

# »Rallye To auf die sanfte Art

Vor 23 Jahren wagte sich Honda mit einem damals einzigartigen Konzept auf dünnes Eis und präsentierte die Transalp – eine großflächig mit Plastik verkleidete »Reiseenduro«, die die Brücke zwischen Tourern und Enduros schlagen sollte. Ein kühnes, von vielen Enduro-Fans zunächst skeptisch beäugtes Projekt, das dann aber schnell zum Trendsetter wurde, an dem sich sämtliche namhaften Hersteller orientierten.

**M**it der Modellbezeichnung Transalp in Kombination mit dem dominanten Schriftzug »Rallye Touring« war eigentlich schon alles gesagt. Eine mutige Wortschöpfung übrigens, die sich von 1987 an bis zum Jahr 2007 auf den Seitendeckeln aller Jahrgänge findet und darauf verweist, dass der 52-Grad V 2-Motor der Transalp seine Wurzeln in den Rallye-Maschinen der Paris-Dakar hat. Da die Stollenfraktion anno 1987 aber lediglich unverkleidete Enduros kannte – neben der BMW R 80 G/S beherrschten Einzylinder wie Kawasaki KLR, Suzuki DR und Yamaha XT sowie Ténéré die

Szene –, sah sich Honda genötigt, das neue Konzept in den ersten Prospekten und Werbeanzeigen doch etwas genauer zu erklären; schließlich galt eine vollverkleidete (Reise-) Enduro damals noch als Widerspruch in sich.

Die Werbetexter hoben seinerzeit ausführlich die Vorzüge der Maschine und ihrer neuartigen Kunststoffschale hervor. Langstreckentauglichkeit wurde versprochen, Vielseitigkeit, und der »überlegene Komfort eines Tourers, so dass man schnell vergisst, dass man auf einer Enduro sitzt«. Andererseits konnte man darauf verweisen, dass sich die Transalp mit der Paris-Dakar-Werksmaschine des 1986er-Champions Cyril Neveu nicht nur

Grundzüge des Rahmenlayouts, lange Federwege und die auffällig goldfarbene lackierten Felgen teilt, sondern auch die rahmenfeste Vollverkleidung.

Dass man mit einer solchen Plasteschale vor dem Lenker durchaus behertzt über Stock und Stein stürmen konnte, hatte das Honda-Werksteam gerade erst in der Wüste bewiesen, und als erste Fahrberichte und Tests den guten Windschutz der 600er lobten, im Gegenzug aber nichts Negatives über den für Endurofahrer-Augen ungewohnten, unmittelbar über dem 21-Zoll-Vorderrad montierten Kotflügel zu berichten wussten, war der Bann auch bei vielen Puristen gebrochen. Der Name Transalp etablierte sich schnell als

## 1987



Debüt der 600er. Die PD06 schlägt eine Brücke zwischen Enduros und Tourern und verführt von nun an viele Einzylinder-Fans zum Umstieg auf einen V 2. Preis: 8.540 DM (4.366 Euro).

## 1989



Die erste richtige Modellpflege bringt 1989 ein modifiziertes Getriebe, ein neues Zentralfederbein und eine 60 mm höhere Verkleidungsscheibe. Preis: 10.350 DM (5.291 Euro).

# uring«

Synonym für eine Maschine, die problemlos als Mittler zwischen zwei Welten fungiert. Heute komfortabel reisen, morgen über ausgefräste Feldwege pflügen – es funktioniert. Die Transalp wurde zum Trendsetter der Mittelklasse. Aprilia Pegaso, BMW F 650, Africa Twin und aktuell auch Suzuki DL 650 V-Strom und BMW F 800 GS folgten ihrer Spur, und so beeinflusste sie letztendlich auch die Entwicklung großer Reise-Enduros wie V-Strom, Navigator, Tiger, Varadero & Co.

23 Jahre nach der Premiere hat Honda mit der aktuellen XL 700 V noch immer eine Transalp im Programm, die allerdings vermehrt auf reinen Asphaltbetrieb ausgelegt ist, sich vom »Rallye Touring«-Schriftzug verabschiedet hat und stattdessen die Koordinaten des Col de la Bonette spazierenfährt. Wersich alle Optionen von

Feldweg bis Fernreise offenhalten will und auf eine Gebrauchsmaschine fixiert ist, kann mit den Vorgängermodellen mit 600 und 650 Kubik einen guten Fang machen. Exemplare aller Jahrgänge sind zu moderaten Preisen und oft mit reichhaltigem Reisezubehör aufgewertet zu finden. Da die Body- und Schönheitschirurgien von Honda die Transalp regelmäßig unters Messer nahmen, lohnt ein Blick auf die Modellgeschichte, denn die einzelnen Jahrgänge unterscheiden sich doch nennenswert voneinander.

