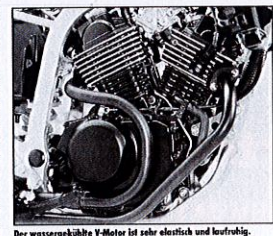




Honda Transalp: Viel Motorrad fürs Geld

Mit einem Komppreis von 8540,- DM für die 600 V bricht Honda voll in den Markt der Einzylinder-Tourer ein. Was die Transalp neben dem wassergekühlten Zweizylindermotor noch zu bieten hat, klären wir auf Bergpisten und Landstraßen.

Die Rambla Honda zieht sich gut fünf Kilometer durch die Sierra Almorita. Wie viele Trichterflüsse, so wird auch diese Rambla von den Bäumen als Zufahrtsweg zu den langen Feldstein- und andalusischen Halbweide genutzt. Entsprechend festgefahren ist der kleine Kies. Das Motorrad, mit dem sich unterwegs bin, um in dem verschlafenen Bergdorf Lucanina meinen Morgenkaffee zuzuleben, heißt aber 'Honda'. Es hat mit der spanischen Bedeutung dieses Wortes aber nichts gemein. Das hat die während der zurückliegenden Testtage glanzvoll bestätigt. Es ist schon bei niedrigen Drehmomenten, wenn man Dich so den ganzen Tag auf dem Motorrad beobachtet, auf den unterschiedlichen Untergründen. Ob Asphalt oder Rollspit, ausgegaste Leinwand oder rauer Kies: ohne jede kritische Schwäche, benimmt sich die Transalp mit der Präzision eines Co-Testers. Herbert Holm am Abend des dritten Testtags. Er selbst folgt stets mit einer 50 Kilogramm leichteren Enduro.



Der wassergekühlte V-Motor ist sehr elastisch und lehrbüchig.

TOUREN-TEST

wöhnlich macht. Die Kunststoffschale ist eine nette Zugabe, die von über auch Nachteile bringt.

Den äußerst günstigen Preis von 8.540,- DM beginnt die Honda damit, daß man nur in die Schublade greifen mußte. Dort befindet sich nämlich schon seit Jahren ein V-Motoren-Konzept, mit dem ursprünglich der weltweite Erfolg der CX-Baureihe wiederholt werden sollte.

Erinnern wir uns. Die CX 500 erbaute sich unter den Tourenfahrern als beliebteste. In Gestalt der CX 650 mauserte sich die eigenartige Maschine zu einem Verkaufsschlager für die 500er- und dem gleichzeitigen Abflauen des Motorradbooms fand die 650er allerdings nur wenige Liebhaber. Honda reagierte kurzschichtig und stellte die Produktion lächer ein.

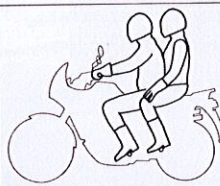
Mit der V-T 500 hatte man schon ein Nachfolgemodell parat. Doch das zierliche Maschinenkonzept wurde durch die Verkaufsfaktoren für die 500er und dem gleichzeitigen Abflauen des Motorradbooms fand die 650er allerdings nur wenige Liebhaber. Honda reagierte kurzschichtig und stellte die Produktion lächer ein.

Dieser Antrieb dient nun auch als Grundlage für die 600er. Der Hubraum wuchs von 487 auf 583 cm³. Hierfür wurde nicht nur die Bohrung sondern auch der Hub vergrößert. Die Kurbelwelle weist weiterhin eine Besonderheit auf: Ihre Kurbelzapfen sind versetzt angeordnet. Durch diesen Trick entstehen die Konstrukturen trotz des geringen Zylinderdrehmoments von 52 Nm einen Massen-

3/1987 Tourenfahrer 19

TOUREN-TEST

Fahrer und Beifahrer sitzen auf der langen Sitzbank hervorragend. Allerdings ist die Polsterung vorne zu dünn.



Die Verkleidung abstrahlt lange Antenneffekte und sorgt für eine hohe Fahrstabilität in allen Geschwindigkeitsbereichen.

