HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

04 November 2025

Honda XL750 Transalp Pressemappe

In aller Kürze: *Honda´s Abenteuerheld in der Mittelklasse, die XL750 Transalp, gewinnt im Modelljahr 2026 durch die Einführung der optionalen Honda E-Clutch noch mehr an Attraktivität. Schalten, Anfahren und Anhalten, ohne die Kupplung zu betätigen, erleichtert die Bedienung, optimiert die Dynamik und steigert den Fahrspaß. Auf jedem Untergrund.*

Die XL750 Transalp begeistert in der Stadt, in der Ferne oder rund um die Welt. Sie zielt dabei auf Käufer, die patente Allroundqualitäten schätzen. Das Adventure-Bike erhält für 2026 bedeutsame Upgrades: die optionale Honda E-Clutch, die die Schaltarbeit vereinfacht und die Bedienung erleichtert, bietet bei Straßen- wie Offroad-Betrieb spürbare Vorteile. Zusätzlich wertet die E-Clutch-Version ein verbesserter Aluminium-Motorschutz auf. Neu für 2026 lassen sich dazu vorne wie hinten die *Federelemente voll einstellen, bei der Federvorspannung als auch bei Zug- und Druckstufen-Dämpfung.*

Der Achtventil -Parallel -Twin begeistert weiter mit 92 PS (67,5 kW), schöner Laufkultur und reichlich Durchzugskraft. Die Elektronik mit fortschrittlichem Gasgriff-Management assistiert mit vier Fahrprogrammen inklusive HSTC-Traktionskontrolle sowie zwei frei konfigurierbaren User-Modi. Den Stahlrahmen der XL750 Transalp komplettieren eine Showa 43 mm SFF-CA Upside Down-Gabel und eine Aluminium-Schwinge mit Pro-Link-Aufhängung. Eine Doppelscheibenbremse verzögert am Vorderrad, die Speichenräder (21 vorne/18 Zoll hinten) tragen Schlauchreifen. Die Ausstattung umfasst LED-Doppelscheinwerfer, 5 Zoll-TFT-Farbdisplay mit integrierter RoadSync-Konnektivität sowie einen hinterleuchteten Vierwegeschalter am Lenker. Auch selbstrückstellende Blinker und ESS-Notstopsignal-Funktion sind mit an Bord. Eine Variante für A2-Führerscheininhaber ist ebenfalls erhältlich.

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. E-Clutch
5. Zubehör
6. Technische Daten

1. Modellübersicht

Honda´s einstige Transalp, die zur Saison 1986 mit einem 583 cm^3 großen V-Twin debütierte, gilt längst als Legende. Allein wie viele Bikes heute noch in Europa unterwegs sind und mit Freude genutzt werden, unterstreicht das damals schon geniale Konzept, die konstruktive Qualität und die Zuverlässigkeit der beliebten und erfolgreichen Maschine.

Diese erste XL600V Transalp schuf mit dem Schriftzug »Adventure Touring« auf den Seitendeckeln eine neue Kategorie und glänzte als laufruhiges, komfortables Alleskönner- -Bike, das dank langhubiger Federung und bester Offroad- Qualitäten auch ruppigen Untergrund meisterte. Bis 2000 wuchs der Motor auf 647 Kubik. Die dritte Version 2008 mit Benzineinspritzung brachte es auf 680 cm^3 Hubraum und 214 kg Gewicht vollgetankt.

Die aktuelle XL750 Transalp, die 2023 debütierte, eignet sich als Allround- Multitool für Touren ins Grüne, Nahverkehr s-Mobilität sowie Trips in urbane Gefilde – und alles, was noch in Frage kommt, von der Alpenpass-Kurvenorgie bis hin zum Staubaufwirbeln auf OffroadTerrain, Feldwegen und Schotter-Pfaden. Moderne Motorentechnik, attraktives Design, komplette Ausstattung und günstige Preisgestaltung runden die Erfolgsformel ab.

