

Transalp



Neue, elegant gestaltete hintere Gepäckbrücke mit integrierten Griffen für den Sozius

Ein schlanker, ergonomisch geformter Sitz

Progressives Pro-Link Dämpfersystem am Hinterrad

Neuer 130/80-17 Hinterreifen, montiert auf einer leichten, schwarz eloxierten Speichenfelge

Der Katalysator wurde unter der Schwinge montiert um den Schwerpunkt zu senken

Großzügig dimensionierte Handschützer am Lenker

Eine neues, aggressiveres Adventure-Sports Design

Eine stilvoll gestaltete Instrumententafel

Eine neue Frontverkleidung mit Twin-Bulb Multi-Reflektor-Scheinwerfer

41 mm Teleskopgabel mit 177 mm Federweg

Doppelscheibenbremsen mit Doppelkolbenbremszangen und gelochten Bremsscheiben

Combined ABS-Version mit Dreikolbenbremszangen ist als Option erhältlich

Der neue wassergekühlte V-Twin 680cm³-Motor mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung und 4-Ventil-Zylinderköpfen sorgt für reichlich Kraft und einen harmonischen Drehmomentverlauf

Neuer, kleinerer Vorderreifen im 19-Zoll Format, montiert auf einer leichten, schwarz eloxierten Speichenfelge

Alle Angaben entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegenden Informationen. Änderungen von technischen Spezifikationen und des Ausstattungsumfanges vorbehalten.

Transalp

2008 Presseinformation



Einleitung

Im feinsten Adventure-Sports-Stil prescht die ganz neue Transalp auf einen der ganz vorderen Startplätze für die Saison 2008. Den Takt gibt ein neuer V2-Motor mit Kraftstoffeinspritzung vor, der passend zum dynamischen Styling jederzeit adäquate Power für Straße und Autobahn zur Verfügung stellt. Damit signalisiert die Transalp nachdrücklich ihren Anspruch auf den ihr angestammten Spitzenplatz als Europas vielseitigstes Motorrad in der Mittelklasse.

Ihre Premiere in der europäischen Motorradszene verdankte die Transalp vor zwanzig Jahren der wachsenden Popularität der Rallye Paris-Dakar. Die gelungene Kombination eines Mittelklassetourers mit dem Chassis und der Optik einer geländegängigen Enduro markierte seinerzeit eine ganz neue Entwicklungsrichtung im Motorradbau, und das in der Folge entstandene Marktsegment erfreut sich auch nach 20 Jahren großer Beliebtheit. Wenngleich das ursprüngliche Konzept von spektakulär durch die afrikanischen Sandwüsten pflügenden Rallyebikes inspiriert war, gründete der Erfolg der Transalp von Anfang an mehr auf ihrer exzellenten Ergonomie, der guten Beherrschbarkeit, agilen Leistung und nicht zuletzt ihrer souveränen Autobahntauglichkeit.

Damit sprach sie seit jeher eine große Bandbreite von Fahrern an, die ihre ausgesprochene Vielseitigkeit schätzen - vom täglichen Berufsverkehr über ausgedehnte Touren bis hin zu kleinen Ausflügen in nicht asphaltierte Gefilde. Kurz gesagt: in der Transalp verschmelzen die besten On-Road- und Off-Road-Elemente zu einem durch und durch schlüssigen Konzept. Seit der letzten größeren Modellüberholung sind allerdings acht Jahre ins Land gegangen, und es fiel der Transalp zuletzt schwerer, in punkto Stil und Leistung ganz vorne mitzufahren. Gefordert waren frische Designimpulse und modernste Motorradtechnik, um die Transalp in punkto Power, Leistung und Umweltverträglichkeit wieder ganz nach vorn zu pushen.

Mit dieser klaren Zielsetzung ging das Entwicklungsteam an den Start und entwarf ein dynamisches Design und ein Antriebskonzept für eine stärkere Leistungsabgabe. Im Ergebnis sollte das neue Bike eine noch größere Vielseitigkeit für eine noch breitere Zielgruppe bieten. Und dieses Ziel wurde mit Bravour erreicht. Ein trendsetzender Stil, satte Leistung und ein in vielen Details spürbarer Abenteuergeist lassen jede Fahrt zu einem vergnüglichen Ausritt werden und versprechen starke Bike-Erlebnisse auf der ganzen Linie.

