Motorschutz. Umfangreiches Honda Original-Zubehör optional erhältlich: Navigations-System, Topcase, Packtaschen, Heizgriffe, Mittelständer, Nebelschlussleuchte, niedrigere Sitzbank etc.).

Lieferbare Farben: Barley Yellow Metallic, Carnellan Red Metallic, Achor Grey Metallic, Moody Blue Metallic. Tank in Pearl Concourse Black. Untere Verkleidung, Frontverkleidungsblenden und Gepäckträger in Vernier Grey Metallic.

Daten: DOHC-Zweizylinder-V-Motor, 4 Ventile pro Zylinder, flüssigkeitsgekühlt. Hubraum: 680 cm³, Bohrung x Hub 81 x 66 mm. Elektronische PGM-FI Kraftstoffeinspritzung. Drosselklappen-Ø 40 mm, geregelter Katalysator. Leistung 60 PS (44,1 kW) bei 7750/min, max. Drehmoment 60 Nm bei 6000/min. 5 Gänge. Bereifung vorne 100/90-R19 (57H), hinten 130/80-R17 (65H). Telegabel mit 41 mm Standrohr-Ø. Pro-Link-Schwinge mit einstellbarer Druckstufendämpfung, Federweg v/h 177/173 mm. Doppelscheibenbremse (je 256 mm Ø) mit Zweikolben-Bremszangen vorn und Sintermetallbelägen (bzw. Dreikolben-Bremszangen bei Combined ABS), hinten 240 mm Einscheibenbremse mit Einkolben-Bremszange. Radstand 1515 mm, Gewicht vollgetankt 214 kg (mit Combined ABS 219 kg), Tankinhalt 17,5 Liter.

Preis* 2008: 7.090 Euro
Combined ABS zzgl. 600 Euro

*unverbindliche Preisempfehlung der Honda Motor Europe (North) GmbH, inkl. gesetzlicher MwSt.

2008

Twenty years after: Der jüngste Transalp-Jahrgang setzt optisch und technisch völlig neue Akzente.

Schöne Aussichten: Transalpine Fahrfreuden und jede Menge Infos. Auch Transportprobleme können werksseitig gelöst werden.



