




Trideset let brez bistvenih sprememb

Na drugi pogled

Analizira: Matjaž Gustinčič Foto: naš arhiv

Morda jo težko vzljubiš na prvi pogled, a za potepanja v dvoje je to še vedno odlična izbira. Od nekdanje je bila, pa čeprav bo kmalu trideset let, od kar so pri Hondi predstavili prvo Transalp. Bila je prodajna uspešnica vrsto let, vse od predstavitve leta 1987 naprej. Ves ta čas je namreč veljala kot idealen motocikel za nekoga, ki je iskal vsestransko uporaben stroj – tako za vsakodnevno orodje kot sredstvo za prijetno preživljanja prostega časa nekje na poti. Zlahka je zmogla tudi nezahteven teren in ne le asfalta.

Edina konkurenca Transalpi so bile enovaljne endure in na drugi strani ogromne dvovaljne dakarske replike.

NAŠI VTISI S TESTA

Testno Transalp smo dobili v roke v začetku leta 2008. Kaj smo takrat zapisali? Blaž je na primer ugotavljal, da je že kar preveč popolna, brez večjih pomanjkljivosti razen tega, da težko vzbuja kakršnakoli čustva. Nad obliko se nismo ravno naslajali. Smo pa zapisali, da je še vedno eden od idealnih motociklov za turistično rabo in potepanja v dvoje. Da se lepo, mehko in tekoče pelje. Hvalili smo miren tek motorja s povsem solidnimi zmogljivostmi. Na vzmetenje in zavore nismo imeli pripomb. Razen morda ne prav skromne teže, nismo našli zamer.



Zlata, modra, rdeča ...
so barve letnika 2008



Pred dnevi sem na obalni cesti sledil Italijanu na Transalpi. No, pravzaprav sta bila dva, ker je imel sopotnico. Peljem za njima in opazujem, kako imata prav fino opremljen motor. Rekel bi, da so bili gornji in stranski kovčki originalni, spredaj je bil povišan vizirček, imel je cevne zaščite in na njih dodatne luči ... prav dobro je bila videti. Zakaj se mi zdi, da jo tako redko srečam na slovenskih cestah?

Ves čar tega motocikla je bil ravno v tem, da je bil vsestransko uporaben. Zato je lahko zadovoljil skoraj vsakega nezahtevnega motorista. No, saj to zmore še danes. Upam si trditi, da je bila Honda Transalp takrat v svojem razredu eden boljših, če že ne kar najboljši motor. Pravzaprav niti ni imela svojega razreda; edina konkurenca so bile enovaljne endure in na drugi strani ogromne dvovaljne dakarske replike. No,

vmes je bila pa Transalp. Njena posebnost je bil nedvomno dvovaljni pogonski agregat na V. Takole iz glave se ne spomnim nobenega drugega motocikla podobne zasnove, razen Kawasakijevega KLE-ja z vrstnim dvovaljnikom, ki pa je bil vendarle nekoliko »manj motorja« od Transalpe. Manj udoben, s slabšimi zavorami ... a tudi cenejši! Zato so avanturistični popotniki celo za kakšne

Opazna sprememba po letu 2007 je bilo za dva palca manjše prednje kolo. Torej 19, namesto 21 palcev. Transalp postane bolj cestni motocikel.

večje podvige radi izbrali prav Transalpko, recimo za pot okrog sveta. Poguglajte in vam bo jasno.

MODEL 2007

Pred leti sem podobno kot moji kolegi tudi sam razmišljal o Transalpki. A ti vraga, vedno nam je bila za kakšnega jurja nedosegljiva. Čeprav je dobro držala ceno, je rabljena hitro našla novega lastnika. Ostali smo pa dražjali KLE-je, Pegase in Hondine Dominatorje. Marsikomu od nas pa je bil naslednji cilj prav Transalpka. Dokler ni prišel V-Strom. Če danes iščemo cestnega terenca srednjega razreda, imamo precej več izbire: od omenjenega Stroma, Versysa, Tigerja pa vse do GS-ja 800. Med rabljenimi pa je še vedno zanimiva alternativa Honda Transalp, tista »ta nova«.

Ta je bila predstavljena leta 2007, z imenom XL700V Transalp. Po celih dvajsetih letih tega modela je bila to šele tretja generacija. In če sta si prvi dve generaciji zelo podobni, je bila zadnja na videz res ... hja, nova. Najavljena je bila v času, ko je bil že opazen porast zanimanja za segment cestnih terencev in so bila zato pričana

kovanja precejšnja. Verjetno ni nobena skrivnost, da ob predstavitvi ni bilo prav pretiranega navdušenja? Največ kritik je seveda letelo na račun oblike, predvsem prednjega žarometa. Ampak do danes smo se ga nekako navadili in v živo niti ni videti tako napačen.