Mit einem aktualisierten Fahrwerk für das Modelljahr 2025 (nach einer ausgedehnten Europatour japanischer und europäischer Entwicklungsingenieure) sowie einer überarbeiteten Frontverkleidung mit Doppel-LED-Scheinwerfer bot die Transalp ein noch stärkeres Gesamtpaket.

Für 2026 offeriert Honda mit der optional erhältlichen E-Clutch für die XL750 Transalp eine innovative und besonders bedienungsfreundliche Schaltgetriebe-Weiterentwicklung, die das Fahrvergnügen auf die nächsthöhere Stufe hebt. Dazu wurden die individuelle Einstellbarkeit der Federelemente weiter verbessert; zur Federvorspannung lässt sich vorne wie hinten jetzt auch die Zug- und Druckstufe der Dämpfung wunschgemäss einstellen.

So perfektioniert begeistert die 2026er XL750 Transalp weiter als patenter Allrounder, der es seinen Eignern überlässt, wohin und wie weit die Adventure -Tour gehen soll.

2. Modellübersicht

Bereits der optische Auftritt der XL750 Transalp lädt zu einer lustvollen Ausfahrt ein – über asphaltierte Strassen oder unbefestigte Wege, worauf schon hochbeinige Statur und Blockprofil-Reifen hinweisen.

Seit 2025 unterstreicht ein Doppel-LED-Scheinwerfer den Transalp-Look, der sich an die Designlinien der Africa Twin anlehnt. Das Verkleidungs-Oberteil nutzt dazu einen zentralen Belüftungskanal. Gleichzeitig erhielt die aus Durabio™ (ein Biomasse-basierter Kunststoff) gefertigte Windscheibe eine 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.

Das kompakte Triebwerk verbindet sympathische Laufkultur und kraftvolle Leistung mit reichlich Durchzug aus allen Drehzahllagen. Der moderne Parallel-Zweizylinder mit 755 cm^3 Hubraum, der auch in der CB750 Hornet Verwendung findet, erzeugt 92 PS (67,5 kW) Leistung bei 9.500 Touren und ein starkes Drehmoment über das gesamte Drehzahlband hinweg, das bei 75 Nm gipfelt. Sorgfältig perfektionierte Settings für die PGM- FI - Einspritzung in Verbindung mit dem elektronischen Gasgriff-Management (Throttle by Wire) richten den Charakter in Richtung Touring und Verbindung mit feinfühligem Ansprechverhalten aus.

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 zwei individuell einstellbare Usermodi. Konfigurierbare Parameter sind Motorleistung, Motorbremse, ABS und HSTC-Traktionskontrolle (Honda Selectable Torque Control) mitsamt integrierter Wheelie-Steuerung.

Zum Modelljahrgang 2026 ist die XL750 Transalp neu mit der optionalen Honda E-Clutch erhältlich. In Kombination mit dem fortschrittlichen Elektronikpaket bietet diese Technik entscheidende Vorteile. Anfahren und Anhalten gestaltet sich einfacher und weniger ermüdend, da der Kupplungshebel nicht mehr betätigt werden muss. Noch wichtiger: Das System unterstützt das Fahrvergnügen, da es schneller und sanfter als ein Quickshifter arbeitet und so die Geschmeidigkeit beim Hoch- als auch beim Herunterschalten der Gänge perfektionieren hilft. Auch im Gelände ist ein sanftes Hochschalten mit der E-Clutch

möglich, selbst bei durchdrehendem Hinterrad.

Das Handling der XL750 Transalp präsentiert sich ausgewogen und kurvenwillig, der stabile Geradeauslauf unterstützt das Vertrauen zusätzlich. Der Brückenrahmen aus Stahl geriet dank sorgfältig optimierter Wand - und Rohrstärken besonders leicht. Eine Showa 43 mmSFF-CA Upside Down-Gabel sowie die Aluminiumschwinge mit Showa-Monofederbein und Pro -Link -Aufhängung überzeugen auf Asphalt wie bei Ausflügen über unbefestigtes Terrain.