Entwicklungskonzept

Das Pflichtenheft für die Entwicklung der nächsten Transalp-Generation forderte ein modernes Adventure-Sports-Design mit stärkerer und sauberer Leistungsabgabe, um die Maschine wieder als unbestrittene Führungsfigur in dem von ihr vor mehr als 20 Jahren begründeten Marktsegment zu etablieren. Ein aggressives aber fahrerfreundliches Styling sollte die Bereitschaft verkünden, den Fahrer jederzeit bei vollem Komfort kreuz und quer durch Europa zu tragen und ihn genauso entspannt wieder von seinen Bike-Abenteuern zurückzubringen.

Mit dieser Zielsetzung wurde ein von Grund auf neues Design entwickelt und ein ebensolcher Kraftakt brachte auch den Antrieb auf den allerneuesten Stand der Motorentechnik. Dabei wurde der zuverlässige flüssigkeitsgekühlte V2-Motor grundsätzlich beibehalten, nicht zuletzt aufgrund der schlanken Proportionen dieses bewährten Antriebskonzepts, die eine wichtige Rolle für die Fahrerfreundlichkeit und Handlichkeit der Maschine spielen. Kennzeichnend für den Antrieb mit vergrößertem Hubraum ist auch das gute Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich, mit dem die Maschine auch im voll beladenen Soziusbetrieb unbeirrt jede Serpentinestrecke nimmt. Jetzt mit einer neuen Kraftstoffeinspritzung und neuen 4-Ventil-Zylinderköpfen ausgestattet, zeigt sich der Motor kultivierter, agiler und souveräner als je zuvor, meistert Anstiege im Handumdrehen und lässt sich jederzeit willig auf Autobahngeschwindigkeit hochdrehen und mit langem Atem über ausgedehnte Strecke bewegen.

Die Rahmen- und Chassis-Komponenten einschließlich der Radaufhängungen mit ihren langen Federwegen wurden im Wesentlichen übernommen, um die komfortable aufrechte Sitzposition und die angenehm vielseitigen Fahreigenschaften zu erhalten. Zugunsten eines noch besseren Handlings bei hohen Geschwindigkeiten rollt die Transalp jetzt auf einem kleineren 19-Zoll-Rad vorne und einem breiteren Hinterradreifen und zeigt sich damit bestens gerüstet für die große Bandbreite an unterschiedlichen Fahrbahnbelägen und Untergründen in Europa.

Vielseitigkeit ist von jeher die Trumpfkarte der Transalp. Mit ihrem interessanten neuen Styling, der spürbar dynamischeren Leistung, der weiter optimierten Ergonomie und der leicht erweiterbaren Gepäckkapazität ist die neue Transalp einmal mehr bereit für jede Menge Fahrspaß im Alltag und für große Abenteuer auf den schönsten Strecken in Richtung Horizont.

Styling

Mit ihrem neuen Adventure-Sports-Styling präsentiert sich die Transalp wieder als eindeutiger Hingucker. Ihre flüssigen Linien und die aggressive Mischung aus runden und kantigen Formen versprechen hohe Agilität und leichte, frische Motorradfreuden auf allen Wegen. Die Inspiration lieferte das Bild eines galoppierenden Pferdes, und so scheint die Transalp auch ungeduldig mit den Hufen zu scharren, solange sie stillsteht und nicht artgerecht bewegt wird.

Die kompakte neue Frontverkleidung bietet bewusst etwas weniger Windschutz als ihre Vorgängerin. Dabei wird zwar der Winddruck auf den Oberkörper reduziert, der Fahrtwind an sich wird aber auf einem definierten und als angenehm empfundenen Niveau gehalten. Unter der Windschutzscheibe und seitlich des Scheinwerfers sitzen windkanalgetestete Lufteinlässe, die bei höheren Geschwindigkeiten auch den Windschutz weiter steigern und die Maschine handlicher machen. Hinter der Scheibe sitzt ein kompaktes Cockpit mit großem Drehzahlmesser, sowie großen LCD-Anzeigen für Geschwindigkeit, Kilometeranzeige, zweifachem Tageskilometerzähler und Kraftstoffanzeige mit sechs Segmenten.