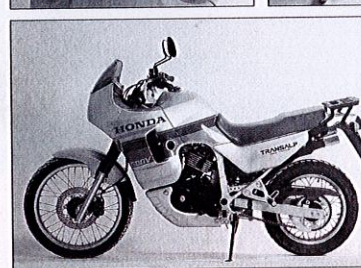
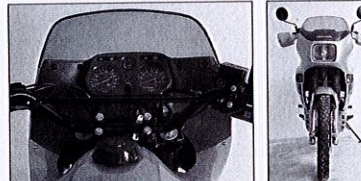
ausgleich wie bei einem 90-Grad-V-Motor (Ducati). Das Ergebnis ist überzeugend. Auch ohne Ausgleichsvelle (d.h. das Aggregat sehr ruhig mit nur geringen Vibrationen). Nach verlässlicher ist jedoch die Elastizität des wassergekühlten Motors. Das Drehmoment liegt zwischen 2500 und 8500 U/min deutlich über 40 Nm, mit einem Anstieg zwischen 6000 und 6000. Im tiefen Gang kann ab 2000 Touren rückert und zügig beschleunigt werden. 100 Nm das Gas stehen, erreicht die Nadel des Drehmomentmessers, mißt das 9000er-Markierung.

Laufte Vibrationen registrieren wir nur auf der Autobahn bei Vollgasfahrten. Dann krabbeln vor allem die rechte Sozialstrasse. Im Landstraßenstraßen empfindet man den Antrieb eher als sanft und geschmeidig.

Der runde und überaus weiche Kraftsatz stellt ein ganz wesentliches Unterscheidungsmerkmal zu den großen Einzylindern dar. Untermerkt wird diese muntergültige Vorleistung durch einen leichten, aber leisen Auspuff, der durch keine mechanische Geräusche gestört wird. So ralle ich auch fast geräuschlos durch die engen Gassen Lucaninas, stelle die Maschine vor der Bar ab, ohne daß die Morgenluft gestört wird.

In diesem umweltfreundlichen Bild ficht sich auch der geringe Benzinverbrauch, der sich mit durchschnittlich 5,3 Liter auf 100 Kilometer ermitteln. Selbstverständlich darf Beifahrer Platz mitgeführt werden. 18 Liter stehen vollgeparkt zur Verfügung, was für maximal 300 Kilometer maximale Reichweite sorgt.

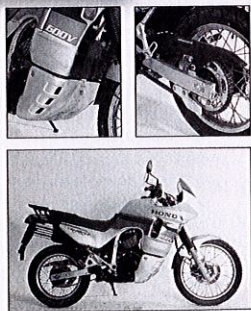
Einiges Probleme hatten wir auf Kuvrecken bei Bergstraßen mit der Spitzverzögerung



20 Tourenfahrer 3/1987

Technische Daten Honda Transalp 600 V

Motorleistung 37 kW (50 PS) bei 8000 U/min oder 20 kW (27 PS) bei 6000 U/min, maximales Drehmoment 52 Nm bei 6000 U/min oder 43 Nm bei 2500 U/min, Hubraum 583 cm³, Bohrung x Hub 75 x 66 mm, Verdichtung 9,2:1, Königshubschleifer Zweizylinder-Vertikalkolben mit 52 Grad Zylinderwinkel und 76 Grad Hauptverschiebung, die Ventile pro Zylinder, Steuerung über eine einreihige Nockenwelle, zwei Gleichschleifer, Ventile mit je 32 mm Durchmaß, Nockenmechanik, konstante CD-Zündung, 310-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 Volt/12 Ah, Elektro-Spanner, Kettantrieb, Mehlschalenkupplung im Obdax, 5-Gang-Getriebe, Hinterradnabe über Ö-Ring-Kette, Fahrwerk Einstellrohr mit zwei Unterlagern, vorne hydraulisch gedämpfte Telegabel mit 200 mm Federweg, hinten Schwinge und Pro-Link-Zertröckelrad mit 187 mm Federweg, Rodstand 1505 mm, Lenkrohrwinkel 62 Grad, Nachlauf 108 mm, Schwinge mit torquierter Spreitenverstellung und Aluminiumgelenk, Bereifung vorne 90/90-21,5, hinten 130/80-17,5, vorne hydraulisch betätigte Einzelbremsen mit Doppelscheibenbremse und 276 mm Durchmesser, hinten mechanisch betätigte Trommelbremse mit 130 mm Durchmesser, Maße und Gewichte: leertrocken vollgeparkt 200 kg, Zuladung 174 kg, Standhöhe 850 mm, Sitzrohrlänge 675 mm, Tankinhalt 18 Liter, davon 3,5 Liter Reserve, Tankverbrauch 5,3 Liter bei freies Normaltempo, Höchstgeschwindigkeit 165 oder 135 km/h, Preis: 8.540,- DM inkl. Nebengeräten, Wartungsintervalle: Inspektion alle 7500 Kilometer