Za ustavljanje so ji namenili integralni sistem, kjer se z zadnjo zavoro aktivira tudi en kolut na prednjem kolesu, za doplačilo so dodali ABS. Kljub temu se je kdo pritoževal, da bi bil lahko učinek prednjih zavor boljši. Z enim prstom se na tem motorju pač ne zavira.



MEHANIKA

Revija za avtomobilsko inženjirstvo in proizvodnjo

Zmagovalec za 2007-je bil...
Lahko je zmagovalec v kategoriji...
BMW-je bil najboljši...
sestavljata prisilno hlajeni...
trivaljnik in električni motor s...
skupno močja 266...
kilovator (362 KM).



Lahta Gospodarska Vozila
Proizvajalec: Fiat Doblo Cargo
Proizvajalci avto: Renault Traffic Passenger
Proizvajalci avto: Mercedes-Benz Vito Micro
Proizvajalci: Peugeot Partner

Zakaj brati revijo

Revija za avtomobilsko, vulkanizirno, ličarje, poklicne voznike, prodajalce vozil...



ESP je...
Leta 1985 je na ceste...
zapeljal prvi...
avtomobil s...
dva po je...
ni varnostni...
obvezni za...
cestra in...
gospodarska...
evropskem...

Revija...
Koli varnostni...
in na...
vignoleti...
tovarniške...
tovarniške...
pripravijo...
s...
in...
poškodovani...



Revija Mehanik in voznik, Studenc 31, 1260 Ljubljana-Polje, telefon: 01 561 77 77, faks: 01 561 88 88

YUASA AKUMULATOR
XL650 + XL700 imata enak akumulator: kislinski AGM akumulator od 89,90 € z ddd (high performance - zaprti sistem)

MOTUL IPONE OLJE
XL650 + XL700: motorno olje 10w40 4l + 1l gratis od 39,55 € z ddd; zavorno olje DOT4 500 ml od 9,72 € z ddd

REMUS ŠPORTNI IZPUH
za XL650: Remus revolution GP »slip-on«, redna cena 495 €, promocijska cena 370 € z ddd
za XL700: Remus je ukinitel proizvodnje »aftermarket« izpušnega sistema.

DUNLOP PNEVMATIKE
za XL650: spredaj: 90/90-21 54S TRAILMAX - 79 € z ddd; zadaj: 120/90-17 64S TRAILMAX - 94 € z ddd
za XL700: spredaj: 100/90-19 54S TRAILMAX - 82 € z ddd; zadaj: 130/80-17 64S TRAILMAX - 102 € z ddd

PHILIPS OSRAM ŽARNICE
XL650 + XL700: žarnica H4 Xtreme Vision Moto od 16,90 € z ddd; žarnica H4 City Vision Moto od 9,90 € z ddd

NGK DENSO SVEČKE
XL650: vžigalna svečka od 4,20 € z ddd/kos
XL700: vžigalna svečka od 9,25 € z ddd/kos



FILTRI
XL650: oljni filter - od 9,98 € z ddd; zračni filter - od 22,90 € z ddd
XL700: oljni filter - od 6,90 € z ddd; zračni filter - od 34,90 € z ddd

AMORTIZER
SERVIS AMORTIZERJEV ZA MOTOCIKLE od 110 € z ddd

KAJ JE PRINESLO LETO 2007?

Obnovljena Transalp je obdržala vse vrline svojih predhodnic in tehnološko pravzaprav niti ni tako bistveno spremenjena. Osnova, torej jekleni okvir, v katerega je vtaknjen V2 agregat, je ostala enaka. Pogonski agregat je bil povečan na 680 ccm kot na modelu Deauville, spremenili pa so tudi ventilsko tehniko v glavah motorja. Te so namesto treh (dva sesalna, en izpušni), dobile po štiri ventile na valj. Rezultat je okroglih 60 konjskih moči in ravno toliko Nm navora. Elektronski vbrizg goriva pripomore k boljši odzivnosti v srednjem območju vrtljajev in tako je v primerjavi s staro Transalp, novi model precej bolj živahen. Vseeno pa bi lahko imel šesto prestavo v menjalniku, čeprav ni nujno potrebna.



Do modelnega leta 2007 je bila Transalp uporabna tudi na zelo slabih cestah. Tehnika je izredno trpežna.



Modelno leto 2006. Prtljažnik za sedežem je velik in močan kot pristajalna ploščad za helikopter. Uporabno.