**1987:** Die Transalp 600 V, Modellcode PD06, debütiert mit dem aus der VT 500 abgeleiteten V 2-Motor. Das flüssigkeitsgekühlte Aggregat hat Doppelzündung, je drei Ventile pro Zylinder, wahlweise 50 oder (preisgünstig über engere Ansaugstutzen gedrosselte) 27 PS und leistet sich

auch ohne Ausgleichswelle kaum Vibrationen, da Honda die beiden Pleuel auf der Kurbelwelle um 76 Grad zueinander versetzt rotieren lässt. Vorn wird per Einzelscheibe gebremst, hinten über eine Trommel mit 130 mm Durchmesser.

**1988:** Im zweiten Produktionsjahr reagiert Honda auf die berechtigte Kritik am Seitenständer und tauscht die zu schnell von selbst einklappende Stütze gegen ein solideres Teil mit Zündstromunterbrechung aus.

**1989:** Erste umfangreichere Modellpflege. Die Transalp erhält ein neues DeCarbon-Federbein mit gekapselten, verschleißarmen Nadellagern und eine 60 mm höhere Verkleidungsscheibe, die für verbesserten Windschutz sorgt. Im Zuge der Vereinheitlichung innerhalb der V 2-Baureihe arbeiten im Motor nun die gleichen Ventile, Kipphebel und Ventildfedern wie in der XRV 650 Africa Twin. Um die ohnehin leichtgängige Schaltung zu verbessern, werden Getriebewelle und Zahnräder modifiziert. Dazu gesellen sich bessere Vibrationsdämpfer für die Soziusfußrasten. Endlich, wenn auch gegen Auf-

*Trans Aqua – auch das geht mit einer Honda Transalp.*



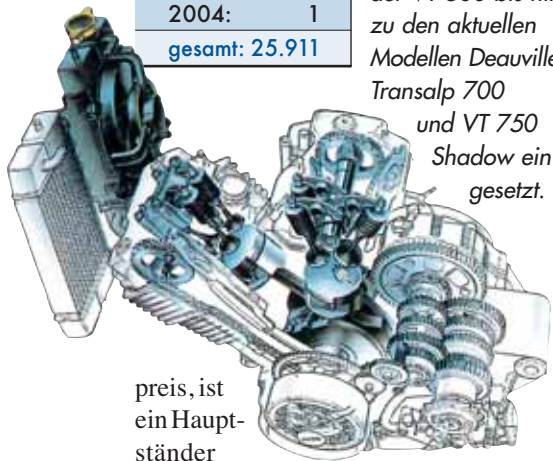
Fotos: Archiv

**Zulassungszahlen**

**Honda Transalp**

XL 600 V:	XL 650 V:
1987: 1.149	2000: 1.679
1988: 1.105	2001: 2.073
1989: 1.215	2002: 1.328
1990: 1.380	2003: 1.102
1991: 2.012	2004: 974
1992: 2.245	2005: 918
1993: 2.271	2006: 439
1994: 2.428	2007: 330
1995: 2.042	<b>gesamt: 8.843</b>
1996: 2.883	
1997: 2.905	
1998: 1.987	
1999: 1.627	
2000: 627	
2001: 31	
2002: 3	
2003: 0	
2004: 1	
<b>gesamt: 25.911</b>	

Der um 52 Grad abgewinkelte V 2 zählt zu Hondas meistgebauten Viertaktmotoren und wurde von der VT 500 bis hin zu den aktuellen Modellen Deauville, Transalp 700 und VT 750 Shadow eingesetzt.



preis, ist ein Hauptständer

erhältlich, der beim Aufbocken zwar Bärenkräfte verlangt, dafür aber Kettenpflege und Radausbau sehr erleichtert.

1991: Die etwas schwache Trommelbremse im Heck macht einer 240-mm-

Bremsscheibe mit Einkolben-Schwimm-sattel Platz. Eine leicht modifizierte Aus-puffanlage reduziert nun das Fahrge-räusch um vier Dezibel.

