

**HONDA**

---

# Press Information

**ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG**

**05 November 2024**

**HONDA XL750 Transalp, Modelljahrgang 2025**



*Die Honda XL750 Transalp tritt das Erbe des beliebten Vorgängers an – ob in der Stadt oder rund um die Welt, sie spricht eine neue Generation von Fahrern an, die ihre Allroundqualitäten schätzen, wohin der Weg auch führt. Die Modellpflege für 2025 umfasst eine neue Frontpartie mit Doppel-LED-Projektionscheinwerfer sowie einen überarbeiteten Windschild aus Durabio™ einem Biomasse-basiertem Kunststoff. Der 8-Ventil Parallel-Twin Motor liefert 92 PS (67,5 kW) Leistung und ein Drehmoment von 75 Nm. Throttle By Wire (TBW) bietet vier Fahrmodi und einen individuell konfigurierbaren User Mode, eine 5-stufige Honda Selectable Torque Control (HSTC) mit integrierter Wheelie Control sowie 3 Stufen für Motorbremse und Leistungsabgabe.*

*Den Stahlrahmen der XL750 Transalp komplettieren eine Showa 43 mm SFF-CA Upside*

*Down- Gabel und eine Aluminium schwinge mit Pro- Link -Aufhängung. Die Feder Elemente erhalten für 2025 eine modifizierte Dämpfungsabstimmung. Eine Doppelscheibenbremse verzögert am Vorderrad, die Speichenräder (21 vorne/18 Zoll hinten) tragen Schlauchreifen. Die Premium-Ausstattung werten ein neues 5-Zoll TFT-Farbdisplay mit integrierter Honda RoadSync-Konnektivität sowie ein hinterleuchteter Vierwegeschalter an der Lenkerarmatur auf. Automatisch rückstellende Blinker und eine Emergency Stop Signal Funktion (ESS) sind mit an Bord. Der Umbau auf eine A2-Führerschein kompatible Variante mit 48 PS ist beim Honda Händler möglich.*

-

## **Inhalt**

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Zubehör
5. Technische Daten

-

## **1. Einleitung**

Die Original Honda Transalp kam 1986 mit einem 583 cm<sup>3</sup> V-Twin Motor auf den Markt und kann zweifellos als Legende bezeichnet werden. Als Beweis für die Qualität ihrer Konstruktion und die Zeitlosigkeit ihres Designs sind heute noch viele Transalp Modelle auf Europas Straßen zu sehen.

Der Fokus lag damals auf einem laufruhigen, komfortablen Allround Crossover, der dank langhubiger Federung und bester Offroad-Qualitäten auch rauhen Untergrund meisterte. Mit dem Jahr 2000 wuchs der Motor auf 647 cm<sup>3</sup>. Die letzte Version im Jahr 2008 verfügte über einen 680 cm<sup>3</sup> Motor, Benzineinspritzung und das Gewicht vollgetankt lag bei 214 kg.

Die neue XL750 Transalp, die 2023 debütierte, eignet sich als Allroundtalent für ausgedehnte Touren, Fahrten in der Stadt sowie Ausfahrten am Wochenende – und alles, was noch dazwischen liegt. Bestens geeignet für Alpenpässe, kurvige Strecken, Offroad Fahrten und Feld- wie auch Schotterwege. Ein leistungsstarker Motor, ein brandneues Design und eine umfangreiche Premium Ausstattung erfüllen die Ansprüche der modernen Fahrer.

Masatoshi Sato, Projektleiter der XL750 Transalp, Honda R&D, Japan:

„Für die Transalp haben wir sorgfältig studiert, was das Urmodell so gut gemacht hat. Folglich galt es, die perfekte Balance zwischen urbaner Agilität, Tourenkomfort und Langstrecken -Qualitäten sowie Geländetauglichkeit zu finden; und dazu alle Aspekte aus allen Blickwinkeln zu beleuchten. Dank dieser 360 Grad -Sichtweise war es möglich, ein Motorrad auf die Räder zu stellen, welches Fahrern und Fahrerinnen aller Erfahrungsstufen eine attraktive Option in der Modellpalette von Honda anbietet. Ob es quer durch die Stadt oder rund um die Welt gehen soll – unsere Transalp ist für alles bestens gerüstet.“

