

# Transalp – lagom för allt



**Vad är det som är så märkvärdigt** med Honda Transalp? Motorcykelmodellen har hängt med i snart 20 år och de som har en låter lyriska när de talar om den.

I kyla och värme, i solsken och regn, ja till och med i snöfall har MC-Folket därför testat en av de populära trotjänarna, en Transalp XL 650 V. Och banne mej, den är märkvärdig, på så sätt att den är så lagom, så praktisk, så enkel men riktigt kul att köra både på grus och asfalt.



**N**är jag i slutet av 80-talet tog motorcykelkörkort gjorde jag det på en Honda Transalp. Därefter har jag inte mer än provkört ett par Transalper på kortare turer. Ändå infinner sig känslan av att träffa en gammal bekant redan när jag lägger i första växeln och rullar ut från Hondas huvudkvarter i Kungälv. Hojen känns smidig, okomplicerad och förutsägbar.

Den nya Transalpen har förstås en hel del fler finesser och har genomgått förfiningar som innebär bättre komfort och trevligare körning än den årsmodell jag tog körkort på. Dessutom har den numera 50 kubikcentimeter större motor än den hade från början. Men hojen hör ändå till de motorcykelmodeller som inte förändrats allt för mycket sedan starten.

**Några nyheter för just årets** modell är varningsblinkers, halvljusautomatik, avancerad rostskyddsbehandling och,

tack och lov; Honda har tagit fram en tre centimeter lägre sadel. Denna har även en smalare och rundare profil än standardsadeln, vilken har en sitthöjd 84,3 centimeter.

Den lägre sadelvarianten gör inte hojen speciellt låg men jag når åtminstone ner med tårna på en sida utan att luta hojen, vilket inte är möjligt med originalsadeln. Med originalsadeln på vill jag knappt stanna på grusvägar med rädsla för att sätta ner tårna i en grop och inte orka hålla hojen upprätt.

**Just höjden är det enda** att klaga på beträffande hanterbarhet. För övrigt är Transalp en hoj som är ytterst lättkörd och därför lämplig för alla, även nybörjare och återfallsknuttar. Och det är förstås därför som många trafikskolor använder sig av denna modell.

Förutom att det är en lätthanterlig motorcykel är Transalp också en bekväm långfärdsmotorcykel liksom en smidig grusvägshoj. Men om man vill

söka sig ut på de riktigt små skogsstigarna och sprätta grus och sand är Transalp för stor och klumpig med sina dryga 200 kilogram, tankad och körklar.

Transalp är heller inget att rekommendera för den som vill köra fort med djupa nedlägg. Att åka på bana med en Transalp är knappast en hit, men det är förstås inte vad den är ämnad för heller. Honda Transalp är i stället en "lagomhoj" som passar den som vill ut på trevliga turer och i lagom takt uppleva land och rike från sin hoj.

Sittställningen är upprätt och benställningen helt okej oavsett om man är lång, kort eller mitt emellan. Även passagerare åker riktigt bekvämt på Transalp.

**I tillbehörserien finns** ett högre kåpglas för att undvika vinddrag. Med detta och med värmehandtag är touringhojen ett faktum. Även vid riktigt ruskigt regnväder går det att



»Transalp är inte känd för att ha några speciellt vanliga fel eller brister.«



Transalp trivs lika bra på skogsvägar som på kurviga asfaltvägar



Nix, inte ens med högklackat när jag ner till marken på båda sidorna samtidigt, trots den lägre sadel.

Transalp vinner i längden. Den bjuder kanske inte på någon större upphetsning, men är en allroundhoj som håller måttet i alla väder.

hålla sig relativt torr genom att krypa ned bakom det högre kåpglasat. Även händerna förblir varma och torra bakom handtagsskydden, de så kallade musöronen.

