

Honda NT700V Deauville

In de motormarkt neemt de Honda Deauville een unieke plek in, want concurrentie kent dit middenklasse toermodel vrijwel niet. Zijn geschiedenis gaat terug naar 1998, toen Honda de machine onder de typecode NTV 650 V introduceerde.

**ANWB
testrijder**

Jos van der Drift
Adviesdienst



De machine was gebaseerd op de betrouwbare techniek van de Honda Revere, en onderging in zijn lange loopbaan twee keer een update, waarvan de ingrijpendste in 2006. De cilinderinhoud werd toen vergroot van 649 naar 680cc, de carburateurs maakten plaats voor Honda's beproefde PGM-FI brandstofinjectie en de cilinderkoppen van de V-twin motor kregen 4 in plaats van 3 kleppen. De gehele operatie resulteerde in een bescheiden vermogenswinst van 10% (van 60 naar 65,7 pk), maar voor een toermotor is de winst aan koppel veel interessanter. Dat steeg met 15% naar ruim 66 Nm, wat flink wat meer is dan bijvoorbeeld een Suzuki V-Strom 650. Ook uiterlijk veranderde er veel bij de laatste update. De motor kreeg een geheel nieuwe driekwart kuip met verstelbare ruit, het volume van de koffers ging fors omhoog, en de wielbasis werd een fractie langer. Al met al evolueerde de NTV 650 V in 12 jaar tijd gestadig tot de kleine broer van de Pan European.

Op de weg maken we meteen kennis met de toegankelijkheid en het gebruiksgemak van de Deauville. De tweecilinder broemt tevreden, beschikt over voldoende trekkracht en rustige

*Honda laat een
betrouwbare en
veilige indruk achter*

rijders hebben genoeg aan de beschikbare prestaties. Op lange afstanden en bij niet al te hoge snelheden staat alles in het teken van comfort. De kuip en kuipruit zorgen voor een goede bescherming en het forse toerzadel zit gerieflijk. Maar ook in het dagelijks gebruik heb je aan de Honda een uiterst beschaafde motorfiets, waarvan de toer outfit met zijn slanke koffers en ranke (maar voldoende ruime

biedende) kuip geen enkele belemmering vormt. Ook het bochtenwerk krijgt een dikke pluim. De Deauville is super handelbaar en bezit de ideale ingrediënten om zowel zorgeloos te toeren als dagelijks tussen de files door te slalommen.

Minder positief zijn de motortrillingen bij hogere toerentallen. Ze zijn vooral voelbaar bij snelheden boven de 130 km/u, en bij die snelheid wordt ook de stabiliteit wat minder. Eveneens voor verbetering vatbaar is het soms wat hoge stationaire toerental bij koude motor, het wat hikkigerige rijgedrag bij lage snelheid en het niet al te verfijnde schakelgedrag van de versnellingsbak. De vijfbak verlangt bij het terugschakelen een nogal forse voetbeweging en opschakelen levert nog wel eens een misser op. De bak is zeker niet slecht maar de Deauville verdient een betere.

Remmen gaat voorbeeldig met Honda's beproefde integrale CBS/ABS rem-

systeem, waarbij je met de voetrem ook de linker remklauw van de voorrem bedient.

De vering vormt een belangrijke bijdrage aan het gemoedelijke en comfortabele rijkarakter van de Deauville. Alleen op klinkerwegen stuitert de 259 kilo wegen- de Honda vervelend. Met een tankinhoud van 19,7 liter en een verbruik van ruim 1:19 is de actieradius uitmuntend. De Deauville heeft een imposant dashboard met vier overzichtelijke klokken, waarop naast snelheid en toerental óók de motortemperatuur en de benzinevoorraad zijn af te lezen. Verder is er een LCD-display met tijd klokje en tripteller. De alarmschakelaar is met de rechterhand aan het gas wat onhandig te bedienen. De spiegels zijn makkelijk inklapbaar en bescheiden van formaat, maar bieden voldoende zicht naar achteren. De geïntegreerde koffers hebben weliswaar nog steeds een bescheiden formaat maar zijn groot genoeg voor een laptop of een colbertje voor op kantoor. Een laatste, maar heel sterk punt van de Deauville is zijn onderhoudsvrije cardan aandrijving.

Motor en versnellingsbak

Een beschaafd motorkarakter voor de rustige rijder. Voor dagelijks gebruik of comfortabel toeren is de Deauville vlot genoeg, maar wil je stevig accelereren dan heeft de V-Twin met 65pk te weinig in huis. Bij hoge snelheden worden motortrillingen wat hinderlijk. De versnellingsbak scoort een voldoende maar mag een tikkeltje verfijnder.

Rijwielgedeelte

De Deauville heeft als middenklasser een fors voorkomen. De motor rijdt echter super gemakkelijk en heeft een subliem bochtgedrag. Ook op langere afstanden komen de toereigenschappen volledig tot hun recht. Bij snelheden boven de 130 km/u verliest de Honda wat van z'n stabiliteit. Verder doet de Deauville alles wat je wil.

Veiligheid

Een uitstekend en doordacht rem-systeem met de nadruk op veiligheid

en bedieningsgemak. ABS is standaard. Bij normaal gebruik zijn er nergens vervelende trekjes te bespeuren, onder alle omstandigheden laat de Honda een betrouwbare en veilige indruk achter. De zitpositie zorgt voor een overzichtelijk blikveld. De lichtinstallatie doet z'n werk automatisch en de lichtopbrengst is voldoende. Alarmlichten zijn standaard, de voorste clignoteurs zijn in de kuip geïntegreerd. De spiegels zijn goed verstelbaar en bieden goed zicht naar achteren.

Ergonomie/comfort

Eigenlijk komen we niets te kort op de Deauville. Misschien een versnellingsindicator omdat we op de snelweg nog wel eens tevergeefs de volgende versnelling zochten. Op de alarmlicht schakelaar na, zit alles op de goede plek. Duidelijke klokken met temperatuur- en benzinemeter en een multifunctionele display in het wat goedkoop ogende dashboard. Voor alle berijders is de zithouding uitstekend, en het zadel is ruim bemeten en comfortabel. De kuipruit heeft vijf standen en laat zich met enige kracht prima verstellen. Het onderstel is stabiel en draagt bij aan een uitstekend bochtgedrag. Korte oneffenheden en klinkers voel je goed op de Deauville.

Filegebruik

De toer outfit is in de file geen enkele belemmering. De spiegels zijn het breedste punt op de motor, en dus zitten de koffers nooit in de weg. De trekkracht is dik voldoende voor snelle tussensprintjes. Het in- en uitschakelen van de alarmverlichting is onder het rijden wat lastig.

Duogebruik

Een duo passagier is zeer welkom op de Deauville. Er is duidelijk sprake van plezier en comfort voor twee. Het zadel is ruim van afmeting.

Uitrusting

Wegrijbeveiliging is standaard net als de middenbok, ABS en het integrale remsysteem. De kuipruit is vijfvoudig verstelbaar.



Milieu

Euro-3 emissienorm. Verbruik gedurende test gemiddeld 1:19,7. Nieuw prijs € 11.490,-.

Sterke en zwakte punten

- + toegankelijk en plezierig rijgedrag
- + breed inzetbaar met veel comfort
- + praktische opbergmogelijkheden
- + remsysteem
- motortrillingen bij hogere snelheid
- geen spannende prestaties
- stevige prijs