1994: Die erste optische Verjüngung in Form einer neuen, markant taillierten Ver- kleidung, die den Scheinwerfer nun bün- dig integriert, auf dessen Höhe breiter baut und auch nach oben, mittels 15 mm höhe- rer Scheibe, noch ein Stückchen zulegt. Dazu gesellen sich wesentlich größere Handprotektoren als bisher, ein überar- beiteter Vorderrad-Bremssattel, eine mit Zurrhaken ausgestattete Gepäckbrücke und ein einstellbarer Handbremshebel.

1996: Um die strengeren Lärmschutz- Auflagen erfüllen zu können, kommt eine digitale Transistorzündung mit elektroni- scher Frühverstellung zum Einsatz. Das Reifenformat hinten wechselt von 130/ 80-17 auf 120/90-17 und die Felgen sind von nun an silbern.

1997: Mit dem neuen Produktions- standort – die Transalp wird nicht mehr in Japan, sondern im italienischen Werk in Atessa montiert – wechselt der Modell- code auf PD10. Im Vorderrad hält die seit Jahren vielfach geforderte zweite Brems- scheibe Einzug. Statt der 276-mm-Ein- zelscheibe verzögern nun zwei Scheiben mit jeweils 256 mm Durchmesser. In punkto Bremsweg wird die bisherige Anlage klar unterboten, allerdings könnte die Dosierbarkeit besser sein. Weitere Änderungen: größere Vergaser mit 34 statt 32 mm Durchlass, neue Gepäckbrücke mit integriertem Bügelschlosshalter, wie ihn schon die XRV 750 Africa Twin trägt.

2000: Wachablösung nach 13 Jahren in Gestalt der XL 650 V (RD10), einer kom- plett neuen Transalp mit etwas mehr Lei-

**Ältere Transalps sind auf dem Ge- brauchtmarkt wesentlich leichter aufzutreiben als Exemplare jün- geren Datums.**

Das liegt nicht etwa daran, dass sich die Besitzer von 600ern leichter von ihren Maschinen trennen würden, son- dern schlicht am deutlich höheren Bestand der PD06/PD10. Das Kraffahrtbundesamt vermeldete zum 1. Januar 2009 für die XL 600 V exakt 14.337 Stück, während von der seinerzeit rund 8.850 mal zugelassenen 650er nur noch 5.781 Exemplare registriert sind. Auf den ersten Blick ein ziemlich hefti- ger Schwund, der sich aber nicht durch Total- schäden (Unfälle) erklären lässt, sondern u.a. auf Gebrauchtmotoren-Transfers ins benachbarte Ausland beruht.

**Motor:** Das V 2-Aggregat beider Mo- dellgenerationen ist standfest und außeror- dentlich langlebig. 100.000 km Laufleistung sind für diesen Motor keine Durchhalte- parole, sondern bestenfalls ein Etappenziel, vorausgesetzt, es wurde ihm ein Minimum an Wartung und Pflege zuteil. Die alle 12.000 km fällige Ventilspielkontrolle samt Öl- und Filterwechsel sollte regelmäßig durchgeführt worden sein. Gerade bei den älteren 600ern erledigen viele Transalp- Besitzer diese Arbeiten aber auch in Eigen- regie, was den Nachweis bei der Besichti- gung erschweren könnte. Das Triebwerk sollte auch bei hohem km-Stand kaum Öl verbrauchen; gegebenenfalls darauf ach- ten, ob der Schalldämpfer bei warm gefah- rener Maschine abrupte Lastwechsel mit Rauchfahnen quittiert – das könnte ein Hin- weis auf verschlissene Ventildführungen sein.

**1991**



Die Bremsstrommel im Hinterrad weicht einer 240-mm-Bremsscheibe mit Einkolben-Schwimm-sattel, der Preis steigt auf 10.850 DM (5.547 Euro).



Bei demontiertem Motorschutz (hier die XL 650 V) lassen sich Wasserpumpe (unten) und -schläuche auf Undichtigkeit prüfen.

## Honda Transalp



Ob die Transalp sorgfältig gewartet wurde, belegt u.a. der Zustand des Luftfilters. Bei der 600er (Foto) sitzt er gut zugänglich unter dem linken Seitendeckel.

**Federelemente:** Das komfortable Zentralfederbein steckt auch häufigen Zweipersonen-Betrieb über lange Laufleistungen ganz gut weg und sollte daher noch zuverlässig dämpfen und federn. Andernfalls muss teurer Ersatz einkalkuliert werden, was bei den Preisverhandlungen mit einzubeziehen ist. Frontseitig haben manche Vorbesitzer die fürsportlichen Fahrstil zu weichen Gabeln bereits durch progressiv gewickelte Teile ersetzt. Bei älteren Jahrgängen stellt sich zudem die Frage, ob das Gabelöl jemals getauscht worden ist.



