

# Die Unvergessliche

1987 legt Honda mit der Transalp 600 V die Basis für eine legendäre Baureihe. 30 Jahre später sind weltweit noch immer Zehntausende Transalps aus drei Generationen auf Achse. Eine persönlich geprägte Rückschau auf die famose Reise-Enduro.



Foto: Archiv, Honda

Noch nicht im Handel, doch schon Tausende Kilometer im harten Touren-Test absolviert: die Ur-Transalp (1987).

Es war einmal – ein Campingplatz an der Côte d'Azur, irgendwann im Mai 1987. Der junge deutsche Urlauber kehrt gerade von einer Tagestour durchs heiße, staubige Hinterland zurück. Schnell in den Schatten der mächtigen Pinie neben dem Zelt, raus aus dem Leder, runter von der 1100er-Gold-Wing, die sich auf den holprigen provenzalischen Sträßchen wieder mal als viel zu schwer und zu träge erwiesen hat. Doch halt – was steht da gleich hinterm Baum? Eine völlig unbekannte Honda, auf langen Stelzen, mit Stollenprofil. Ein V2, vollverkleidet – was ist denn das? Eine Enduro?

Genauso verdutzt reagierte vor 30 Jahren zunächst viele,

die, wie seinerzeit der Autor dieser Geschichte, zum ersten Mal Blickkontakt mit der neuen Transalp hatten. Eine »richtige« Enduro besaß damals nur einen Zylinder, luftgekühlt, und hieß KLR, XT, DR oder XL. Keinesfalls hatte sie buntes Plastikgeräffel vor den Armaturen und rund um den Lenkkopf und selbstverständlich konnte man mit so einem Eintopf nicht nur im Dreck wühlen, sondern auch verreisen.

Nun also die Transalp, mit flüssigkeitsgekühltem V2, mit rahmenfester Verkleidung und mit einem unmittelbar über dem Vorderrad sitzenden Kotflügel. Und mit dem neu kreierten Begriff »Rally Touring« auf den Seitenteilen, der damals

durchaus Hinweise gab, wohin dieses neuartige Motorrad zielte. Es sollte eine Brücke schlagen zwischen verkleideten Touren und kernigen Enduros, wobei »Rally« natürlich gleich an den 1986 von einer Honda-Werkmaschine eingefahrenen Sieg bei der »Paris-Dakar« erinnerte.

Die Botschaft kam an. Erste Testberichte lobten das neuartige Motorradkonzept, den Tourenkomfort, den Windschutz, den runden, weichen Krafteinsatz des Zweizylinders. Der TOURENFAHRER, das Leitmedium für Fernweggeplagte, berichtete von »außerordentlicher Fahrstabilität« und stellte im Testfazit fest: »Ob auf Autobahnen, Landstraßen,

Bergpässen oder Pisten, die Transalp macht alles mit.« Die anfängliche Skepsis legte sich schnell, auch bei Enduro-Puristen war die Neugier geweckt. Im Debütjahr griffen hierzulande 1149 Käufer zu, im Rest Europas fast 9600!

Doch das war nur der Anfang. Diese erste Transalp mit knapp 600 Kubik, gebaut bis zum Jahreswechsel 1999 / 2000, fand in Deutschland insgesamt 25.911 Käufer, in den übrigen Ländern Europas kamen weitere 101.838 Exemplare auf die Straße. In ihrem besten Jahr (1997) verkaufte sich die XL 600 V – das Enduro-Kürzel »XL« fand dann doch seinen Platz in der Typenbezeichnung – in Deutschland 2905 Mal; heute würde das für einen zwei-

## Die Transalp-Baureihe im TF

Beim TOURENFAHRER waren die Transalp-Modelle von der ersten Stunde an gern gesehene Gäste in vielen Einzel- und Vergleichstests. Hier ein Überblick aus 30 Jahren Redaktionsbetrieb:

