

3,80
7

8/2000 AUGUST

DM 3,80 • CHF 3,80 • ÖS 29 • BEF/LUV 80



TEST • TECHNIK • SZENE • REGIONALES • REISE

MOTORRAD NEWS

DAS NACHRICHTEN - MAGAZIN

Um etwa den selbsttätig einklappenden **Seitenständer** der ersten beiden Baujahre gegen das später verbaute Teil mit Zündunterbrecher zu tauschen, wären auch große Teile der Elektrik abzuändern – ein Aufwand, der kaum zu rechtfertigen ist. Ein **Hauptständer** dagegen lässt sich einfach nachrüsten und darf bei einem so reiselustigen Gesellen eigentlich nicht fehlen. Gelobt wird immer wieder das Originalteil von Honda, es kommt mit über 230 Mark allerdings auch am teuersten.

Gewarnt sei vor manchen **Sturzbügeln**, an denen sich der vordere Kotflügel beim Einfedern verhalten kann. Verschiedene Produkte sind dazu so unglücklich an Tank- und Kühler-Aufnahmen befestigt, dass sie im Sturzfall mehr schaden als nützen. Empfehlenswert ist das Gvi-Exemplar, das ausschließlich am Rahmen befestigt ist.

Die **Lenkpräzision** kann man verbessern, indem der gummigelagerte Lenker mittels einiger Unterlegscheiben stillgelegt wird. Bissfester Ersatz für eine verschlissene **Bremscheibe** kommt beispielsweise von Braking (Edelstahl, bei Götz) und Spiegler (Grauguss, etwa bei Hein Gericke). Beide Zubehör-Produkte kosten jeweils knapp 260 Mark, das Originalteil kommt doppelt so teuer. Wer allerdings eine Doppelscheibenbremse will, benötigt Gabel, Rad und Bremse ab Baujahr 1997 oder gleich die Teile von der Africa Twin (einschließlich Brücken).

Ein solider **Gabelstabilisator**, etwa von Telefix, ist nur die zweitbeste Lösung gegen Gabelverwindung. Für Extremreisen mit maximaler Zuladung ist bei African Queens (08441/18442) eine überarbeitete 50er **Marcocchi-Magnum-Gabel** zum Preis von 3750 Mark inklusive TÜV zu bekommen.

Der gleiche Anbieter hat als einziger verschiedene **Rallye-Tanks** im Programm. Aus GfK mit 34 bis 38 Litern Inhalt kosten sie 1799 bis 1899 Mark. Bei der ersten Baureihe passt auch das 25-Liter-Fass der Africa Twin bis Modelljahr '92. Ein **Motorschutzblech** für 299 Mark ersetzt das serienmäßige Plastikteil, die Rallye-Version mit Werkzeug- und Wasserbehälter kostet 999 Mark. Bei

knappem Budget lohnt die Suche nach einem Gebrauchtteil von der 650er Africa Twin, das durch Anbringen weiterer Bohrungen angepasst werden kann.

Insgesamt haben Transalpinisten wenig an ihrem Untersatz auszusetzen. Eine der häufiger gehörten Klagen betrifft die mangelnde Haltbarkeit des 520er **Kettensatzes**. Er übersteht selten mehr als 20 000 Kilometer. Für ein langes Kettenleben ist der korrekte Durchhang penibel einzustellen, am besten sogar etwas lockerer als vom Hersteller vorgeschrieben, aber keinesfalls zu stramm. Die Firma Stieg (06138/75533) bietet ab 300 Mark einen Umrüst-Kit auf 530er Teilung, African Queens vertreibt ein verstärktes 525er Kit von France Equipment.

Berüchtigt ist der **CDI-Defekt**: Die unter der Sitzbank angebrachte Zündbox bekommt Druck von oben, dem die Lötunkte im Inneren irgendwann nachgeben. Oft ist das teure Bauteil noch zu retten, indem man es gegenüber dem Stecker aufrüst, die Kontakte nachlötet und es mit Kunstharz vergießt. Wer genau sehen will, wie es geht, wird im Internet zum Beispiel unter www.ta-deti.de/ fündig, wo auch jede Menge weitere Infos nachzulesen sind.