Im Rahmen des Jubiläums "25-Jahre-Transalp" wurde die XL750 Transalp nach einer ausgedehnten Europatour mit Entwicklungs-Ingenieuren von Honda Japan und Honda Europa mit Modellpflege-Details und einer überarbeiteten Frontpartie mit leistungsstarker neuer Lichttechnik aktualisiert – und bleibt damit weiter ein brillanter Allrounder. So bleibt nur eine Frage unbeantwortet: Wohin und wie weit soll die nächste Adventure-Tour gehen?

Die XL750 Transalp wurde für den Modelljahrgang 2025 aktualisiert – nach einer ausgedehnten Europatour durch die Entwicklungsingenieure von Honda Japan und Honda Europe: Modellpflege-Details und einer überarbeitete Frontpartie mit leistungsstarker neuer Lichttechnik zählen zu den Updates. Damit bleibt die XL750 Transalp weiter ein brillanter Allrounder. So bleibt nur eine Frage unbeantwortet: Wohin und wie weit soll die nächste Adventure-Tour gehen?

-

## **2. Modellübersicht**

Bereits der optische Auftritt der XL750 Transalp lädt zu einer Ausfahrt ein – über asphaltierte Straßen oder unbefestigte Wege, worauf schon die hohe Statur hinweist. Für den Modelljahrgang 2025 unterstreicht ein neuer Doppel-LED-Projektionsscheinwerfer den Look, der sich an die Adventure-Designlinien der Africa Twin anlehnt. Das modifizierte Verkleidungs-Oberteil nutzt neu einen zentralen Belüftungskanal. Gleichzeitig erhielt der nun aus Durabio™ (ein Biomasse-basierter Kunststoff) gefertigte Windschild eine neu profilierte Oberfläche, um die Luftzirkulation im Helmbereich weiter zu optimieren. Auch die Fahrzeug-Durchströmung unterhalb und seitlich von Tank und Sitzbank wurde aktualisiert, mit positiven Auswirkungen auf das Handling.

Der Motor enthält eine Reihe an Honda Engineering Know-how. Mit kompakten Abmessungen bietet er eine starke Performance über das gesamte Drehzahlband – einfach das, was man benötigt, um alleine oder zweit Touren zu unternehmen. Der brandneue Parallel-Twin Motor mit 755 cm<sup>3</sup> Hubraum, der auch in der neuen CB750 Hornet zum Einsatz kommt, leistet 92 PS (67,5 kW) und ein starkes Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich hinweg mit einem maximalen Drehmoment von 75 Nm. Sorgfältig abgestimmte Throttle By Wire (TBW) Einstellungen positionieren den Motorcharakter ganz in Richtung Touring und Komfort.

Kompakte Unicam-Achtventil -Zylinderköpfe (von den CRF -Crossern abgeleitet) verwenden Fallstrom-Lufteinlässe und Vortex -Strömungskanäle, um eine optimale Verbrennung zu gewährleisten. Die um 270 Grad gekröpfte Kurbelwelle des Twins bewirkt eine pulsierende Laufkultur. Die elektronischen Assistenzsysteme umfassen vier Fahrmodi (Sport, Standard, Rain, Gravel) sowie einen individuell konfigurierbaren User Modus. Konfigurierbare Parameter sind Motorleistung, Motorbremse, ABS und HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control) mitsamt integrierter Wheelie-Steuerung.

Das Handling der XL750 Transalp ist einfach, gleichmäßig und stabil. Der Brückenrahmen aus Stahl ist dank sorgfältig optimierter Wand - und Rohrstärken besonders leicht, die Federelemente sind von ausgesuchter Qualität. Eine Showa 43 mm SFF -CA Upside - Down-Gabel sowie die Aluminiumschwinge mit Showa-Monofederbein und Pro-Link-

Aufhängung überzeugen auf Asphalt wie bei Ausflügen über unbefestigtes Terrain.