Das Dämpfungs-Setup der Federelemente wurde bereits für den 2025er Jahrgang vorne wie hinten überarbeitet. 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 Ausstattung umfasst ein 5 Zoll großes TFT-Farbdisplay und integriert RoadSync-Konnektivität für die Nutzung von Android- oder iOS-Smartphones. Drei Darstellungen (Standard-, Balken- oder Kreis-Design) lassen sich am Display aufrufen, die Bedienung erfolgt über einen Vierwege-Schalter am Lenker. Die Blinker funktionieren selbstrückstellend und die ESS -Notbremssignal- Funktion warnt nachfolgende Verkehrsteilnehmer bei unerwartet harten Bremsmanövern.

Die XL750 Transalp des Modelljahrgang 2026 werten neu überarbeitete Grafikdekors auf, drei Farboptionen sind erhältlich:

- Ross White Tricolour
- Mat Ballistic Black Metallic
- Pearl Deep Mud Gray

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Styling & Ausstattung

- ***Verkleidung und Bodywork gestatten praxisgerechte Balance aus Windschutz, Onroad-Komfort und Offroad-Tauglichkeit***
- ***Frontpartie mit leistungsstarkem Doppel-LED-Scheinwerfer***
- ***Neu überarbeiteter Motorschutz***
- ***Windscheibe aus Durabio™, Aerodynamik und Airflow-Management optimiert***
- ***5 Zoll großes TFT-Farbdisplay integriert RoadSync-Konnektivität, Bedienung über Vierwegeschalter an linker Lenkerarmatur***
- ***USB-C-Anschluss und Gepäckträger serienmässig***
- ***Heckblinker mit ESS-Notstopsignal-Funktion***

Das schlanke und zeitlos gefällige Design der XL750 Transalp greift Stilelemente der Africa Twin auf. Der leistungsstarke Doppel-LED-Scheinwerfer unterstreicht die markante Optik. Neu für das Modelljahr 2026 ist ein überarbeiteter Motorschutz, der sich unter dem Motor ansehnlich in die Silhouette der Transalp integriert. Dieses Bauteil, das bei der E-

Clutch-Variante serienmäßig ist, wurde auf Grund von Kundenfeedback hinzugefügt und wird aus 2,5 mm starkem Aluminium gefertigt, um den Parallel-Twin-Motor vor Steinschlägen und anderen aufgeschleuderten Widrigkeiten zu schützen.

Die Verkleidung ist mit einer Windscheibe aus Durabio™ (ein Biomasse-basierter Kunststoff) bestückt. Die Verkleidung nutzt einen zentralen Lufteinlass, um die Hinterlüftung und damit die Luftzirkulation um Fahrer- und Helmbereich weiter zu optimieren. Den Bereich zwischen Tank und Motor verbinden Innenteile, die die Fahrzeug-Durchströmung zwischen Tank und Motor verbessern, mit positiven Auswirkungen auf das Handling.

Passend zur Verkleidungsfront ist optional eine höhere Honda Originalzubehör-Windscheibe erhältlich – die zusammen mit ebenfalls optionalen Windabweisern Turbulenzen reduziert.

Die XL750 Transalp vermittelt auf kurzen wie langen Distanzen reichlich Fahrfreude. Dazu überzeugt der Komfort auch im Soziusbetrieb. 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 zur 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 eine USB-Ladebuchse unter dem Sitz.

Das 5 Zoll große 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 PlayStore™ oder den AppStore™ downloaden. Die Steuerung erfolgt über einen (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 ESS -Notstopsignal -Funktion (Emergency Stop Signal). 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^2 überschreiten, damit die Notstopsignal -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^2 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^3 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***
- ***Patentierte Vortex-Fallstrom -Ansaugkanäle***
- ***Kupplung mit Antihopping-Funktion***

Der flüssigkeitsgekühlte Parallel- Twin verfügt über 755 cm^3 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 gut nutzbarem Drehmoment in unteren und mittleren Drehzahlbereichen, das bis auf 75 Nm bei 7.250 U/min ansteigt. Damit liefert der Motor angenehm abrufbare Leistung für Fahrer und Fahrerinnen aller Altersklassen und Erfahrungsstufen sowie für jede Gangart.