der zwei Gleichschleifer immer dann, wenn gut 12 Liter verbraucht waren, so daß stets vorzeitig auf Reserve geschaltet werden mußte. Auf geraden Strecken liefen hingegen 14 Liter durch, bevor keine Enduro möglich war.

Die Spannarbeit der 600 V hat ihre Ursache in der rund um gelungener Abstimmung des Dreiventil-Motors, der dank einer Doppelzylinder nur geringe Ansprüche an die Treibstoffqualität stellt. Er wird hauptsächlich mit 50 oder 27 PS ausgeliefert und kann nachträglich für zirkulär 100,- DM umgerüstet werden.

Wir hatten die ungedroschene Ausführung im Test. Die technischen Daten versprechen aber auch mit nur 27 PS viel Spaß. Schenkt man der Drehmomentkurve Glauben, dann bringt auch die versicherungsgünstigere Variante ordentlich Dampf an die Kette.

Damit sind wir an einem Teil angehängt, das die Kerner der VT 500 stützt macht. Die Karbonwelle haben die Ingenieure nämlich in der Schublade eingebaut. Sie ist in mehreren Überlagerungen zum Opfer gefahren. Erstens werden mit der Ö-Ring-Kette Gewichte und Kosten gespart, zweitens behilft man sich mit Recht Probleme bei der Abstimmung der Hinterradabstufung die ja in einem anderen Federweg von 187 mm bietet.

Auch die extrem lange Schwinge wäre noch Aussage von Honda mit einem Kantennabe nicht möglich gewesen. Diese ist übrigens im Motorgehäuse gelagert, damit ihr Drehpunkt möglichst eng an das Kettentrieblager angedockt. Dadurch verbessert sich das Federungsverhalten, und die Lebensdauer der Rollenkeile verkürzt sich fastechnisch auf 1/1850.

Das Ergebnis der Bemühungen kann sich sehen und vor allem fahren lassen. Gemessen an den zur Verfügung stehenden Federwegen sind die Lastwechselreaktionen sehr gering. Hier kann keine Enduro möglich sein.

Die Fahrstabilität ist außerordentlich. Erhöht wird diese Sicherheit durch einen respektablen Rodstand von 1505 mm. Kein Wunder also, daß die 600er nicht zu den handlichen Vertretern ihrer Klasse zählt. Die völlige Unbeschwertheit, die ja gerade das Kurvenverhalten im Sattel einer Enduro auszeichnet, will sich auf der Transalp nicht so recht einstellen. Es schwirren immer der Lenkstand hinzu, daß man das Vorderend wegen der weit vom montierten Scheiben nicht sieht. Im Vergleich zu anderen Straßen-Tourern muß sie allerdings als leicht-

füßig eingestuft werden. Als erste Motorradzeitschrift der Welt haben wir die Transalp mit fest montierten Koffern ausgerüstet, um das Fahrverhalten unter realen Tourenbedingungen zu testen. Hierzu kamen Gepäckrolle und Tankverriegelung. Außerdem gibt es die Spitzverkleidung, die die Spitzverkleidung hinterließ (die reihe Honda einen exzellenten Eindruck).

Zur Sicherheit leistet auch die Doppelkettenscheibenbremse im Vordergrund einen erheblichen Beitrag. Sie packt exakt und kräftig zu. Dank des Stabilitäts- und unter dem Koffel befindet sich eine Quersicherung – verwendet sich die Gabel auch bei harten Bremsmanövern nicht.