Die werksseitig eingestellte Dämpfung der Federelemente wurde für den 2025er Jahrgang vorne wie hinten überarbeitet; Etwas softer in der Druck- und Zugstufe vorne sowie etwas straffer in der Druck- und Zugstufe hinten. Damit profitiert die Fahrwerk-Abstimmung insgesamt, mit verbessertem Ansprechverhalten auf unebenem Untergrund bei gleichzeitiger Erhaltung der souveränen Gelassenheit im Straßenbetrieb. Die Doppelscheibenbremse mit Zweikolbensätteln stellt erstklassige Bremsverzögerung sicher, während die Blockprofil- Bereifung in den Dimensionen 90/90 -R21 (vorne) und 150/70 -R18 (hinten) für Vielseitigkeit auf der Straße und im Gelände sorgt.

Die Serienausstattung der 2025er XL750 Transalp umfasst ein neues 5-Zoll TFT-Farbdisplay für die Verwaltung aller Infos und Systeme, welches Honda RoadSync-Konnektivität für die Nutzung von Android- oder iOS-Smartphones integriert. Am Display lassen sich drei Darstellungen (Standard-, Balken- oder Kreis-Design) aufrufen, Die Bedienung erfolgt über einen ebenfalls neuen, hinterleuchteten Vierwege-Kippschalter an der linken Lenkerarmatur. Die Blinker funktionieren selbstrückstellend und das Emergency Stop Signal warnt nachfolgende Verkehrsteilnehmer bei unerwartet harten Bremsmanövern.

Eine ganze Palette an Honda Originalzubehör, darunter ein upgedateter Quickshifter, diverse Gepäcklösungen sowie Teile für praxisgerechte und kosmetische Individualisierungen sind optional beim Honda Händler erhältlich. Neu für 2025 sind 100 % wasserdichte Seiten- und Gepäckträger-Taschen (je 20–26 Liter), ein aufgepolsterter Komfortsitz, ein höherer Windschild und eine Alarmanlage (siehe Kapitel Zubehör).

Der 2025er XL750 Transalp wird mit einer überarbeiteten Farbpalette, zwei neuen Optionen sowie aktualisiertem Grafikdekor (mit prominenterem Transalp-Branding) angeboten:

- Ross White – Tricolor
- **\*\*NEU\*\*** Graphite Black
- **\*\*NEU\*\*** Pearl Deep Mud Gray

-

### **3. Ausstattungsmerkmale**

#### **3.1 Styling & Ausstattung**

- **Verkleidung und Bodywork gestatten praxisgerechte Balance aus Windschutz, Onroad-Komfort und Offroad-Tauglichkeit**
- **Neue Frontpartie mit leistungsstarkem Doppel-LED-Projektionsscheinwerfer**
- **Windschild aus Durabio™, Aerodynamik und Airflow-Management optimiert**
- **Neues 5-Zoll TFT-Farbdisplay integriert Honda RoadSync-Konnektivität, mit Bedienung über Vierwegeschalter an linker Lenkerarmatur**
- **850 mm Sitzhöhe, USB-C Ladeanschluss und Gepäckträger serienmäßig**
- **Emergency Stop Signal (ESS) Technologie**

Schlankes und klares Design kennzeichnet Verkleidung und Bodywork der XL750 Transalp. Der optische Auftritt ist zweckmäßig gefällig und wirkt robust. Für den Modelljahrgang 2025 wurde die Frontpartie mit Stilelementen der Africa Twin weiterentwickelt und erhielt neue Scheinwerfer mit LED-High/Low-Projektionslinsen.

Die Verkleidung ist mit einem überarbeiteten Windschild aus Durabio™ (ein Biomasse-basierter Kunststoff) bestückt. Die Verkleidung nutzt nun einen zentralen Lufteinlass, um die Hinterlüftung und damit die Luftzirkulation um Fahrer- und Helmbereich weiter zu optimieren. Der Bereich zwischen Tank und Triebwerk erhielt ebenfalls optimierte Innenteile, die die Fahrzeug-Durchströmung zwischen Tank und Triebwerk verbessern helfen, mit positiven Auswirkungen auf das Handling, in Innenstadtbereichen wie auf kurvenreichen Landstraßen.

Passend zur neuen Verkleidungsfront ist optional ein höherer Honda Originalzubehör-Windschild erhältlich – der zusammen mit Windabweisern Turbulenzen reduziert.