Den Transalp-Antrieb 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 Schlepphebel 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 war die Entfernung des Entlüftungsrohrs, das seitlich am Motor verlief – es wurde für einen aufgeräumten Look neu platziert.

Die Gemischaufbereitung erfolgt 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 (NickelSiliziumkarbid) 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.

Der Transalp-Motor 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 bei Adventure -Touren, für das

die Transalp bestimmt ist, ideal zu unterstützen und besser zur Geltung kommen zu lassen.

Die Antihopping -Kupplung (mit schrägen Anlauframpen) 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 XL750 Transalp bereits seit dem 2025er Modelljahr eine präzise Überwachung der Luft/Kraftstoff -Anteile für die Einhaltung der Emissionen nach Abgasnorm Euro 5+ erfüllt.

Das Tankvolumen bietet 16,9 Liter. Der Verbrauch von 4,3 Liter auf 100 km 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 lassen sich zwei User modi individuell konfigurieren***
- ***Die Motorleistung lässt sich 4 -fach einstellen, die Motorbremse 3 -fach***
- ***Die HSTC-Traktionskontrolle bietet 5 Einstellungen***
- ***Das Offroad-ABS kann im Usermode auch abgeschaltet werden***

Das moderne Elektronik-Paket mit elektronischem Gasgriff-Management (Throttle by Wire) bietet vier Fahrmodi an (Sport, Standard, Rain, Gravel), die über die linke Lenkerarmatur verwaltet und am TFT-Bildschirm angezeigt werden. Diese kombinieren die Parameter Leistungsentfaltung (in 4 Stufen), Motorbremse (in 3 Stufen), ABS-Antiblockierbremse (in 2 Stufen) und HSTC-Traktionskontrolle (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.

In den User -Modi 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** (User 1/User 2) 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***
- ***Showa 43 mm SFF-CA Upside Down-Gabel, Pro-Link-Hinterradaufhängung, Federelemente vorne und hinten voll einstellbar***
- ***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 einer 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 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 und die Bodenfreiheit 210mm.

Die ausgesuchten Federelemente verbinden Fahrkomfort auf der Straße mit exzellenter Stoßdämpfung abseits befestigter Wege.

Eine Showa 43 mm SFF-CA (Separate Function Fork Cartridge) USD-Gabel bietet 200 mm Federweg. Die untere Gabelbrücke ist aus geschmiedetem Aluminium gefertigt, die obere Gabelbrücke aus Aluminiumguss. Der Showa -Monostoßdämpfer mit separatem Gasdruckbehälter federt die Hinterradschwinge über ein progressives Pro -Link- -Hebelsystem ab und bietet 190 mm Federweg. Die Fertigung der ansehnlichen Aluminium- Schwinge erfolgt in den Formen der Africa Twin, allerdings wird für den Guss eine Transalp-spezifische Aluminium-Legierung verwendet.

Neu beim Modelljahr 2026 präsentieren sich die Telegabel und das Monofederbein der XL750 Transalp voll einstellbar. Zur Federvorspannung lassen sich vorne wie hinten die Druck- und die Zugstufen-Dämpfung beliebig variieren, je nach Fahrweise, Einsatzzweck, Beladung und persönlichen Vorlieben des Fahrers oder der Fahrerin.