Dank der stark verbesserten Wirtschaftlichkeit des Einspritzers konnte die Kapazität des neuen Kraftstofftanks gegenüber dem Vorgängermodell leicht von 19 auf 17,5 Liter verkleinert werden, wobei die Tankreichweite sogar noch gestiegen ist. Der bündig integrierte Tankdeckel mit Scharnier erleichtert das Betanken und trägt zur moderneren Optik der Maschine bei.

Twin-Bulb Multi-Reflektor-Scheinwerfer

Einen starken Akzent erhält die Frontpartie durch den integrierten Multi-Reflektor-Scheinwerfer in Twin-Bulb-Ausführung. Für Ablend- und Fernlicht sind hier zwei separate Glühbirnen zuständig und gewährleisten bei Dunkelheit eine ausgezeichnete Sicht. Die Verwendung von Leuchtmitteln mit nur je einem Glühfaden bedeutet auch eine geringere Hitzekonzentration und damit längere Austauschintervalle.

Grafik in GPS-Optik

Den Namen „Transalp“ auf den Seitenverkleidungen umgibt eine markante Grafik. Die Inspiration hierfür lieferte eine Hightech-GPS-Anzeige als Symbol für die großen Tourenambitionen der Transalp. Die dargestellten Positionswerte entsprechen dem Col de la Bonette in den französischen Alpen, dem höchsten auf einer für Motorräder zugelassenen Straße erreichbaren Berggipfel in Europa.

Die schlanke und komfortabel konturierte Sitzbank der Transalp bietet einen ausgezeichneten Langstreckenkomfort bei relativ niedriger Sitzhöhe, von der aus die meisten Fahrer mit den Füßen leicht den Boden erreichen. Umschlossen wird das hintere Ende der Sitzbank von einem neuen Kunststoffgepäckträger, der seinerseits das attraktiv gestylte Rücklicht trägt und dem Sozius komfortable Haltegriffe zur Verfügung stellt.

Das neue Design setzt sich auch bei dem neuen Motorschutz aus Kunststoff fort, der jetzt optisch noch besser mit der Verkleidung harmonisiert und die Unterseite des Motors wirksam abschirmt.



Farbkonzept

Auf die große Tour geht die Transalp im Modelljahr 2008 in vier markanten Farbvarianten, die jede für sich ein starkes Kontrastprogramm zur schwarzen Optik von Tank, Sitzbank, Felgen und Kotflügeln bieten. Allen voran fährt die aufmerksamkeitsstarke Variante in schimmerndem Goldgelb-Metallic. Die Variante in tiefem Metallic-Rot setzt die neuen Rundungen der Transalp in ein luxuriöses Licht. Die Version in Metallic-Grau setzt auf die farbliche Harmonie mit den Grautönen der Frontverkleidung, des Motors, des Motorschutzes und des Gepäckträgers. Einen anspruchsvollen urbanen Stil strahlt das satte Metallic-Blau der vierten Variante aus.

Farben

- Barley Yellow Metallic
- Carnelian Red Metallic
- Anchor Grey Metallic
- Moody Blue Metallic

Motor

Der flüssigkeitsgekühlte V2-Motor der bisherigen Transalp mit drei Ventilen pro Zylinder hat stets mit starker und vielseitiger Leistung auf allen Straßen und Strecken überzeugt. Bei der Modellpremiere vor zwanzig Jahren mit 583 cm³ Hubraum ausgestattet, hat sich die kompakte Einheit als vorbildlich zuverlässiges Arbeitstier bewährt. Entsprechend benötigte der Antrieb in den langen Jahren der Modellgeschichte auch kaum größere Modifikationen, wenn man einmal von der Hubraumauflöschung auf 647 cm³ in 2000 absieht, mit der das Drehmoment im unteren bis mittleren Drehzahlbereich noch einmal optimiert wurde, um das Touren und Überholen noch souveräner zu gestalten.

Bei der Entwicklung der dritten Transalp-Generation war die Zeit nun reif, die Gesamtleistung und Umweltverträglichkeit des Triebwerks an die Anforderungen einer neuen Zeit anzupassen. Hierbei stand dem Entwicklungsteam die jüngste Inkarnation dieses bewährten V2-Aggregats zur Verfügung, die unlängst für die 2006er Deauville entwickelt wurde. Neben einem vergrößerten Hubraum, einer neuen PGM-FI-Kraftstoffeinspritzung und freier atmenden 4-Ventil-Zylinderköpfen beinhaltet dieser neue Motor zahlreiche verbesserte und neu konstruierte Komponenten und liefert so ein spürbares Plus an Gesamtleistung, Umweltverträglichkeit und Umgänglichkeit im Fahrbetrieb.