Faltenbälge schützen Gabelrohre und Simmerringe. Checken, ob die Bälge unbeschädigt sind.

**Räder, Bremsen:** Unbedingt notwendig ist auch bei einer optisch prima dastehenden Maschine eine Sicht- und Klopfprüfung der Drahtspeichen (Vollständigkeit, Spannung, Bruch). Nach Möglichkeit auch bei frei schwebenden Rädern checken, ob die Felgen Höhen- oder Seitenschlag haben – ein nicht ungewöhnlicher Befund, vor allem bei offroad gefahrenen Exemplaren. Die Brems scheiben sind auf Riefenbildung, Verschleiß und Verzug (Probefahrt/Bremsrub-

beln) zu kontrollieren; bei einer ganz frühen PDO6 sollte man das Hinterrad ausbauen und die Bremsstrommel unter die Lupe nehmen. Oft vergessen wird, dass auch Bremsleitungen altern – bei frühen 600ern steht unter Umständen der Austausch spröde gewordener Hydraulikschläuche an.



Speichen auf Spannung, Felgen auf Rundlauf, Brems scheiben auf Verzug prüfen.

**Elektrik:** Scheuerfrei verlegte, solide isolierte Kabelstrippen darf man bei einer Honda Transalp voraussetzen, ebenso wie stabile, an vielen Stellen zusätzlich mit Gummifüllungen gegen Spritzwasser abgedeckte Steckverbindungen. Doch all das kann im Laufe der Jahre gammeln, wenn die Maschine ganzjährig gefahren bzw. schlecht gepflegt wurde. Sicherheitshalber sollte man sich also sämtliche Elektrikomponenten (Kabelbaum, Relais, Stecker) unter Seitendeckeln und Tank ansehen, um Schäden durch Winterbetrieb, Salzfraß und Stau nässe auf die Schliche zu kommen. Bei der 600er erfordert die nicht wartungsfreie Batterie hinter dem rechten Seitendeckel regelmäßige Zuwendung; hier ist neben dem Flüssigkeitsstand auch zu prüfen, ob das Batterie fass Spuren von Säurefraß zeigt. Nebenbei: Das Gewinde, das die Seitendeckel schraube hält, ist oft vermurkst.

**Lager, Radaufhängung:** Sämtliche Fahrwerkslager sind auf Verschleiß (Spiel) zu prüfen. Beim Lenkkopf durch Ruckeln an der Gabel bei entlastetem Vorderrad sowie durch Drehen des Lenkers von einem Anschlag zum anderen, bei den Rad- und Schwingenlagern durch diagonales Ziehen/Drücken am Rad bzw. an den Schwingenarmen.

**Sekundärtrieb:** Die relativ schwach dimensionierte Kette verschleißt auch bei gewissenhafter Pflege ziemlich schnell, vor allem bei Sozibusbetrieb und scharfer Fahrweise. Zu prüfen ist auch der Abnutzungs-

grad der Kettengleitschiene auf der Schwinge und der Zustand der Kettenspanner. Die bei beiden Baureihen anzutreffende Billiglösung aus Gewindestangen mit gekonkerten Muttern funktioniert zwar klaglos, macht aber vor allem unterwegs beim Spannen Mühe (Abgleich der freien Gewindestangenlänge per Messschieber). Wurde hier mit zu viel Drehmoment gekonkert, können Gewindgänge vermurkst sein.

**Anbauteile:** Die aus dünnem Kunststoff gefertigte Motorabdeckung hat eher ästhetische als schützende Funktion. Kontrollieren, ob sie durch Steinschlag oder Aufsetzer (Gelände) beschädigt sprich eingerissen ist. Zubehörschalldämpfer: Ist an einer Transalpeher selten zu finden und dann meist wegen Durchrostung des Originals (600er) montiert worden. Bei nachgerüsteten Hauptständern unabhängig vom Fabrikat (Honda, Hepco & Becker, SW-Motech etc.) checken, ob die Stütze verbogen ist. Die Transalp steht darauf sehr steil und der lange Hebelweg erfordert beim Aufbocken gehörigen Kraft Einsatz. Bei vielen Gebrauchten ebenfalls montiert ist eine höhere Verkleidungsscheibe. Die bietet in der Regel zwar besseren Windschutz als die Serie, erhöht aber meist den Geräuschpegel unterm Helm. Vorbesitzer fragen, ob die Originalscheibe noch vorhanden ist.