Die XL750 Transalp vermittelt auf kurzen wie langen Distanzen reichlich Fahrfreude. Dazu überzeugt der gebotene Komfort, auch mit Sozius. Die Sitzhöhe ist mit 850 mm für diese Klasse niedrig (ein 820 mm Sitz ist dazu als Option erhältlich); die aufrechte Fahrposition erlaubt eine entspannte Körperhaltung. Dass die Sitzbank bequem gepolstert ist und der Lenker gut in der Hand liegt, versteht sich von selbst. Knieschluss, Lenker und Handgriffe sowie die Fußrasten passen auch bei stehender Offroad- Fahrweise. Ein Gepäckträger ist serienmäßig an Bord, dazu findet sich ein USB-Ladeanschluss unter dem Sitz.

Das neue 5-Zoll TFT-Farbdisplay nutzt „Optical Bonding“-Technik, um die Ablesbarkeit bei hellem Sonnenlicht zu verbessern. Durch das Versiegeln des Spalts zwischen dem Deckglas und dem TFT-Bildschirm mit Harz wird die Blendung reduziert und die Durchlässigkeit der Hintergrundbeleuchtung verbessert. Für das Display lassen sich drei verschiedene Ansichten aufrufen (Balken-, Kreis- oder Standard-Darstellung).

Die integrierte Honda RoadSync-Konnektivität ermöglicht die Nutzung von Android- oder iOS-Smartphones für Turn-by-Turn-Navigation, E-Mails, Telephonie, Musik- und Wetter-News. Für die sprachgesteuerte Nutzung wird ein Headset im Helm benötigt, zudem muss das Smartphone über Bluetooth mit dem Fahrzeug verbunden sein. Die entsprechende RoadSync-App lässt sich kostenfrei über den Play-Store oder den App-Store downloaden. Die Steuerung erfolgt über den (zusätzlich hinterleuchteten) Vierwegeschalter an der linken Schalterarmatur.

Moderne Elektronik zeichnet das Bordnetz der XL750 Transalp aus, zu CAN-Technik (Controller Area Network) auch eine Body Control Unit (BCU). Die BCU-Einheit findet sich links am Rahmen unter dem Tank und verarbeitet separat die Steuersignale von ABS-Modulator, TFT-Bildschirm und Schaltereinheiten.

Die hinteren Blinker bieten zusätzlich eine Emergency Stop Signal Funktion. Bei einer Vollbremsung blinken diese als Warnblinker auf, um nachfolgende Verkehrsteilnehmer vor abrupter Verzögerung zu warnen. Die Geschwindigkeit muss über 56 km/h betragen und die Negativ -Beschleunigung 6,0 m/s<sup>2</sup> überschreiten, damit die Notstoppsignal -Funktion ausgelöst wird. Löst das ABS früher aus (bei rutschiger oder regennasser Fahrbahn), wird die Aktivierungsschwelle auf eine negative Beschleunigung von mindestens 2,5 m/s<sup>2</sup> reduziert.

Bei normaler Nutzung funktionieren die Blinker selbstrückstellend. Diese Funktion wird nicht über einen Timer gesteuert, sondern über die Bordelektronik, die die Radumdrehungen an Vorder- und Hinterrad beim Abbiegen oder bei Spurwechseln misst und abgleicht.

-

### **3.2. Motor**

- **755 cm<sup>3</sup> Parallel-Twin, Unicam, 8 Ventile, 270 Grad Kurbelwelle**
- **Leistung 92 PS (67,5 kW) bei 9.500 U/min., auch als 48 PS-Variante erhältlich**
- **Drehmoment 75 Nm bei 7.250 U/min**
- **Elektronisches Gasgriff-Management mit Transalp-spezifischem Mapping**
- **Patentierter Vortex-Fallstrom -Ansaugkanäle**
- **Kupplung mit Antihopping-Funktion**

Der flüssigkeitsgekühlte Parallel- Twin verfügt über 755 Kubikzentimeter Hubraum, OHC - Unicam-Zylinderköpfe und vier Ventile pro Zylinder. Bohrung und Hub betragen 87 x 63,5 mm, die Verdichtung 11,0:1. Damit werden 92 PS (67,5 kW) bei 9.500 U/min erzeugt, begleitet von reichlich nutzbarem Drehmoment in unteren und mittleren Drehzahlbereichen, das bis auf 75 Nm bei 7.250 U/min ansteigt. Damit liefert der Motor besonders angenehm abrufbare Leistung für Fahrer und Fahrerinnen aller Altersklassen und Erfahrungsstufen sowie für jede Gangart.

