

1997



XL 600 V (1997): Bauzeit: 1997–2000, PD 10, Produktion in Italien, vorn zwei 256-mm-Brems-scheiben, größere Vergaser, Leergew.: 205 kg, Preis 1997: 12.770 Mark (6529 Euro)

2000



XL 650 V (2000): Bauzeit: 2000–04, RD 10, 647 cm³, 53 PS, 55 Nm, neues Design, 19-l-Tank, Leergew.: 211 kg, Preis 2000: 14.280 Mark (7301 Euro), ab 2002: prod. in Spanien als RD 11

2005



XL 650 V (2005): Bauzeit: 2005–07, schwarze Felgen, konische Schalldämpfer-Blenden, modifiziertes Cockpit, Klarglas-Blinker, Preis 2005: 7240 Euro + Nk.

2006



Transalp Travel (2006): Bauzeit: 2006–07, technisch unverändert, aber umbenannt, mit Gratis-Reisezubehör (Gepäcksystem, Hauptständer), Preis 2006: 7240 Euro + Nk.

2008



XL 700 V (2008): Bauzeit: 2008–10, RD 13 (Spanien), 680 cm³, 60 PS, 60 Nm, je vier Ventile, optional ABS, 17-l-Tank, 19-Zöller vorn, Leergew.: 219 kg, Preis 2008: ab 7090 Euro + Nk.

2011



XL 700 V (2011): Bauzeit: 2011–12, RD 15, produziert in Italien, ABS und Kombibremms-Funktion serienmäßig, Preis 2011/12: 8390 Euro + Nk. Restzulassungen 2013/15

Motor übernehmen durfte und optisch um einiges runder, softer wirkte als ihre kantige Vorgängerin, hatte ein paar unbeschwerte, verkaufsstarke Jahre vor sich – bis mit der DL 650 V-Strom 2004 ein starker Gegner auftauchte. Eine

Transalp hatte plötzlich Konkurrenz, nicht nur im eigenen Stall – viele stiegen damals auf eine Africa Twin um –, sondern auch in Form einer mit 67 PS stark überlegenen, sehr erwachsen auftretenden Suzuki, die vom Preis her

markentypisch knallhart kalkuliert war.

Bei meinem ersten Kontakt mit der Transalp 650 war diese Konfrontation zwischen den japanischen Konkurrenten noch nicht mal auf dem Reißbrett skizziert. Der benachbarte

freundliche Honda-Händler war damals mehr als freundlich: Er rückte im Jahr 2000 nämlich seine erste, kaum aus der Kiste gepackte und als Vorführmaschine zusammengesetzte XL 650 V einen Tag lang für einen schönen Ausflug

Gebrauchtkauf-Tipps

Das Gebrauchtangebot an Transalps ist quer durch die Baureihen ganzjährig gut. Von der 600er werden vor allem die »geburtenstarken Jahrgänge« der späten Neunziger inseriert, ab und an auch mal ganz frühe PD-06-Exemplare, meist mit etlichen Vorbesitzern und sehr hohen Tachoständen. Die 650er findet man recht leicht mit noch geringer Laufleistung, häufig als »Travel« mit dem Honda-Gepäcksystem. Etwas rarer ist die 700er, was angesichts der geringen Stückzahlen nicht verwundert.

Motor: Die V2-Aggregate aller drei Typen sind außerordentlich standfest und unempfindlich. Laufleistungen von 100.000 km und mehr stecken sie bei vernünftigen Umgang und solider Wartung problemlos weg. Das Ventilspiel sollte kontinuierlich kontrolliert worden sein, sorgfältiges Warmfahren (bei lange als Pendlerrad genutzter Maschine nicht unbedingt gewährleistet) und korrekter Ölstand samt regelmäßigem Wechsel von Schmierstoff und Ölfilter sind weitere Garantien für ein langes

Leben. Das Triebwerk sollte auch bei hohem km-Stand kaum Öl verbrauchen; gegebenenfalls darauf achten, ob der Schalldämpfer bei warm gefahrener Maschine abrupte Lastwechsel mit Rauchfahnen quittiert (Hinweis auf verschlissene Ventilführungen). Außerdem beachten: Nimmt der V2 sauber Gas an, lässt sich der Choke (600 / 650) exakt dosieren? Dichtungen an Motor und Kühlsystem intakt? Peripherie von Ölwanne / Filter frei von schmierigen Ablagerungen? Trennt die Kupplung sauber, lässt sich das Getriebe leicht und exakt schalten?

Fahrwerk: Grundsätzlich ratsam ist die Kontrolle der Speichen (Sicht- und Klopprobe) auf Spannung und Bruch. Wenn möglich, beide Räder (frei schwebend) auf Höhen- bzw. Seitenschlag kontrollieren. Bei hoher Laufleistung und frühem Baujahr checken, ob die Federelemente noch vernünftig dämpfen. Bremsen: Die Bremskolben sollten leichtgängig laufen, die Scheiben nicht verschlissenen und riefenfrei sein. Austausch der Bremsschläuche wegen

Überalterung notwendig? Lager: Zeigen die Schwingenlager Spiel, ist das Lenkkopflager in Ordnung?