Hubraumzuwachs

Durch eine um 2 mm von 79 auf 81 mm vergrößerte Zylinderbohrung wuchs der Hubraum um 33 cm³ von den bisherigen 647 auf 680 cm³. Dabei sind die größeren Kolben und Pleuel auch noch leichter konstruiert und lassen den Motor direkter ansprechen und kraftvoller beschleunigen. Der größere Hubraum führt natürlich zu mehr Drehmoment und höherer Leistung, ist aber nur einer der Faktoren, die in der Summe zur höheren Gesamtleistung des Motors beitragen.

Neue 4-Ventil-Zylinderköpfe

Zu den neuen Elementen im Antriebskonzept gehören auch 4-Ventil-Zylinderköpfe und neue Ein- und Auslasskanäle für eine optimierte und effizientere Befüllung und Entleerung der Verbrennungsräume. Besonders die vollständigere Füllung der Verbrennungsräume im Einlasstakt setzt sich in spürbar höhere Leistung um. Mittig platzierte Zündkerzen gewährleisten eine schnellere und effizientere Verbrennung über die gesamte Zylinderfläche. Auch führen die kompakteren Verbrennungsräume der neuen Zylinderköpfe zu einer höheren Verdichtung (von 9,2 auf 10,0:1), was in einer fulminanteren Leistungsentfaltung und einem kultivierteren Gesamtcharakter resultiert.

Neues PGM-FI-Kraftstoffeinspritzsystem

Wie alle Honda-Straßenmaschinen für das Modelljahr 2008 ist auch die neue Transalp mit Hondas hochentwickeltem PGM-FI-System ausgestattet. Diese elektronisch gesteuerte Kraftstoffeinspritzung steht für präzise Kraftstoffversorgung, schnelle und problemlose Starts, exakte Umsetzung der Gasgriffbetätigung und überdurchschnittlich niedrige Abgasemissionen. Das System arbeitet mit zwei zu einer Einheit zusammengefassten 40 mm-Drosselgehäusen und Hochleistungs-12-Loch-Einspritzdüsen. Die optimierte Zerstäubung resultiert in höherer Leistung und der Motor hängt besser am Gas. Insgesamt ergibt sich eine gleichmäßige Leistungsabgabe über den gesamten Drehzahlbereich bei linearer und kraftvoll spürbarer Drehmomententwicklung. Dabei trägt das System nicht nur zur höheren Leistungsabgabe bei, sondern erzielt auch einen geringeren Kraftstoffverbrauch und niedrigere Emissionen im Vergleich zum Vorgängerantrieb.

Niedrigere Emissionen

Wie fast alle aktuellen Einspritzmotoren von Honda erhielt auch der neue Transalp-Antrieb ein integriertes HECS3-Katalysatorsystem mit Lambdasonde und übertrifft damit mühelos die Forderungen der EURO-3-Abgasnorm. Der große 300-Zellen-Kat sitzt direkt unter dem Schwingendrehpunkt. Das Gesamtsystem minimiert die Emission von Kohlendioxid (CO), Kohlenwasserstoff (HC) und Stickoxiden (NOx) ohne negative Auswirkung auf die elastische Leistungsabgabe des Motors. So ist die Einhaltung der EURO-3-Abgasnorm jederzeit sichergestellt.

Höhere Leistung

Mit ihrem neuen Antrieb entwickelt die Transalp spürbar mehr Leistung speziell im weit reichenden mittleren Drehzahlbereich. Entsprechend fulminant lässt sie sich für zügige Überholvorgänge auch mit Sozius und Gepäck beschleunigen - ein Dreh aus dem Handgelenk genügt. Zur Belastbarkeit und Zuverlässigkeit des Antriebs trägt auch der flüssigkeitsgekühlte Ölkühler bei. Ein beruhigendes Plus auch und gerade für lange Touren und Motorradreisen.