Den Motor zeichnen geringes Gewicht und kompakte Abmessungen aus. Anteil daran hat die platzsparende Konstruktion mit Unicam -Zylinderköpfen (diese Technik wurde aus den 250/450er CRF-Motocrossern entlehnt). Im Zylinderkopf werden die 35,5 mm-Einlassventile über Schleppebel betätigt und die 29 mm- Auslassventile über Kipphebel. Der Einlass Ventilhub beträgt 9,3 mm, der Auslass- Ventilhub 8,2 mm.

Das Primärtrieb -Antriebsrad dient gleichzeitig zum Antrieb der Balancer- Ausgleichswelle, was Gewicht, Komponenten und Gehäusebaubreite einsparen hilft. Ein ästhetisches Update für 2025 ist die Entfernung des Entlüftungsrohrs, das seitlich am Motor verlief – es wurde für geclanten Look neu platziert.

Mit Blick auf bestes Ansprechverhalten erfolgt die Gemischaufbereitung über die elektronische PGM -FI Einspritzung und in strömungsgünstiger Fallstrom -Anordnung, dazu unterstützen patentierte Vortex- Ansaugkanäle die Gasannahme. Die Airbox wird aus zwei Lufteinlässen gespeist. Die Drosselklappengehäuse verfügen über 46 mm Durchmesser.

Die Zylinderlaufbahnen sind mit verschleißmindernder Ni-SiC-Beschichtung (Nickel-Siliziumkarbid) versehen, wie bei der CBR1000RR-R Fireblade und den CRF450R-Crossern.

Die um 270 Grad gekröpfte Kurbelwelle und die ungleichmäßige Zündfolge bewirken charaktervolles Zweizylinder -Pulsieren. Die Geräuschentwicklung gefällt mit angenehmem Low-End-Beat und sportlichem Top-End-Sound.

Das Transalp-Triebwerk ist mechanisch mit dem der CB750 Hornet identisch. Jedoch wurden die Software -Mappings für die PGM-FI Einspritzung und das elektronische Gasgriff-Management speziell abgestimmt, um den Motorcharakter beim Adventure-Touren, für das die Transalp bestimmt ist, ideal zu unterstützen und besser zur Geltung kommen zu lassen.

Die Antihopping -Kupplung (mit schrägen Anlaufampen) unterstützt das leichte Feeling am Kupplungshebel, gestaltet Schaltmanöver geschmeidiger und beugt Hinterradstempeln bei starkem Bremsen und gleichzeitig schnellem Herunterschalten vor.

Ein modifizierter Katalysator sowie eine zweite Lambda-Sensorik mit OBD2-Schnittstelle tragen dafür Sorge, dass die 2025er XL750 Transalp eine präzise Überwachung der Luft/Kraftstoff -Anteile für die Einhaltung der Emissionen nach Abgasnorm Euro 5+ erfüllt.

Das Tankvolumen bietet 16,9 Liter. Der Kraftstoffverbrauch von 4,3 km pro Liter (oder 23 km pro Liter) erlaubt eine Reichweite von 390 km. Die XL750 Transalp ist auch mit 48 PS Leistung für A2 -Führerscheininhaber erhältlich; ein entsprechendes ECU -Mapping, dass beim Honda Händler aufgespielt werden kann, gestaltet die Umrüstung unproblematisch.