So kann ein Fußrastengummi schon nach 10.000 km aussehen, wenn ein Vorbesitzer mit Crossstiefeln darauf herumgeturnt ist.

**Optik:** Die Qualität von Lack und sonstigen Oberflächen ist markentypisch prinzipiell gut, allerdings gibt's vor allem bei den späteren Jahrgängen mit Produktionsstätten in Europa (ab 1997 Atesa/Italien, ab 2002 bei Montesa/Spanien) auch Ausreißer in

## 1994



Erste optische Verjüngung: neue, stärker taillierte Verkleidung mit 15 mm höherer Scheibe, neue Handprotektoren, stabile Gepäckbrücke. Preis: 12.530 DM (6.406 Euro).

der Oberflächenvergütung wie nachlässig lackierte Rahmenecken oder schnell rostende Bremsschlauchhalter.

**Rost:** Ernsthafte Korrosionsspuren sollte man bei einer halbwegs gepflegten Transalp nicht antreffen. Rostgefährdet ist primär der aus Stahlblech geformte Schalldämpfer, der hinter dem Motor ungeschützt im Spritzwasserbereich hängende Auspuffsammler und gegebenenfalls das (durch aufgewirbelten Splitt vermackte) Kühlergehäuse.



Der Auspuffsammler (Foto: 650er) ist spritzwasserbedingt rostanfällig, die Gewindestangen der Kettenspanner können durch zu festes Kontern beschädigt sein.

**Sturzschäden:** Ob die Verkleidung oder der Tank schon mal Bodenkontakt hatte, lässt sich auf einen Blick erkennen. Weniger offensichtlich sind versteckte, durch Sturz oder Umfaller entstandene Schäden wie verbogene Verkleidungshalter. Bei umlackierten Maschinen ist Misstrauen kein Fehler und die Kontrolle sämtlicher Verkleidungsteile auf Passgenauigkeit und Reparaturstellen Pflicht. Gegebenenfalls sind auch Auspuff (Halterungen) und die Rahmenprofile im Bereich der Fußrastenadapter zu checken.

**Zubehör:** Vielfältiges Reise- und auch Offroadzubehör für Transalp-Modelle haben die Spezialisten Touratech ([www.touratech.de](http://www.touratech.de)) und African Queens ([www.africanqueens.de](http://www.africanqueens.de)) im Programm. Gepäcksysteme und Sturzbügel liefern zudem Hepco & Becker ([www.hepco-becker.de](http://www.hepco-becker.de)) oder Givi ([www.givi.de](http://www.givi.de)). Stabile Motorschutzplatten für die XL 650 V findet man u.a. bei Desertstorm ([www.desertstorm-bike.de](http://www.desertstorm-bike.de)) und SW-Motech ([www.sw-motech.com](http://www.sw-motech.com)).

## 1997



Im neunten Produktionsjahr erhält die 600er eine zweite Bremsscheibe vorn, außerdem eine Gepäckbrücke mit Bügelschlosshalter und größere Vergaser (34 statt 32 mm). Preis: 12.770 DM (6.529 Euro).

## 2000



Bühne frei für die XL 650 V. Neuer Motor mit 53 PS, unregelmäßigem Kat und Sekundärluftsystem, dazu ein steiferer Rahmen und komplett neues Design. Preis: 14.280 DM (7.301 Euro).

stung (53 PS, 55 Nm max. Drehmoment) und deutlich peppigerer Verkleidung. Der V 2 mit 647 Kubik, unregelmäßigem Katalysator und Sekundärluftsystem wird aus dem Tourer Deauville übernommen und erhält für sein neues Arbeitsumfeld leichtere Kolben und Pleuel, geänderte Steuerzeiten, eine größere, nun strömungs-

günstig direkt über den Vergasern platzierte Airbox und ein modifiziertes Getriebe. Die Rahmenunterzüge sind zugunsten höherer Steifigkeit verstärkt. Der Tank legt von 18 auf 19 Liter Volumen zu und bietet ausgeprägte Kniemulden. Der Tankdeckel schließt nun bündig ab. Am Heck arbeitet ein neues Zentral-



21 Jahre lang das Markenzeichen der Transalp: die Zwillingmündung am Schalldämpfer, ab 2005 (Foto) mit konischen Blenden versehen.