Bei der Doppelscheibenbremse im Vorderrad greifen Nissin-Zweikolbensättel auf 310 mm -

große Wave-Bremsscheiben zu. Bei der 256 mm Bremsscheibe am Hinterrad kommt ein Einkolbenssattel 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. Honda E-Clutch

- ***Die automatisierte Kupplung für Motorräder mit Schaltgetriebe ermöglicht Schalten, Anfahren und Anhalten ohne Kupplungshebel-Betätigen***
- ***Gesteigerte Bedienungsfreundlichkeit unterstützt den Fahrspass und sorgt für ein Next-Level-Fahrerlebnis***
- ***Nach ersten Vierzylinder-Bikes erfolgt nun das Debüt der E-Clutch-Technologie in den Twin-Antrieben der XL750 Transalp und der CB750 Hornet***
- ***Die E-Clutch bietet in Verbindung mit dem modernen Elektronik-Paket und dem elektronischen Gasgriff-Management weitere Vorteile***
- ***Geschmeidige Up & Down-Gangwechsel, beim Herunterschalten in Kombination mit der Autoblipper-Funktion***
- ***Gangwechsel-Funktion verlinkt mit der Wahl der Fahrprogramme***

- ***Die E-Clutch ist optional erhältlich***
- ***Normales Betätigen des Kupplungshebels bleibt weiterhin möglich***

Die Honda E-Clutch, eine automatisierte Kupplung für Motorräder mit Schaltgetriebe, kam 2024 bei den Vierzylinder-Modellen CB650R und CBR650R erstmals zum Einsatz. Die innovative Technik eröffnet Einsteigern wie Routiniers ein völlig neues Fahrerlebnis, weil damit Gangwechsel, Anfahren und Anhalten möglich sind, ohne den Kupplungshebel zu betätigen – beim Schalten sogar sanfter und schneller als mit einem Quickshifter.

Die Bedienung der Honda E-Clutch ist genial einfach. Lediglich der Schalthebel muss betätigt werden, um Gangwechsel Up wie Down sanft, schnell und sicher zu erledigen. Auch zum Anfahren oder Anhalten wird kein Kupplungshebel betätigt, einfaches Drehen am Gasgriff bzw. Bremsen bis zum Stillstand genügt. Die elektronische Steuerung bewältigt auch Losfahren aus dem Stand reibungslos ohne Abwürgen. Beim Anhalten funktioniert die E-Clutch ebenso problemfrei und kuppelt automatisch aus.

Bei der Honda E-Clutch wird eine halbautomatische Kupplung elektronisch über eine Aktuatoreinheit mit zwei Stellmotoren gesteuert; die Bauteile dafür finden unter einer Abdeckung seitlich am Motor Platz. Beim Ein- und Auskuppeln werden die Zündung und die Kraftstoffeinspritzung entsprechend mitgesteuert, was nahtlos sanfte Schaltvorgänge unterstützt. Mitberücksichtigt werden auch Paramater wie Geschwindigkeit, Motordrehzahl, Drosselklappenstellung, die Gangposition und der jeweilige Input über den Fußschalthebel.

Mit der Einbindung des elektronischen Gasgriff-Managements (Throttle by Wire) der XL750 Transalp bringt die E-Clutch einen weiteren Vorteil beim Herunterschalten. Denn dabei gibt

das System über eine Autoblipper-Funktion automatisch Zwischengas, um die Drehzahl an die Hinterradgeschwindigkeit anzupassen, was noch sanftere Schaltvorgänge unterstützt.

Die Honda E-Clutch in den 750er Zweizylinder-Motoren arbeitet extrem geschmeidig, weil das Elektronikpaket zusätzlich die Drosselklappen-Öffnung je nach jeweils aktiviertem Fahrmodus mit berücksichtigt. So kann etwa ein drohendes Hinterradstempeln beim schwungvollen Herunterschalten und gleichzeitigem Bremsen erkannt und mit Hilfe einer gezielt aktivierten Kupplungsfunktion stabilisiert werden. Offroad wird das sanfte Hochschalten auch bei durchdrehendem Hinterrad positiv empfunden. Dies ist möglich, weil das E-Clutch-System die Geschwindigkeiten an Vorder- und Hinterrad registriert und etwaige Unterschiede bei Schaltvorgängen entsprechend berücksichtigt und mit einregelt.