Mit Sicherheit erwähnenswert ist nicht zuletzt die starke Akustik des V-Motors beim Beschleunigen. Das kürzer und kompakter ausgelegte Auspuffsystem verströmt einen angenehm grollenden V2-Sound mit stark ausgeprägten niedrigen Frequenzen. Dieser Ohrenschaus komplettiert das Adventure-Sports-Erlebnis der Transalp und lässt bei jedem Start die Vorfreude auf eine ausgedehnte Tour aufkommen.



Fahrwerk

Die neue Transalp des Modelljahres 2008 basiert weitgehend auf demselben robusten Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, der seit der Premiere der zweiten Modellgeneration in 2000 das Rückgrat der Maschine bildet. Im Verbund mit dem als tragendem Element dienenden Motor gewährleistet die Rahmenkonstruktion die Ausgewogenheit von niedrigem Gewicht, Belastbarkeit und Steifigkeit und trägt somit zum mühelosen Handling der Maschine bei. Die Verlängerung des Radstands um 10 mm erscheint als solche nicht besonders groß, leistet aber einen wichtigen Beitrag zur souveränen Beherrschung der Maschine bei höheren Geschwindigkeiten, was speziell bei Soziousfahrten mit Gepäck spürbar wird.

Die Radaufhängung mit ihren langen Federwegen umfasst nach wie vor die 41-mm-Teleskopgabel, wobei lediglich auf die Gabelbeinschützer verzichtet wurde. Die progressiv arbeitende Pro-Link-Hinterradaufhängung garantiert nach wie vor ein komfortables und gut beherrschbares Fahrverhalten auf den unterschiedlichsten Fahrbahnbelägen, und das bei Soloausritten genauso wie auf Mehrtagestouren im vollbeladenen Soziousbetrieb.

Kleineres 19-Zoll-Rad

Die neue Transalp rollt jetzt vorne auf einem leichten 19-Zoll-Speichenrad mit Aluminiumfelge. Darauf aufgezogen wird ein breiterer Reifen (100/90) als auf dem bisherigen 21-Zoll-Rad. Das kleinere Rad bietet besseres Handling und ein stabileres Fahrverhalten auf der Autobahn. Auch hinten wird ein breiterer (130/90) Radialreifen anstelle des bisher verwendeten Diagonalreifens aufgezogen, der speziell in schnellen Kurven satter auf dem Asphalt liegt.

Standard- und Combined ABS-Version mit je drei Scheibenbremsen

In der Standardversion bietet die neue Transalp gut dosierbare Bremskräfte. Dafür sorgen vorne zwei leichte Doppelkolbenbremszangen, die mit ihren Sintermetallbelägen auf zwei leichte gelochte 256-mm-Bremsscheiben greifen. Hinten wird die 240-mm-Bremsscheibe von einer an der Kastenprofilschwinge befestigten Einkolbenbremszange gestoppt. Diese konventionelle Konstruktion bietet passend zum Fahrleistungspotenzial der neuen Transalp eine sportliche Bremsleistung.

Combined ABS-Version mit Hochleistungsbremssystem

Die neue Transalp ist auch in einer Combined ABS-Version lieferbar. Hier verbindet Honda seine bewährte Kombibremse mit den Vorteilen seines erfolgreichen ABS-Systems. Optisch unterscheiden sich die Standard-Version und die Combined ABS-Version nur durch die Bremszangen. Anstelle der Zweikolbenbremszangen der Standardversion kommen bei der Combined ABS-Version Dreikolbenbremszangen zum Einsatz. Außerdem sitzt auf der rechten Seite der beiden Räder je ein Impulsring, dessen Rotation permanent vom ABS-System überwacht wird.

Der ABS-Teil des hocheffektiven Combined ABS-Systems arbeitet genauso wie bei anderen ABS-Modellen aus dem Hause Honda. Beim Bremsen auf unebenem oder rutschigem Untergrund reagiert das hochpräzise System sofort auf kleinste Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den beiden Rädern. Es erkennt jede Blockiertendenz bereits im Ansatz und moduliert dann die Bremskraft so, dass noch ausreichend Bremswirkung für eine saubere und gleichmäßige Verzögerung zur Verfügung steht. Dies vermittelt dem Fahrer eine größere Sicherheit für kritische Bremssituationen.