Hochgelegte Koffel und breite Lenkstangen beschränken bei normalen Enduros die Autobahn-tauglichkeit. An der 600 V liegt daher der vordere Spitzschutz dicht über dem Reflex. Das Lenkproblem wurde durch die Verkleidung gelöst. Der Fahrer kann dahinter auch bei 180 km/h relativ entspannt und locker sitzen.

Damit wäre die wichtigste Qualität der mehrfachen Verkleidung erachtet. Der Watterschutz ist allerdings kaum größer als bei einem hohen Tankkrack. Stoff und Knie liegen voll im Fahrtwind und im Spitzverzögerbereich. Die Hände werden von gewöhnlichen Enduro-Protektoren geschützt.

Einige weitere Aufträge kann der Fahrerkonfort. Die 41 mm starke Gabel weist ein leichtes Schwerelement auf, das sich allerdings im Laufe des Tests verringerte. Keine Schläge ändern die Gabel geöffnet, weshalb die Transalp auf grobem Schotter etwas stückig wirkt. Das

bildet dem komfortverzehnten Tourenfahrer deshalb out, weil die Sitzbank nur dünn gepolstert ist. Schon nach einer Woche hatte sich der Fahrer ein Problem angedreht. Ein Mangel, der sicher darauf zurückzuführen ist, daß man nicht mag, daß die Sitzbank möglichst gering zu haben. Mit 85 cm liegt sie nur 20 cm unter dem höchsten Enduro-Niveau.

Eine Sitzbank kann man nachträglich aufpolstern (siehe TF 1/87), am Seitenrand darf man aber offiziell nicht herumbasteln. Deutsche Transalp-Fahrer werden dies wohl trotzdem tun. Denn der wertvollste Seitenanbau ist ein Agnens. Uns fiel die Maschine während des Tests viermal um, weil der Seitenanbau schon einklappt, wenn man nur am Tankkrack oder an den Koffern hinteren möchte. Es mag zwar ein Trost sein, daß die Verkleidung ohne Schaden davorkommt, trotzdem ist die Konstruktion ein Witz, zumal es, wie sonst nur bei Enduro, hinter auch bei 180 km/h relativ entspannt und locker sitzen.

Von dieser Schwäche abgesehen, kann die Honda Transalp 600 V realen überzeugen. Der größte Motorradkäufer der Welt hat damit endlich mal wieder ein Mittelklasse-Motorrad im Programm, das geborene Ansprüche der Tourenfahrer erfüllt. Ob auf Autobahnen, Landstraßen, Bergpisten oder Pfaden, die Transalp macht alles mit. Selbst anspruchsvolle Aufträge stellen den Transalpinisten nicht vor unlösbar Probleme. Auch nicht, wenn der Weg in einer Rambla Honda endet sollte. Denn die Transalp schaltet anders als eine 'Schleuders', was auf spanisch übrigens 'Honda' heißt. Reiner H.N.Hoch

Eignungstest Honda Transalp

LANDSTRAßE: Sehr gute Leistungscharakteristika, gute Kontrolle, sehr gute Bremsen, sehr sparsam

SEHR GUT: Elastischer Motor, sehr gute Bremsen, sehr gute Spitzverzögerung

BEREITS: Elastischer Motor, sehr gute Bremsen, sehr gute Spitzverzögerung

GUT: Stadtfahrer: Sehr leiser und kultivierter Motor, hohe Sitzposition, kein Hauptabstrahl, instabiler Seitenanbau

MANGELHAFT: Schotterstraßen: Elastischer Motor, gute Geleiseabstimmung, lange Federwege, etwas kopfstarr

GUT: Autobahn: Sehr guter Geradeauslauf, sehr gute Windschutz, keine Sitzbank

GUT: Sportliche Fahrweise: Dreifachfeder Motor, sehr gute Bremsen, geringe Lastwechselreaktionen, mögliche Handlung

BEFRIEDIGEND: Soziusplatzangebot: Sehr gute Spitzverzögerung, gute Federung, starke Vibrationen in der rechten Sozialstrasse

GUT:

3/1987 Tourenfahrer 23