Bei der Honda E-Clutch lässt sich sogar das Bediengefühl einstellen, also jene Trittkraft, die für einen Gangwechsel auf den Schalthebel erforderlich ist. Dafür stehen drei Einstellungen zur Verfügung: HARD, MEDIUM und SOFT, die sogar unabhängig voneinander für das Hoch- und Herunterschalten ausgewählt werden können. Zudem weist ein Schaltindikator im Cockpit den Fahrer darauf hin, herunterzuschalten, wenn das Motorrad eher unpassend in einem zu hohen Gang bewegt wird.

Auch mit der E-Clutch findet sich noch eine Kupplungsarmatur links am Lenker. Es bleibt dem Fahrer somit freigestellt, den Kupplungshebel wie gewohnt zu betätigen oder auch nicht. Wird die Kupplung oberhalb einer bestimmten Geschwindigkeit händisch betätigt, wird das System der E-Clutch nach weniger als einer Sekunde wieder aktiviert; bei niedrigeren Geschwindigkeiten nach 5 Sekunden. Soll die E-Clutch bewusst komplett abgeschaltet werden, ist auch dies über einen Schalter am Lenker möglich und wird dann mit einem „M“ am TFT-Display im Cockpit angezeigt.

Für zusätzliche Beinfreiheit wurde die Konstruktion der E-Clutch bei der XL750 Transalp angepasst. Die Kupplungsdruckstange wurde zweigeteilt und mit einem Zahnrad ergänzt. Dadurch konnte der Fußraum um 40 mm vergrößert werden.

5. Zubehör

Honda bietet für die XL750 Transalp umfassendes Honda Originalzubehör an, mit dem sich die Ausstattung individualisieren oder ergänzen lässt. Zu den Änderungen für 2026 gehören nachfolgende, jetzt geschwärzte Zubehörteile: Motorschutz, vordere Sturzbügel, Topcase-Basis und Topcase-Befestigung. Dazu überarbeitete Seitenkoffer (26 Liter rechts/33 Liter links), ein 50 Liter Topcase sowie ein modifizierter seitlicher Tankprotektor.

Alle Teile sind einzeln oder in ausgewählten Paketen erhältlich.

Urban-Paket

Verbessert die Funktionalität der XL750 Transalp und erhöht den Komfort, ideal für den täglichen Arbeitsweg oder längere Fahrten: 50 Liter Top Case plus dazu passende Halteplatte, Aluminium -Verkleidung, Beifahrer-Rückenlehne, Innenpacktasche, hohe Windscheibe und Hauptständer.

Travel-Paket

Entwickelt für mehr Komfort und Funktionalität, ideal für ausgedehnte Touren und Abenteuer. Enthält Komfort-Soziusfußrasten, Seitenkoffer (26 Liter rechts/33 Liter links), Seitenkofferträger, Innentaschen und eine 12-Volt-Steckdose zum Laden elektrischer Geräte.

Adventure-Paket
Wertet den Style auf und verbessert den Fahrzeugschutz. Enthalten sind: Front--Sturzbügel, LED -Nebelscheinwerfer-Set und Kühlergrill.

Rally-Paket

Präpariert das Motorrad, raue Offroad-Abenteuer mit Speed und Präzision zu bewältigen und den Komfort zu optimieren. Quickshifter (für die Variante ohne E-Clutch), Schutzbügel und Motorschutz in Schwarz, Handprotektoren mit Aufsatz-Verlängerungen sowie Felgensticker (in Schwarz oder Weiss) verleihen der XL750 Transalp den finalen Schliff.

Komfort-Paket

Dieses Paket sorgt für ein annehmlich komfortables Fahrerlebnis. Die Windabweiser an Verkleidung und Windschutzscheibe optimieren den Wind- und Wetterschutz. Dazu gehören außerdem Komfortsitz, Griffheizung und eine 3 Liter-Tanktasche.