Ausstattung

Die bei dieser Version verbaute Kombibremse verbindet das Bremspedal mit dem mittleren Kolben der rechten Dreikolbenbremszange des Vorderrades. So wird bei kräftiger Betätigung der Hinterradbremse immer auch eine bestimmte Bremskraft auf das Vorderrad ausgeübt. Dabei sorgt ein Verzögerungsventil dafür, dass eine lediglich leichte Betätigung der Hinterradbremse, etwa beim Durchfahren einer Kurve, die Vorderradbremse nur wenig oder gar nicht in den Vorgang einbezieht.

Bei stärkerem Druck auf das Bremspedal wird die Vorderradbremse gerade so stark betätigt, wie es im Sinne eines zwischen Vorder- und Hinterrad ausgewogenen Bremsvorgangs erforderlich ist. Die übrigen fünf Kolben der beiden Dreikolbenbremszangen werden ausschließlich über den Handbremshebel angesteuert und funktionieren konventionell, liefern also eine starke und gut dosierbare Bremsleistung passend zum sportlichen Potenzial der Transalp.

Ein sicheres Fahrgefühl erfordert eine in jeder Hinsicht zuverlässige Bremsleistung. Die hochwertige Combined ABS-Version der Transalp bietet eine sauber dosierbare Kontrolle über das Bremssystem, so dass sowohl erfahrene als auch weniger erfahrene Biker in kritischen Situationen jederzeit eine kraftvolle Bremswirkung abrufen können.

Honda Ignition Security System (HISS)

Wie die meisten hubraumstärkeren Honda-Motorräder verfügt die neue Transalp über das äußerst effektive HISS-Diebstahlsicherungssystem. Es bewirkt, dass der Motor nur mit einem der beiden Originalschlüssel gestartet werden kann, so dass eine der üblichsten Diebstahlsvarianten, das Wegfahren, unmöglich gemacht wird. Da HISS den Motor direkt an der Zündung abschaltet, kann es weder durch Kurzschließen der Zündung noch durch Austausch des Zündschaltermoduls umgangen werden.

Zubehör

Honda Access Europe NV liefert für die neue Transalp eine breite Palette an Originalzubehör, mit dem sich die Reichweite und Vielseitigkeit der Maschine individuell erweitern lassen. Dazu gehören:

- Abschließbare 45-Liter-Topbox mit Platz für u.a. zwei Integralhelme. Mit integrierter Soziusrückenlehne und praktischem Schnellmontagesystem. Lackierung passend zur jeweiligen Farbvariante der Maschine.
- Maßgeschneiderte, aerodynamische und voll integrierte Seitenkoffer in 29-Liter-Ausführung.
- Ein Set Dekorblenden aus gebürstetem Aluminium für die Seitenkoffer.
- Robust gearbeitete Innenfalttasche für die Topbox als Erleichterung beim Packen, mit praktischen Tragegriffen und Schultergurt.
- Zwei Innentaschen aus hellgrauem Nylon für die Seitenkoffer. Praktische Trageschlaufen. 16 Liter Kapazität. Vordertasche mit aufgesticktem Honda-Flügel.
- Bedienerfreundliches Honda Motorcycle Navigation Kit findet Städte, Sehenswürdigkeiten und Honda-Vertragspartner in ganz Europa. Navigationsführung auf dem Display in 2D- und 3D-Darstellung unterstützt von praktischen Sprachhinweisen. Integrierte Bluetooth-Technologie gestattet Nutzung der Sprachführung auch mit Helm. Auch der sichere Mobilfunkbetrieb ist mit beiden Händen am Lenker möglich. Passende Lenkerschelle und Kabel im Lieferumfang enthalten.
- Eine AVERTO Alarmanlage mit zusätzlicher Wegfahrsperre schreckt potenzielle Langfinger mit einem durchdringenden Ton ab. Sleep-Modus für batterieschonenden Langzeitbetrieb.
- Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchte.
- 17 mm höhere Windschutzscheibe aus Polycarbonat mit Windabweisern für verbesserten Schutz bei schneller Fahrt.
- 20 mm niedrigerer Austauschitz für kleinere Fahrer. Aus dieser komfortablen Position finden kleinere Fahrer und Fahrerinnen leichter Bodenkontakt mit den Füßen.
- Beheizte Lenkergriffe mit regelbarer Temperatur und batterieschonender Elektronik. Zwei unterschiedliche Sets stehen zur Auswahl.
- Maßgeschneiderte Instrumentenblende im 3D-Look zur optischen Aufwertung des Cockpits. Gebürstetes Alu-Finish passend zu den anderen Dekorblenden.
- Tankschutzblende bewahrt den Tank vor Kratzern. Gebürstetes Alu-Finish passend zu den anderen Dekorblenden.
- Dekorelement für die Verkleidung. Gebürstetes Alu-Finish passend zu den anderen Dekorblenden.
- Mittelständer - leicht montierbar und unendlich praktisch.
- Robustes Bügelschloss zur Aufbewahrung unter dem abschließbaren Beifahrersitz.
- Eine robuste wetterfeste Motorradhaube, die den Lack der Transalp zuverlässig gegen UV-Strahlen und andere Elemente schützt.
- 12-Volt-Gleichstrom-Versorgung für weitere elektronische Geräte. Unauffällige Montage unter dem Sitz.