- Barve: rdeča, siva, modra, črna, ...
- Moč: 44,1 kW (60 KM) pri 7.750/min
- Navor: 60 Nm pri 5.500/min
- Motor: 2 valjni na V – vodno hlajeni – 4 ventili na valj
- Vrtina x gib: 81 x 66 mm
- Prostornina: 680,2 ccm
- Kompresija: 10 : 1
- Dovod goriva: el. vbrizg, grla 40 mm
- Sklopka: večlamelna v oljni kopeli
- Menjalnik: 5-stopenjski, veriga
- Okvir: enojna-dvojna kletka iz jeklenih profilov
- Vzmetenje, spredaj: teleskopske vilice, premer 41 mm; zadaj: aluminijaste vilice, sredinski blažilnik, nastavljivo dušenje kompresije
- Gume: 100/90-19 in 130/80-17
- Zavore, kolutne, spredaj: 2 x 256 mm, 2-batna čeljust; zadaj: 1 x 240 mm, 1-batna čeljust
- Medosna razdalja: 1.515 mm
- Kot glave: 28,4°
- Višina sedeža: 841 mm
- Posoda za gorivo: 17,5 l
- Teža: 214 kg suha



Zavorna tekočina DOT 4

Stabilna pri visokih in nizkih temperaturah. Ni agresivna na naravno in sintetično gurno. Zdržljiva je z vsemi tipi zavornih gumic prve vgradnje motociklov.



Leto 2008. LCD ekran nadomesti tri analogne merilnike. Signalne lučke, predvsem tiste za smernike, so v soncu slabše opazne. Dizajnersko preoblikovana posoda za bencin ne nudi več dobre naležne površine za magnetno tank torbo. Tudi prtljažnik z ročaji ob sedežu je pomanjšan, še vedno pa omogoča vgradnjo kovčka.



S Transalpko okrog sveta

Kar nekaj je bilo projektov obkrožanja Zemlje, a najbolj mi je simpatičen mladi Italijan iz Toskane. Gionato Nencini je svojo avanturo začel pri zgolj enaindvajsetih letih. Brez posebnih izkušenj je za 800 EUR od tretjega lastnika kupil staro Hondo Transalp letnik 1987 in se leta 2005, z vsega 2.200 EUR v žepu, odpravil na pot za nedoločen čas. V ozadju ni imel sponzorjev in finančnih botrov, razen nekaj malega pomoči pri pripravi in opremitvi motocikla. Ker ni imel posebnega tehničnega znanja, je pred odpravo opravil »hitri tečaj« iz osnovnega vzdrževanja motocikla pri lokalnem serviserju. Mimogrede, tja se je pripeljal s Transalpko, ki ji je manjkalo liter olja v motorju. Mehanika je nedvomno impresioniral. Pred odhodom je bil motor deležen obsežnega pregleda, opravili pa so tudi kompletan servis. Kakšnih posebnih predelav se niso šli.

Kar težko je verjeti, kako se je možak lotil poti: brez GPS-ja in pametnih zemljevidov, brez popotniške papirologije kar se tiče viz in karnetov, celo zdravstvenega zavarovanja in mednarodnega vozniškega dovoljenja ni imel. Je pa imel na motor navezано kitaro, olivno olje in kuhinjsko sol. Prepotoval je celo Rusijo, Azijo, Avstralijo z Novo Zelandijo, Južno Ameriko in Severno Ameriko. V osmih letih je prestopil 4 kontinente in 42 držav. Nabralo se je 250.000 km, vse z istim motorjem, s staro Transalpko, kupljeno za par sto evrov. Seveda brez težav in okvar ni šlo in vmes je imel tudi nesrečo, v kateri je fino olupil sebe in motor. A Hondica ga je pripeljala nazaj domov v Italijo. In ne, motor niso vrgli na odpad. Tudi v kakšnem muzeju ni pristala. Po prihodu domov so jo oskubili do golega okvirja in iz nje naredili avanturistični potovalnik, ki je nekakšna mešanica Transalpke, Africe Twin in stare XLR750.