-

### **3.3 Motor-Elektronik**

- **Vier Fahrmodi stehen zur Auswahl: Sport, Standard, Rain und Gravel**
- **Zusätzlich lässt sich ein User -Modus individuell konfigurieren**
- **Die Motorleistung lässt sich 4 -fach einstellen, die Motorbremse 3 -fach**
- **5-fach einstellbare Honda Selectable Torque Control mit integrierter Wheelie Control**
- **Offroad-ABS kann im User-Mode auch abgeschaltet werden**

Die elektronischen Assistenzsysteme bieten vier Fahrmodi an (Sport, Standard, Rain, Gravel), die über die linke Lenkerarmatur verwaltet und am TFT- Bildschirm angezeigt werden. Die Fahrmodi kombinieren die Parameter Leistungsentfaltung (in 4 Stufen), Motorbremse (in 3 Stufen), ABS-Antiblockierbremse (in 2 Stufen) und Honda Selectable Torque Control (in 5 Stufen) in jeweils unterschiedlicher Weise. Eine Wheelie-Control ist zusätzlich in die Traktionskontrolle integriert. ABS und Traktionskontrolle können wahlweise auch gänzlich abgeschaltet werden.

Im User -Modus kann der Fahrer jeden Parameter individuell auswählen und die daraus resultierende Konfiguration für die Verwendung speichern.

- Der Fahrmodus **Sport** verwendet die maximale Motorleistung (Stufe 4), ABS auf Stufe 2, geringstmögliche Motorbremse und Traktionskontrolle (beide auf Stufe 1), um maximale Leistung mit minimalem Eingriff zu ermöglichen.
- Im Fahrmodus **Standard** für Alltag und Stadtverkehr werden die Parameter Leistungsentfaltung und Traktionskontrolle auf Stufe 3 mit den Parametern Motorbremse und ABS auf Stufe 2 kombiniert.
- Der Fahrmodus **Rain** für heikle wie etwa regenglatte Verhältnisse nutzt die sanfteste Motorperformance (Stufe 1), Motorbremse und ABS auf Stufe 2 sowie den maximal sensitiven Eingriff (Stufe 5) der Traktionskontrolle.

- Der Fahrmodus **Gravel** kombiniert die Motorleistung auf Stufe 2, die Motorbremse auf Stufe 3, die Traktionskontrolle auf Stufe 4 und das ABS auf Stufe 1. Damit lassen sich rauhes Terrain und Offroad -Untergründe am besten sicher meistern
- Im **USER**-Modus steht es dem Fahrer offen, die Parameter individuell zu kombinieren und abzuspeichern. Die Motorleistung in 4 Stufen, die Traktionskontrolle in 5 Stufen, die Motorbremse in 3 Stufen; dazu kann das ABS am Hinterrad abgeschaltet werden.

-

### **3.4 Fahrwerk**

- **Leichter Brückenrahmen aus Stahl mit verschweißtem Rahmenheck**
- **Showa 43 mm SFF-CA Upside Down-Gabel, Pro-Link-Hinterradaufhängung**
- **310 mm Wave-Doppelscheiben und Zweikolben-Bremszangen vorne**
- **256 mm Wave-Einfachscheibe mit Einkolben-Bremszange hinten**
- **21 Zoll-Vorderrad mit 90/90-R21-Pneu; 18 Zoll-Hinterrad mit 150/70-R18 bereift**

Der Stahl -Brückenrahmen wiegt lediglich 18,3 kg und fällt damit 10 % leichter aus als zum Beispiel der Rahmen der CB500X. Architektur und Rohrführung mit gezielt optimierten Durchmessern, Wandstärken und Verstärkungen unterstützen die angestrebte Steifigkeitsbalance. Die Geometrie ist auf sicheren Geradeauslauf bei gleichzeitig agilem Handling zugeschnitten. Im Bereich der Schwingenaufnahmen wird geschmiedeter Stahl verwendet, speziell verstärkt ist dazu die obere Stoßdämpferhalterung. Der fest verschweisste Heckrahmen ist aus leichten, aber hochfesten Stahlrohren gefertigt.

Der Lenkkopfwinkel beträgt 42 Grad, der Nachlauf 111 mm und der Radstand 1.560 mm. Das Gewicht vollgetankt beläuft sich auf 210 kg. Der Wendekreis beträgt 2,6 Meter.