Också väghållningen måste berömmas. Under tiden vi provar Transalp visar vädergudarna hela sitt register. Till och med i hållande regn, hagel och snöblask känns Transalp stadig på vägen, i anpassad hastighet så klart. De däck vi kört hojen med är Bridgestone Trailwing 120 millimeter breda bak och 90 millimeter breda fram.

**Det enda jag över huvud taget** kan komma på att klaga på, bara lite, är bromsarna. De är okej, men de har inte det där riktiga nypet man kan önska, Men som sagt, de duger gott för den körstil Transalp lockar till.

Transalp är för den delen inte känd för att ha några speciella vanliga fel eller brister.

– Det rör sig väl om ventiljustering, ventilstyrning och kanske lite skrammel

i kamedjan vid många mil. För övrigt är det inga fel jag kan komma på, förutom att det tyvärr verkar vanligt att folk vanvårdar sina Transalpar, säger Pelle Käck, mekaniker vid Hondabutiken Fottas MC.

Transalp är med andra ord en pålitlig trotjänare som inte bjuder på några negativa överraskningar och inte minst som håller i alla väder, bara man anpassar hastigheten. Den som köper en Transalp är sannolikt en hojåkare som vet att söka upphetsning och uppmärksamhet på annat håll, men verkligen älskar att åka hoj, ofta och långt och på olika underlag. □

Text: Petra Holmlund  
petra.holmlund@svmc.se  
Foto: Peter Miettinen



## Få förändringar på vinnande koncept

På Honda MC Svenska AB i Kungsbacka är man förstås nöjd att ha Transalp-familjen i sortimentet.

Från och med år 1986 och fram till 2003 har det registrerats cirka 1 200 Transalpar. De fyra första månaderna i år ligger siffran på 63 nya Transalpar som tagits i trafik.

– Det är en till synes mycket populär on-/offroadmodell, säger Rolf Mälberg, marknadssupport vid Honda MC.

Han förklarar vidare att modellen rönt stor uppmärksamhet redan från början och blev väldigt populär, inte minst bland alla sydeuropeiska knuttar.

– Vi har väl alla sett fullpackade on-/offroadmaskiner passera genom landet från syd till norr för en resa upp till Nordkap, säger Mälberg.

Han berättar att den första Transalpen rullade ut på vägarna 1986. Då hade modellen 600-kubikcentimeters v-twin-motor. Modellen fick en liten ansiktslyftning 1994 då frontkåpan fick en rundare och modernare form. Samtidigt blev strålkastaren något större och effektivare. Men det tog hela 15 år innan Honda gjorde en radikal uppdatering av Transalp. Från år 2000 har XL 650 V Transalp, av benämningen att döma, vuxit till en 650-kubikare.

Rolf Mälberg berättar att i samma veva fick hela karossen mjukare linjer, större blinker och bränsletanken en mer flack utformning med tanklocket nedsänkt. Tankvolymen ökades samtidigt från 18 till 19 liter. Dynan drogs upp en bit på sidorna av tanken så föraren fick en bättre komfort för knäna. Den svarta plastpakethållaren byttes till en dito i aluminium.



Rolf Mälberg, marknadssupport vid Honda MC.



På senare år har lyset fått en tuffare inramning samt blivit effektivare.



Till Transalp finns mängder av tillbehör såsom väskor, högre vindruta, centralstöd, kapell, värmehandtag, lägre sadel och en mycket praktisk toppbox. Aningen vindkänslig men otroligt praktisk blir hojen med den rymliga toppboxen monterad.