<b>XL 600 V</b>	3/87	Test
	6/91	Test
	6/94	Test
	9/95	Vergleichstest
	8/96	Vergleichstest
	7/97	Kurztest
	12/07	Modellreport
	12/07	Zubehörtipps
	6/15	Gebrauchtkauf
<b>XL 650 V</b>	6/00	Test
	1/01	Vergleichstest
	2/02	Kurztest
	11/02	Vergleichstest
	2/04	Vergleichstest
	7/05	Vergleichstest
	3/07	Vergleichstest
	12/07	Modellreport
	12/07	Zubehörtipps
	6/15	Gebrauchtkauf
<b>XL 700 V</b>	12/07	Fahrbericht
	2/08	Vergleichstest
	10/08	Vergleichstest
	10/11	Vergleichstest
	9/17	Gebrauchtkauf

TF-Archiv: www.tourenfahrer.de

## Modellpflege

**XL 600 V:** Debüt der Transalp, Typ PD 06, im Jahr 1987 mit 50 bzw. 27 PS; V2 mit 583 Kubik, Doppelzündung, je drei Ventile, vorn Einzelbrems Scheibe, hinten Trommel, Leergewicht: 200 kg. 1988: standfesterer Seitenständer, nun mit Zündstrom-Unterbrechung. 1989: Getriebe und Ventilsteuerung überarbeitet (Ventile, Ventildfedern, Kipphebel aus XRV 650 Africa Twin), neues Federbein in verschleißarm gekapselten Nadellagern, 60 mm höhere Verkleidungsscheibe, bessere Vibrationsdämpfung für Soziusrasten, erstmals Hauptständer (Aufpreis) erhältlich. 1991: hinten 240er-Brems Scheibe anstelle der Trommel, Auspuffanlage modifiziert, Fahrgeräusche reduziert. 1994: neue, schlanke und taillierte Verkleidung, 15 mm höhere Scheibe, größere Handprotektoren, einstellbarer Handbremshebel, modifizierte

Bremszange vorn, Gepäckbrücke mit Zurrhaken. 1996: digitale Transistorzündung, Reifen hinten 120/90-17 statt 130/80-17, Felgen nun silbern statt goldfarben. 1997: Produktion wechselt von Japan nach Italien, Typ PD 10, vorn nun mit zwei 256er-Brems Scheiben anstelle der 276er-Solo-Scheibe, größere Vergaser mit 34 statt 32 mm Durchlass, Leergewicht: 205 kg. 2000: letztes offizielles Verkaufsjahr, im Frühjahr Ablösung durch XL 650 V.

**XL 650 V:** Debüt Anfang 2000 als RD 10, gebaut in Italien, V2 mit 53 PS, 647 Kubik, U-Kat, SLS, aus der Honda Deauville, aber modifiziert (Steuerzeiten, Kolben, Pleuel, Getriebe), schnittigere Verkleidung, verstärkte Rahmenunterzüge, Tankinhalt 19 l (600er: 18), neues Zentralfederbein mit Ausgleichsbehälter, Druckstufendämpfung einstellbar, Leerge-

wicht: 211 kg. 2002: Produktion wechselt nach Spanien, Typencode nun RD 11. 2004: Warnblinkanlage, korrosionsbeständigere Brems Scheiben und Drahtspeichen. 2005: schwarz eloxierte Felgen, konisch geformte Auspuffblenden, modifiziertes Cockpit, Klarglasblinker. 2006: Umbenennung in »Transalp Travel«, Tourenpaket gratis, mit Koffersatz, Träger, Topcase und Hauptständer.

**XL 700 V:** Debüt der 700er im Spätherbst 2007, Typ RD 13, gebaut in Spanien, neuer V2 mit 680 Kubik, je vier statt drei Ventile, Einspritzung, G-Kat, 60 PS, 60 Nm, vorn 19- statt 21-Zöller, 17-l-Tank, verkürzte Federwege, Option auf CBS-ABS, Leergewicht: 219 kg. 2011: ABS mit Kombibremse nun serienmäßig, Produktion wechselt nach Italien, Typcode RD 15. 2012: letztes Verkaufsjahr in Deutschland.

ten Rang in den Zulassungstop-Ten reichen.