Nach einer ausgedehnten Europatournee von Honda Entwicklungs-Ingenieuren aus Japan und Europa wurde beschlossen, die werksseitigen Federelemente-Einstellungen der 2025er XL750 Transalp zu überarbeiten, um den Fahrkomfort auf der Straße im Großen und Ganzen beizubehalten und die Stoßdämpfung abseits befestigter Wege zu verbessern. Eine Showa 43 mm SFF-CA (Separate Function Fork Cartridge) USD-Gabel bietet 200 mm Federweg, dazu ist die Federvorspannung einstellbar. Die untere Gabelbrücke ist aus geschmiedetem Aluminium gefertigt, die obere Gabelbrücke aus Aluminiumguss. Im Vergleich zum vorherigen Setup wurden die Federelemente so abgestimmt, dass sie vorne eine etwas softere Druck- und Zugstufen-Dämpfung bieten, passend zum etwas strafferen Heck-Setup – für ein insgesamt stabileres Fahrverhalten.

Der Showa -Monostoßdämpfer mit Zusatz- Gasdruckbehälter federt die Hinterradschwinge über ein progressives Pro -Link- Hebelsystem ab und bietet 190 mm Federweg. Die Fertigung der Aluminium-Schwinge erfolgt in den Formen der Africa Twin, allerdings wird für den Guss eine Transalp -spezifische Aluminium- Legierung verwendet. Für das 2025er Modell wurde bei den Settings am Hinterrad-Stoßdämpfer die Druck- und Zugstufendämpfung erhöht, um mehr Kontrolle auf unebenem Untergrund und eine



ebenfalls verbesserte Kontrolle bei voller Beladung mit Sozius oder Gepäck zu ermöglichen. Die Bodenfreiheit beträgt unverändert 210 mm.

Bei der Doppelscheibenbremse im Vorderrad greifen Nissin Zweikolbensättel auf 310 mm - große Wave-Bremsscheiben zu. Bei der 256 mm Bremsscheibe am Hinterrad kommt ein Einkolbensattel zum Einsatz. Die Speichenräder messen 21 Zoll und 18 Zoll (vorne/hinten) und sind mit Schläuchen und rostfreien Edelstahlspeichen versehen. Die Reifendimensionen betragen 90/90-R21 und 150/70-R18. Ab Werk aufgezogen sind Metzeler Karoo Street oder Dunlop Mixtour.

-

#### **4. Zubehör**

Honda bietet für die XL750 Transalp eine umfassende Palette an Honda Originalzubehör an, mit der sich die Ausstattung individualisieren oder ergänzen lässt. Alle Teile sind einzeln oder in ausgewählten Paketen (mit Preisvorteil) erhältlich.

Neu für 2025 sind 100 % wasserdichte Seiten- und Gepäckträger-Taschen (je 20 bis 26 Liter), ein 20 mm dickerer Komfortsitz, ein (überarbeiteter) hoher Windschild und eine Alarmanlage mit besonders starker Lautstärke.

- Das **Urban-Paket** steigert die Alltagstauglichkeit und umfasst:  
50 Liter Top Case mit One-Key-System, dazu passende Halteplatte, Aluminium -Verkleidung, Rückenlehne (in zwei Farbausführungen), 25 Liter Innenpacktasche, hoher Windschild und Hauptständer.
- Das **Touring-Paket** offeriert eine praktische Gepäcklösung. Es beinhaltet:  
Seitenkoffer-Set mit One-Key-System (rechts 26 Liter/links 33 Liter), dazu passende Aluminium -Verkleidungen, Kofferträgersystem, Innenpacktaschen-Set und 12 Volt-Steckdose.
- Das **Adventure Paket** hebt Style und Schutz auf eine neue Stufe. Enthalten sind:  
Front- Schutzbügel, LED -Nebelscheinwerfer-Set und Kühlergrill.
- Das **Rallye-Paket** in Schwarz oder Tricolor optimiert die Funktionalität und beinhaltet:  
Schaltassistent, Motorschutzbügel, Motorschutz, Rallye -Fußrasten- Set, Handprotektoren inkl. Erweiterungsaufsatz und Felgendekor-Aufkleber.
- Das **Komfort-Paket** verbessert den Komfort auf langen Strecken und die Alltagstauglichkeit. Es beinhaltet:  
3 Liter Tanktasche, Windabweiser Cockpit und Windschild, Komfort-Soziusfußrasten, Komfortsitz und Griffheizung.