Opazna sprememba je bila za dva palca manjše prednje kolo. Torej 19, namesto 21 palcev kot pri prejšnjem modelu. To je bila kar velikokrat izrečena kritika, največkrat tistih, ki so stare Transalpke radi preganjali po prašnih makadamih. Takim je stara Transalp predstavljala pravi »adventure« motor, zato bodo užaljeni, če jim v tolažbo skušate podtakniti recimo novo NC700X. Taki tudi niso spregledali, da je zaščita pod motorjem »nove« Transalp zgolj lepo polakirana plastika. Spet drugi so kritizirali, da so na novem modelu obdržali tenkenco zadnjo pnevmatiko širine 130. Ne glede na manjše prednje kolo, je nova Transalp očitno postala bolj cestno usmerjen motocikel. No, saj da že s svojimi slabimi 220 kilogrami suhe teže jasno vedeti, da ni ravno motor za resne terenske podvige, ne glede na izbiro koles in pnevmatik. Dosti boljše se ta motor počuti na gorskih ridah. Pa saj njeno (njegovo?) ime jasno namiguje, kam sodi. Na zavite gorske ceste, kjer se pusti zabavno peljati, čeprav z njo ne boste podirali hitrostnih rekordov.

Se pa lastniki starih modelov Transalp radi pritožujejo, da kakovost izdelave novega modela ne dosega svoje starejše sestre. Ne vem ali je to povezano s tem, da so zadnjo Transalp izdelovali v Španiji, a tisti, ki so ji zvesti že desetletja, vam bodo prikimali, da so starejše Transalpke boljše. Oziroma, da je z vsakim novim modelom zgubila nekaj svoje robustnosti. No, zadnji model tudi na videz deluje nežnejši od svojih predhodnic in to ji marsikateri privrženec najbolj zameri. Takšni vam bodo vedno priporočali nakup modela 650, pa čeprav se je tudi zadnja Transalp izkazala kot izredno zanesljiv in za vzdrževanje nezahteven motocikel. Dvajset let izpopolnjevanja se mi zdi najboljša garancija, da bo tudi novi model delal »za vedno«. Ok, govorimo o največ sedem let starem motorju, a vseeno. V tem času se niso pokazali nobeni večji problemi s tehniko in zanesljivostjo. Res dolgo morate iskati, da najdete iglo v senu, oziroma napako te Honde. Heh, celo reglerji dajo mir, se zdi.

Bilo je nekaj pritožb glede kakovosti naper na kolesih, ki so začele rjaveti, če je bil motor veliko vožen v slabem vremenu. Na določenih



Modelno leto 2004. Pravzaprav je bila armaturna plošča zelo bogata in informativna.

trgih naj bi v sklopu garancije na uradnih servisih vgrajevali nerjavne napere. Nisem pa tega preverjal pri našem zastopniku. Marsikoga so recimo motile vibracije in rožljanje iz prednjega dela, tam okrog žarometov. Iznajdljivi lastniki so to enostavno reševali z vgradnjo gumijastih podložk pod vijake in tako hrup izgine. Še vedno pa to ni okvara. Pri nakupu je pametno pogledati stanje hladilnika, ta lahko v redkih primerih pušča. Če se to zgodi, je hladilna tekočina lepo vidna na prednjem valju agregata, tako da je tako napako kar težko

Opazili smo med oglasi

Honda Transalp XL700V, letnik 2008, zlate barve, 22.000 prevoženih kilometrov, 2. lastnik, servisna knjiga, nepoškodovana. Cena: 3.980 EUR, zasebni prodajalec.

Honda XL700V Transalp, letnik 2011, črne barve, 27.500 prevoženih kilometrov, 2. lastnik, servisna knjiga, redno servisiran na 6000 km, opravljen servis, nove gume in veriga, ABS zavore, cevna zaščita, ogrevane ročice, povišan vizir, 12 V vtičnica ... Cena: 5.300 EUR, zasebni prodajalec.

Honda XL700V Transalp, letnik 2012, bele barve, 6.500 prevoženih kilometrov, 2. lastnik, servisna knjiga, nepoškodovana, ABS zavore, cevne zaščite, kovček. Cena: 5.490 EUR, zasebni prodajalec.

spregledati. Potem se pa z napakami počasi neha.

Na koncu sem spet na začetku. Največja dilema bi bila vsaj zame spet pri denarju. Gledam oglase z rabljenimi in se čudim. V trenutku, ko tole pišem, sem med spletnimi oglasi našel zgolj pet rabljenih Transalpk. V čem je finta?

Se vse vozijo, ker smo ravno sredi sezone, jih je na splošno tako malo, ali jih lastniki pač ne prodajajo?

Najcenejša recimo, letnik 2008, je imela ceno malo pod štiri tisočake. Tako mi spet na misel pride V-Strom, ki ima za podoben denar nekoliko močnejši motor in je celo nekoliko lažji od Transalpke. Uh, res bi se težko odločil. ■



Taborska 6, 1230 Domžale
tel.: +386 1 724 80 63
fax: +386 1 724 80 64
gsm: 041 631 702
e-mail: maj.klub@siol.net



IMAMO INTERNETNO TRGOVINO!
www.majklub-shop.si