Da fast all diese Transalps immer mal wieder den Besitzer wechselten, ist sie bis heute in weit mehr Köpfen als nur bei den Erstkäufern präsent, mit all den Alltagsfluchten und Abenteuern, die man mit ihr erlebte.

Beim Schreiben dieses Reports kommen zwangsläufig die eigenen Erinnerungen wieder hoch,

nicht als Besitzer einer Transalp – es kam nach dem Blickkontakt im Badeort Bandol dann doch eine Einzylinder-Ténére ins Haus –, aber als Wegbegleiter, als »betreuender Schrauber« an mehreren Transalps, als Fan dieser Baureihe.

Schön, dass Honda ihr im zweiten Jahr einen vernünftigen Seitenständer anschraubte und 1991 auch fürs Hinterrad

eine Scheibenbremse. Die vor allem optisch stark überarbeitete 1994er durfte ich damals für eine lange Tour durch rheinische Mittelgebirge und Flusstäler entführen – und notierte begeistert: Die Transalp ist auch 1994 als zuverlässige und starke Reise-Enduro eine Klasse für sich.

Zuverlässig war sie ja immer. Kaum jemand – der mal außer

der Reihe einen Boxenstopp einlegen musste. Und so blieb neben dem Tausch von Verschleißteilen und regulären Wartungsarbeiten – wenn man denn selbst Hand anlegen konnte – nicht viel zu schrauben an einer Transalp. Wer dann ins Eingemachte ging, erfuhr learning by doing, weshalb eine Werkstatt für die alle 12.000 km fällige Ventilspielkontrolle so viele Arbeitswerte aufruft. Um überhaupt an die Ventile ranzukommen, muss so eine PD 06 oder PD 10 aufwendig entblättert werden, und fürs Herankommen ans Auslassventil am vorderen Zylinder sollte man eigentlich einen Schönheitschirurgen mit fünf Gelenken pro Finger hinzuziehen.

Nach der Umbenennung 1997 in PD 10 – und der längst überfälligen zweiten Brems Scheibe vorn – kam im Jahr 2000 dann die RD 10. Die 650er, die den Deauville-

## Transalp-Szene

Die Transalp-Fans sind untereinander gut vernetzt. Ein großer, sehr rühriger Zusammenschluss: die »Transalp-Freunde Deutschland e. V.«, die sich deutschlandweit an vielen regionalen Stammtischen treffen und fast ganzjährig auch regionale Motorradtreffen organisieren.

Foren: [www.transalp.de](http://www.transalp.de), [www.transalpfreunde.de](http://www.transalpfreunde.de), [www.krad-vagabunden.de](http://www.krad-vagabunden.de)



**1987**  
**XL 600 V (1987):** Bauzeit: 1987–88 (Japan), PD 06, 583 cm³, 50 PS, 52 Nm, je drei Ventile, hinten Bremstrommel, Leergewicht: 200 kg, Preis 1987: 8540 Mark (4366 Euro)



**1989**  
**XL 600 V (1989):** Bauzeit: 1989–90, neues Federbein, Ventiltrieb aus XRV 650, modifiziertes Getriebe, 60 mm höherer Windschild, Preis 1989: 10.350 Mark (5291 Euro)



**1991**  
**XL 600 V (1991):** Bauzeit: 1991–93, 240-mm-Brems Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel hinten, modifizierter Auspuff, Leergew.: 202 kg, Preis 1991: 10.850 Mark (5547 Euro)



**1994**  
**XL 600 V (1994):** Bauzeit: 1994–96, neue, stärker taillierte Verkleidung, neue Bremszange vorn, Hebel einstellbar, Gepäckbrücke, Preis 1994: 12.530 Mark (6406 Euro)