Weiteres Zubehör umfasst farblich abgestimmte seitliche Tankprotektoren und eine niedrige Sitzbank.

-

#### **5. Technische Daten**

	XL750 Transalp	XL750 Transalp (A2 Version)
<b>MOTOR</b>		
Typ	Flüssigkeitsgekühlter OHC Uni cam Viertakt 8 Ventil Parallel - Zweizylinder mit 270° Kurbelwelle, Euro 5+	
Hubraum	755 cm <sup>3</sup>	
Bohrung x Hub	87 x 63,5 mm	
Verdichtung	11,0:1	
Max. Leistung	67,5 kW (92 PS) bei 9.500 min-1	34,5 kW (46,9 PS) bei 5.250 min-1
Max. Drehmoment	75 Nm bei 7.250 min-1	66 Nm bei 4.750 min-1
Standgeräusch	95 dB(A)	88 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h	160 km/h
Motorölmenge	3,9 Liter	
Starter	E-Starter	
<b>KRAFTSTOFFSYSTEM</b>		
Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung	
Tankinhalt	16,9 Liter	
CO2 Emissionen	102 g/km	97 g/km
Verbrauch	4,3 Liter auf 100 km	4,2 Liter auf 100 km
<b>ELEKTRIK</b>		
Batterietyp	AGM, wartungsfrei	
Batterie	12 Volt / 9,1 Ah	
<b>ANTRIEB</b>		
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad, mit Antihopping-Funktion	
Getriebe	6 Gänge	
Endantrieb	Kette	

<b>FAHRWERK</b>	
Rahmen	Stahlrohr-Brückenrahmen
Abmessungen (L/B/H)	2.325 x 838 x 1.455 mm
Radstand	1.560 mm
Lenkkopfwinkel	27°
Nachlauf	111 mm
Sitzhöhe	850 mm
Bodenfreiheit	210 mm
Gewicht vollgetankt	210 kg
Wendekreis	2,6 Meter
<b>RADAUFHÄNGUNG</b>	
Vorne	Showa 43 mm SFF-CA Upside Down-Gabel, Federweg 200 mm
Hinten	Aluminiumschwinge mit Pro-Link-Umlenkung, Showa Mono-dämpfer, Federweg 190 mm
<b>RÄDER UND REIFEN</b>	
Felgen	Felgenbett Aluminium, Speichen rostfreier Stahl
Reifengröße vorne	90/90-R21 M/C 54H, mit Schlauch
Reifengröße hinten	150/70-R18 M/C 70H, mit Schlauch
<b>BREMSEN</b>	
ABS	2 Kanal (am Hinterrad abschaltbar)
Vorne	Wave-Doppelscheiben mit 310 mm Ø, schwimmend gelagert, Doppelkolben-Bremszangen
Hinten	Eine Wave-Bremsscheibe mit 256 mm Ø, Einkolben-Bremszange
<b>INSTRUMENTE &amp; ELEKTRIK</b>	
Instrumente	5 Zoll TFT-Farbdisplay

Scheinwerfer	LED Projektions-Scheinwerfer
Rücklicht	LED
Konnektivität	RoadSync
USB	Typ C
Diebstahlschutz	HISS
Assistenz-Fahrmodi	Sport, Standard, Rain, Gravel, User Mode
HSTC- Traktionskontrolle	Drei Stufen + Aus
Weitere Features	ESS, Blinker selbstrückstellend

**Alle technischen Daten und Spezifikationen ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten.**

*Die Angaben entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäß WMTC\*. Die Tests wurden mit einer Standardversion des Fahrzeugs durchgeführt, mit einem Fahrer und ohne zusätzliches Equipment. Der aktuelle Verbrauch kann variieren, abhängig von Fahrweise, Fahrzeugerhaltung, Wetter, Straßenbedingungen, Reifenzustand, Zubehör, Gewicht des Fahrers und Beifahrers und anderen Faktoren.*

\* WMTC (World Motorcycle Test Cycle)

\*\*\*