Elektrik: Vor allem bei den älteren Baujahren trifft man oft auf nachträglich angebaute Verbraucher wie Kettenschmiersystem, Heizgriffe, Zusatzinstrumente, mit zusätzlich gezogenen Strippen. Checken, ob alles sauber verlegt, gut abgedichtet und abgesichert ist. Auch Relais und Steckverbindungen unter den Seitendeckeln auf möglichen Gammel prüfen.

Optik, Anbauteile: Rostanfällig sind vor allem bei der 600er / 650er je nach Pflege Schalldämpfer (Falzkanten, Endstücke) und Sammler unter der Schwinge, ab PD 10 auch kleine, schlecht lackierte Blechteile wie die Bremsschlauchhalter. Generell: Seitendeckel auf intakte Haltepropfen prüfen (oft abgebrochen / geklebt). Verkleidung/Motorabdeckung: Alle Kunststoffteile auf Bruch-/Steinschlag-schäden bzw. ausgerissene Befestigungen checken.

Die Transalp-Baureihen im Überblick*

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
XL 600 V:																										
PD 06 ¹																										
PD 10 ²																										
XL 650 V:																										
RD 10 ²																										
RD 11 ³																										
XL 700 V:																										
RD 13 ³																										
RD 15 ²																										

* Produktionsjahre ¹ Produktion in Japan ² Produktion in Italien ³ Produktion in Spanien

raus. Was soll man sagen? Die gegenüber einer PD 10 drei PS mehr Leistung spürte man nicht wirklich, die elf Prozent mehr Hubraum subjektiv schon. Fahrgefühl, Sitzkomfort, Handling – alles vertraut,

Endlich war dieser sperrige Knubbel von Tankdeckel weg

bewährt und ganz ähnlich wie auf der 600er. Detail am Rande: Endlich war der sperrige, per Drehmechanismus aufgesetzte Knubbel von Tankdeckel weg.

Die Jahre gingen ins Land, die V-Strom knöpfte der Transalp zunehmend den

Schneid und auch eine Menge potenzieller Käufer ab. So sehr, dass Honda sich genötigt sah, 2005 den Preis der XL 650 V um 800 auf 6490 Euro zu senken und ihr ein Jahr später auch noch ein kostenloses Gepäcksystem anzuschrauben.

Irgendwann bestand mehr Handlungsbedarf und so durften wir uns ab Ende

2007 an Transalp Nummer drei erfreuen. Die trug als 700er die Koordinaten des Col de la Bonette auf dem Lack spazieren und hat mit 60 PS und 60 Nm exakt dieselbe Performance wie die letzte XRV 750 Africa Twin, wiegt aber an die 15 Kilo weniger. Obwohl diese

bislang letzte Transalp noch Enduro-Genen in sich trägt, ging Honda mit ihr auch manchen Kompromiss ein. Verknappte Federwege, 19- statt 21-Zöller vorn, Tourenkomfort statt Offroad-Feeling – ein für ein Straßen-Bike gefälliges Konzept, im Sinne der Transalp-Tradition aber nicht konsequent genug, um den Rallye-Spirit der frühen Jahre aufnehmen und weitertragen zu können.

Wenn diese TF-Ausgabe erscheint, wird in Mailand bei der EICMA gerade der Motorrad-Jahrgang 2018 enthüllt. Als bekennender Transalp-Fan richtet sich der Blick mit gewissen Erwartungen in Richtung Messe: Wird Honda es tun? Der seit 2016 mit weltweit gro-

Zulassungszahlen

	XL 600 V	XL 650 V	XL 700 V
1987	1149	–	–
1988	1105	–	–
1989	1215	–	–
1990	1380	–	–
1991	2012	–	–
1992	2245	–	–
1993	2271	–	–
1994	2428	–	–
1995	2042	–	–
1996	2883	–	–
1997	2905	–	–
1998	1987	–	–
1999	1627	–	–
2000	627	1679	–
2001	31	2073	–
2002	3	1328	–
2003	–	1102	–
2004	1	974	–
2005	–	918	–
2006	–	439	–
2007	–	330	282
2008	–	–	739
2009	–	–	596
2010	–	–	372
2011	–	–	226
2012	–	–	131
2013	–	–	13
2014	–	–	–
2015	–	–	1
ges.	25.911	8843	2360



Die letzte komplett in Japan gebaute Honda Transalp von 1996, damals noch mit nur einer Brems-scheibe vorn. Auf Seite 142 können Sie auch einen Blick auf den Touren-Test (Ausgabe 3/1987) der ersten XL 600 V werfen.

ßem Zuspruch neu durchgestarteten Africa Twin einen »abgespeckten« Ableger mit Transalp-Genen zur Seite stellen? Wenn man der Fantasie freien Lauf lässt, sollte das weder eine schwierige Aufgabe noch unternehmerisch sonderlich riskant sein: Als Antrieb den 745-cm³-Reihen-Twin aus der NC 750, aufgepeppt mit etwa 20 Prozent mehr Power, implantiert in ein leichtes, stabiles Fahrwerk, dezent verkleidet im Look einer CRF 1000 L, und das zu einem sozialverträglichen Preis. Man darf fast sicher sein, dass zahllose »Ehemalige« bei so einer Transalp noch mal schwach würden.

Dieter Höner