Technische Daten

Allgemein		
Modell		Transalp
Motor		
Typ		Flüssigkeitsgekühlter 52°-V2-Viertaktmotor, DOHC, 8 Ventile, geregelter Katalysator
Hubraum		680 cm ³
Bohrung x Hub		81 x 66 mm
Verdichtung		10 : 1
Max. Leistung		44,1 kW / 7.750 min ⁻¹ (95/1/EC)
Max. Drehmoment		60 Nm / 6.000 min ⁻¹ (95/1/EC)
Leerlaufdrehzahl		1.200 min ⁻¹
Ölvolumen		2,9 Liter
Kraftstoffsystem		
Gemischaufbereitung		PGM-FI Elektronische Kraftstoffeinspritzung
Drosselklappendurchmesser		40 mm
Luftfilter		Viskose-Filter
Tankinhalt		17,5 Liter (inkl. 3 Liter Reserve nach Warnanzeige)
Elektrik		
Zündsystem		Computergesteuerte Transistorzündung mit elektronischer Frühverstellung
Zündzeitpunkt		10° BTDC (Leerlauf) ~ 34,5° BTDC (7.750 min ⁻¹)
Zündkerze		CPR8EA-9 (NGK); U24EPR9 (DENSO)
Starter		Elektrostarter
Batterie		12 V / 11,2 AH
Lichtmaschinenleistung		396 W
Scheinwerfer		12 V, 55 W x 1 (abgeblendet) / 55 W x 1 (aufgeblendet)
Antrieb		
Kupplung		Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Kupplungsbetätigung		Mechanisch über Seilzug
Getriebe		5-Gang
Primärübersetzung		1,763 (67/38)
Gangstufen	1	2,500 (35/14)
	2	1,722 (31/18)
	3	1,333 (28/21)
	4	1,111 (30/27)
	5	0,961 (25/26)
Endübersetzung		3,133 (47/15)
Endantrieb		O-Ring-Kette
Rahmen		
Typ		Stahlrohrrahmen

Chassis		
Abmessungen	(LxBxH)	2.255 x 905 x 1.305 mm
Radstand		1.515 mm
Lenkkopfwinkel		28° 23'
Nachlauf		111 mm
Wendekreis		2 m
Sitzhöhe		841 mm
Bodenfreiheit		177 mm
Leergewicht		214 kg (V: 101 kg; H: 113 kg), *219 kg (V: 103 kg; H: 116 kg)
Max. Zuladung		205 kg
Zul. Gesamtgewicht		419 kg
Radaufhängung		
Typ	Vorn	41-mm-Ø-Teleskopgabel, 177 mm Federweg
	Hinten	Pro-Link System mit einstellbarer Druckstufe, 173 mm Federweg
Räder		
Typ	Vorn	Aluminiumspeichenrad
	Hinten	Aluminiumspeichenrad
Felgengröße	Vorn	19M/C x MT2,15
	Hinten	17M/C x MT3,50
Reifengröße	Vorn	100/90 R19M/C (57H)
	Hinten	130/80 R17M/C (65H)
Reifendruck	Vorn	2,00 bar
	Hinten	2,00 bar
Bremsen		
Typ	Vorn	256 x 4 mm Doppelscheibenbremse mit Zweikolbenbremszangen (bzw. Dreikolbenbremszangen bei Version mit Combined ABS*) und Sintermetallbremsbelägen
	Hinten	240 x 6 mm Einscheibenbremse mit Einkolbenbremszange

* ABS Version