Zusätzliches Honda Original-Zubehör umfasst seitliche Tank-Protektoren und Softbag-Seitentaschen, von denen das linke Exemplar mit entsprechender Halterung auch als Top Bag montiert werden kann. Alle Zubehörteile sind auch einzeln erhältlich.

6. Technische Daten

XL750 Transalp, Modelljahrgang 2026				
	XL750 Transalp	XL750 Transalp (A2 Version)	XL750 Transalp E-Clutch	XL750 Transalp E-Clutch (A2 Version)
MOTOR				
Typ	Flüssigkeitsgekühlt, OHC Unicam Viertakt 8 Ventil Parallel-Zweizylinder mit 270° Kurbelwelle, Euro 5+			
Hubraum	755 cm^3			
Bohrung x Hub	87 x 63,5 mm			
Verdichtung	11,0:1			
Leistung	92 PS/67,5 kW bei 9.500 min^{-1}	48 PS/34,5 kW bei 5.250 min^{-1}	92 PS/67,5 kW bei 9.500 min^{-1}	48 PS/34,5 kW bei 5.250 min^{-1}

Max. Drehmoment	75 Nm bei 7.250 min^{-1}	66 Nm bei 4.750 min^{-1}	75 Nm bei 7.250 min^{-1}	66 Nm bei 4.750 min^{-1}
Standgeräusch	95 dB(A)	88 dB(A)	95 dB(A)	88 dB(A)
Höchstge-schwindigkeit	195 km/h	160 km/h	195 km/h	160 km/h
Motorölmenge	3,9 Liter			
Starter	E-Starter			
KRAFTSTOFFSYSTEM				
Gemisch-aufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung			
Tankinhalt	16,9 Liter			
CO_2 Emissionen	102 g/km	97 g/km	102 g/km	97 g/km
Verbrauch	4,3 Liter/ 100 km	4,2 Liter/100 km	4,3 Liter/ 100 km	4,2 Liter/100 km
ELEKTRIK				
Batterie	12 Volt / 9,Ah (AGM)			
ANTRIEB				
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad, mit Antihopping-Funktion / E-Clutch mit zwei Stellmotoren, elektronisch angesteuert			
Getriebe	6 Gänge, fußgeschaltet			
Endantrieb	Kette			
FAHRWERK				
Rahmen	Stahl-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	216 kg
Wendekreis	2,6 Meter	
RADAUFHÄNGUNG		
Vorne	Showa 43 mm SFF-CA Upside Down-Gabel, Federweg 200 mm	
Hinten	Aluminiumschwinge mit Pro-Link-Umlenkung, Showa Mono-federbein, Federweg 190 mm	
RÄDER		
Felge vorne	21 x MT2.15, Felgenbett Aluminium, Speichen rostfreier Stahl, Schlauchreifen	
Felge hinten	18 x MT4.00, Felgenbett Aluminium, Speichen rostfreier Stahl, Schlauchreifen	
Reifengröße v.	90/90-R21 M/C 54H	
Reifengröße h.	150/70-R18 M/C 70H	
BREMSEN		
ABS	2 Kanal (Hinterrad-ABS abschaltbar)	
Bremse vorne	Wave-Doppelscheiben mit 310 mm Ø, schwimmend gelagert, Doppelkolben-Bremszangen	
Bremse hinten	Eine Wave-Bremsscheibe mit 256 mm Ø, Einkolben-Bremssattel	
INSTRUMENTE & ELEKTRIK		
Instrumente	5 Zoll TFT-Display	
Scheinwerfer	LED	
Rücklicht	LED	
Konnektivität	RoadSync	
USB-Anschluss	Typ C	
Diebstahlschutz	HISS	
Riding mode	Sport, Standard, Rain, Gravel, USER 1/ USER 2	
HSTC-Traktions-	3 Stufen + AUS	

kontrolle	
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*