## Transalp XL 600 V, 1987

Foto: Honda



## Transalp XL 600 V, 1994

Foto: Honda



## Transalp XL 650 V, 2000

Foto: Honda



### XL 650 V TRANSALP 2004

Motor	4-takt, vätskekyld v-twin
Slagvolym	647 cc
Antal cylindrar	2
Antal ventiler/cylinder	3
Max effekt/varv	39 kW/7 500, 53 hkr
Max vridmoment/varv	5,5 kpm/5 500
Antal växlar	5
Drivning	Kedja
Hjulbas	1 505 mm
Sitthöjd	843 mm (tillbehör: 813 mm)
Bromsar fram	2 skivor, 256 mm
Bromsar bak	1 skiva, 240 mm
Fjädring fram	Teleskopgaffel, ej justerbar
Fjädring bak	Progressiv Pro-Link med justerbar kompressionsdämpning
Däck fram	90/90-21
Däck bak	120/90-17
Tankvolym (reserv)	19 l (3 l)
Bränsleförbrukning, uppmätt	0,60 l/mil (vid blandad körning)
Markfrigång	192 mm
Uppgiven torrsvikt	191 kg
Färg	Blå, svart, silver
Pris	Ca 79 900 kr
Servicekostnad inklusive syntetolja	100 mil: 2 147 kr 600 mil: 720 kr 1 200 mil: 2 447 kr 1 800 mil: 1 740 kr 2 400 mil: 2 667 kr
Generalagent/importör	Honda MC Svenska AB, tel 0300-513 00, <a href="http://www.hondamc.com">www.hondamc.com</a>

Foto: Honda



### 41 hästar på bakhjulet

Enligt tillverkaren har Transalp XL 650 V 53 hästkrafter på drivaxeln. För att få veta hur många hästar som "sparkar på" i bakhjulet körde vi testhojen i en bromsbänk. Resultatet visade 41 hästkrafter på bakhjulet vid maximala vridmomentet 49,93 Newtonmeter och maximala varv per minut, 8 659. – Det är ungefär vad man kan vänta sig. Det skiljer alltid en hel del mellan axeln och bakhjulet. På en sådan här hoj är det väl ganska bra med 41 hästar, säger Ronny Nordgren på NC Racing i Enköping där vi bänkade Transalpen.

Transalp uppfyller numera EURO-2 avgaskrav.



# Gammal kärlek rostar aldrig

**N**ågon annan motorcykel än en Transalp är otänkbar för Sven-Åke "Skepparn" Karlsson som kört hoj sedan 1969.

– Jag köpte min första hoj, en BSA 650, efter att ha käkat makaroner i två år för att spara pengar. Sen blev det en Triumph och så småningom en Yamaha offroad. Den sistnämnda hojen bytte Sven-Åke till sig mot familjens stolthet – en nyinköpt bil.

– Jag blev inte populär när jag kom hem med en gammal risig Volvo och en ny fin hoj, men jag kunde bara inte låta bli. Berit (hans hustru) ville inte ens se hojen, säger Sven-Åke och ser oförstående ut.

Den första Transalpen, av 1988 års

modell, hamnade hos Sven-Åke i början av 90-talet.

– Innan jag köpte den var jag ute och provkörde många olika hojar men fastnade direkt för den begagnade Transalpen. Den var överlägsen. Jag körde 2 600 mil med den en säsong, berättar han.

**I sammanhanget bör** dock nämnas att Sven-Åke är en av få motorcyklister som kör året runt.

– Ja uja, varför ska man ställa av hojen på vintern. Jag kör året runt. En nyårsafton snöade det så bilarna körde fast men jag tog mig fram lugnt och fint med Transalpen, säger han.

Att han dessutom kör många mil varje år kan bero på att han ofta tar en

omväg dit han ska. En tur för att köpa en kvällstidning kan bli närmare 20 mil, utan att familjen ens reagerar på att han varit borta länge.

**För närvarande har** "Skepparn" ingen egen motorcykel. Den senaste sålde han för ett par år sedan och sedan dess har han kört på en lånad Honda Transalp och en Honda Dominator.

– Om, eller kanske rättare sagt när, det blir egen hoj igen så blir det absolut en Transalp. Det finns inget annat alternativ för mig, säger han och tar ytterligare en provtur runt kvarteret på MC-Folkets testhoj. □

*Text & foto: Petra Holmlund*