### Gebrauchtpreise

#### Honda XL 600 V Transalp

Baujahr (PS):	Preis:
2000 (34/50):	je 2.325 Euro (81.900 km)

### Gebrauchtpreise

#### Honda XL 650 V Transalp

Baujahr (PS):	Preis:
2000 (53):	2.650 Euro (81.900 km)
2001 (53):	2.800 Euro (73.500 km)
2002 (53):	3.025 Euro (65.100 km)
2003 (53):	3.225 Euro (56.700 km)
2004 (53):	3.475 Euro (48.300 km)
2005 (53):	3.925 Euro (39.900 km)
2006 (53):	4.550 Euro (31.500 km)
2007 (53):	5.375 Euro (23.100 km)

Quelle: Schwacke-Liste Zweirad 4/2009

federbein mit externem Ausgleichsbehälter und stufenlos verstellbarer Druckstufendämpfung, die Felgenprofile sind zwecks Gewichtersparnis im Wulstbereich nun hohl. Beim Leergewicht legt die 650er im Vergleich zur Vorgängerin um sechs auf 211 kg zu.

**2002:** Die Produktion zieht ins spanische Montesa-Werk um, der Modellcode wechselt auf RD11.

**2004:** Zur Serienausstattung zählt nun eine Warnblinkanlage. Materialänderungen an Bremsscheiben und Drahtspeichen sollen den Korrosionsschutz verbessern.

**2005:** Angesichts mächtig drückender Konkurrenz in Gestalt der Suzuki DL 650 V-Strom wird die Transalp optisch aufgepeppt. Die Felgen sind nun schwarz be-

## 2005

Ein eher kosmetischer Boxenstopp beschert der XL 650 V konische Auspuff-Endkappen, schwarz beschichtete Felgen und Klarglasblinker. Preis: 7.240 Euro plus Nebenkosten.



## ab 2008

### Die aktuelle Transalp

»Adventure Sports« statt »Rallye Touring« – so präsentierte Honda zum Jahreswechsel 2007/08 die neue, nunmehr dritte Transalp-Generation. Die XL 700 V orientiert sich mit kleinerem und breiterem 19-Zoll-Vorderrad, mit verlängertem Radstand und mit reduziertem Federweg im Heck stärker denn je an Tourer-Bedürfnissen, ist zeitgemäß optional mit ABS erhältlich und lässt sich mit Originalzubehör zu einem komplett ausgestatteten Tourer aufwerten.

Die Neuauflage besitzt einen von der aktuellen Deauville abgeleiteten, Euro-3-konformen Zweizylinder mit 680 Kubik und DOHC-Vierventil-Zylinderköpfen, in denen das Gemisch nunmehr von je einer zentralen Zündkerze entflammt wird. Die Leistung liegt bei 60 PS, das maximale Drehmoment bei 60 Nm.



Die aktuelle Transalp bleibt dem Anspruch als gemäßigter Abenteurer treu, ist mit ihrer Fahrwerksauslegung aber klar in Richtung Toureneinsatz orientiert.

schichtet, die Blinker kommen in Klarglasoptik, und die Auspuffmündungen erhalten konisch geformte Endkappen. Zudem spendiert Honda ein umgestaltetes Cockpit und eine getönte Verkleidungsscheibe. In der Liste steht die XL 650 V Anfang 2005 zwar mit 7.240 Euro (plus Nebenkosten), ist mit Hinweis auf Frühbucher-Rabatt aber bis weit ins Jahr 2005 hinein schon für 6.490 Euro zu haben.

**2006:** Die Transalp erhält ohne Aufpreis ein Tourenpaket aus Gepäckträger, Koffersatz, Topcase und Hauptständer und nennt sich für die beiden letzten Produktionsjahre fortan »Transalp Travel«.

Was haben beide Modellreihen nun gemeinsam? Den laufruhigen, komfortablen Motor, der bei hohem Tempo zu rapide ansteigendem Verbrauch neigt, lange Wartungsintervalle und eine langlebige Mechanik sowie ein handliches Fahrwerk mit tiefem Schwerpunkt und moderater Sitzhöhe, einen vollwertigen Soziusplatz und die weich ansprechende Federung. Bei beiden Baureihen ist die Gabel für sportliche Fahrweise zu weich geraten und beide schützen den Motor nur halbherzig mit einer dünnen Verkleidung aus Kunststoff. Rallye Touring, aber auf die sanfte Art. *Dieter Höner*

## 2006



Gratis-Stauraum ab Werk: Die Honda wird umbenannt in »Transalp Travel«, Gepäcksystem und Hauptständer sind Serienzubehör. Unveränderter Preis: 7.240 Euro plus Nk.