Ein weiteres Manko der Transalp ist die zu weich gepolsterte **Sitzbank**, früher auch mit einem recht rutschigen Bezug versehen. Wer sich nicht in die Hände des nächsten Autosattlers begeben will, wird bei Bottelin & Dumoulin (02161/12787) und Bagster (Achim Kessler, 06451/715483, ab zirka 180 Mark) fündig. Edel und teuer ist die „Canyon Dual Sports“-Bank von Corbin (06371/18637, ab 799 Mark, Echtleder gegen Aufpreis.)

Das **Federbein** ist per Haken-



Honda XL 600 V Transalp

PFADFINDER

Seit 1987 ist die Urmutter aller verschalteten Reise-Enduros auf dem Markt. Seither unterzog Honda die XLV ständiger Modellpflege. Leider ist es oft nicht einfach, spätere Verbesserungen in frühere Modelle einzubauen.

schlüssel praktisch nur in ausgebautem Zustand einstellbar. Versuche mit Hammer und Schraubendreher ruinieren die Rändelmutter der Federvorspannung. Abhilfe schafft die **hydraulische „Fernbedienung“** von Wilbers Products für 399 Mark. Leider liefert der Anbieter keinen Halter für den Verstellmechanismus.

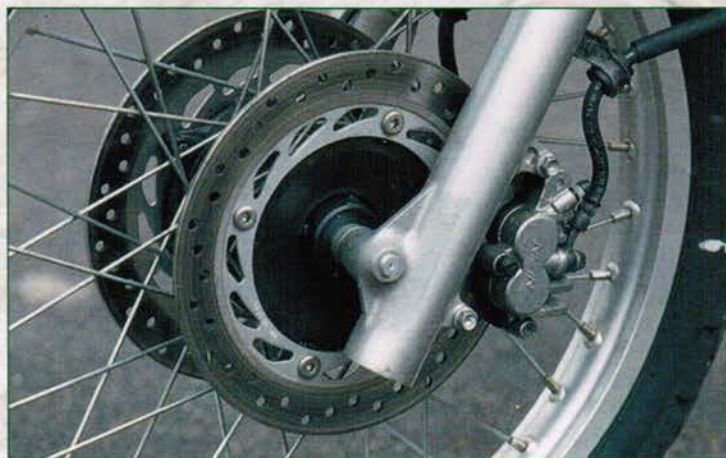
Fahrwerkstechnisch nimmt sich Emil Schwarz für gut 500 Mark der Lager in der **ProLink-Umlenkung** an, die bei den frühen Modellen noch Bronzebuchsen enthielt. Auch die später verbauten Nadellager sind nicht immer spielfrei und sorgen bei

leichten Fahrern mitunter für Hochgeschwindigkeitspendeln.

Den Wunsch nach mehr Quarm befriedigt schließlich Christian Mende (05153/963001, www.powered-by-mende.de/). Seine **Tuning-Nockenwellen** entstehen durch Abschleifen der Serienteile (im Austausch 870 Mark). Dazu liefert er leicht vergrößerte **Edelstahl-Krümmmer** (790 Mark), die im Verbund mit einem Vlies-Luftfilter und Vergaser-Umbildung knapp 62 statt der serienmäßigen 50 PS freisetzen.

Auf Wunsch ist auch eine intensivere Motorbearbeitung mit **Hubraumvergrößerung** zu haben, die aber deutlich teurer ist. Mangels Abgas-Gutachten sind diese Maßnahmen leider nicht kostengünstig legalisierbar. Das wäre ein Fall für eine Interessengemeinschaft wie die „Transalp-Freunde Deutschland“, die sich jeden 1. Freitag im Monat im Gasthof „Drei Linden“ in Burg a.d. Wupper treffen (Kontakt unter 0211/486631).

Radbert Grimmig



Ab Baujahr '97 Serie: Doppelscheibenbremse an der Transalp

Fotos: Honda, Archiv