

**RICHTPRIJZEN BIJ MOTORZAAK**

2006 circa € 4300	2012 circa € 7000
2007 circa € 4600	2013 circa € 8000
2008 circa € 5200	2014 circa € 8500
2009 circa € 5200	2015 circa € 9000
2010 circa € 6300	2016 circa € 9000
2011 circa € 7000	

**GEMONTERDE ACCESSOIRES**

- topkoffer
- kuipverbreder
- blokspolier

**REPARATIES EN PROBLEMEN**

8100 km	vatschade door auto
23.500 km	vatschade door fiets
30.000 km	remschijf achter
	vervangen
37.000 km	accu vervangen
62.000 km	remschijf achter
	vervangen
78.000 km	remschijven voor
	vervangen
78.900 km	lamp vervangen
82.300 km	remklauwrevisie achter
88.000 km	elektrische storting
	aansluiten brandstofpomp
93.000 km	remschijf achter en ophangrubber uitslaet
	vervangen
96.000 km	kabelboom vervangen, revisie remklauwen voor
102.000 km	revisie remklauwen voor
112.300 km	ABS-sensoren gerepareerd
113.000 km	lager achterchokdemper
	vervangen
122.000 km	voorvorkkerfingen
	vervangen
132.800 km	remschijf achter
	vervangen
138.400 km	remklauw achter
	vervangen
140.000 km	jiftschakelaar en lek deksel waterpomp
	vervangen, reparatie vin radiator
144.000 km	revisie remmen

**EERDER IN MOTOT3**

7/2006	introduce
14/2012	Marathonmotor
7/2015	Marathonmotor
5/2017	Marathonmotor

**DIT VONDEN WE ER IN 2006 VAN**

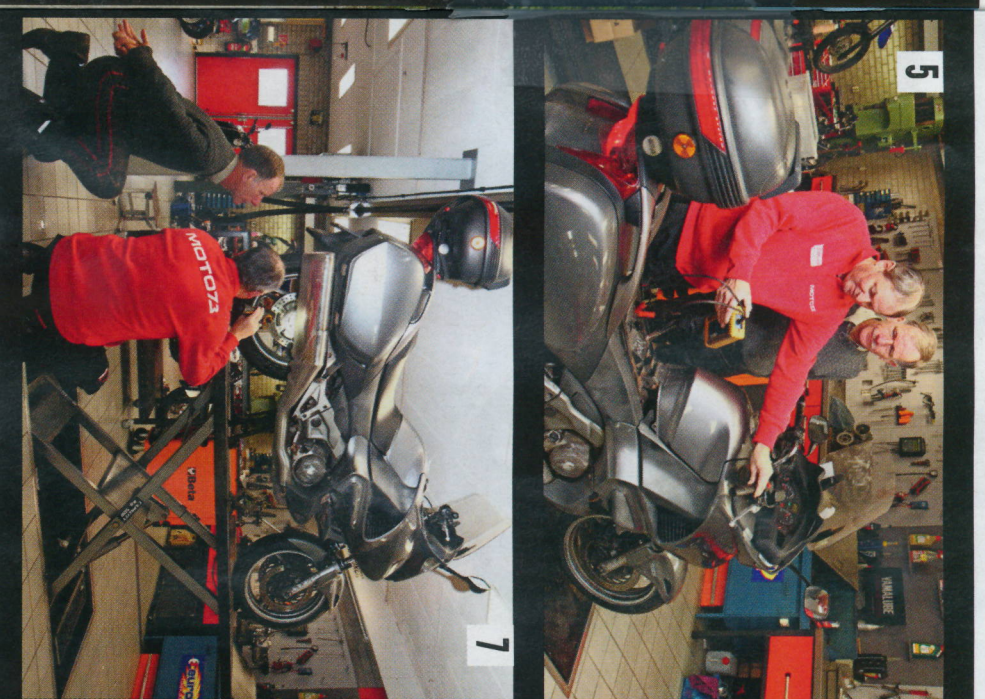
'De nieuwe Deauville 700 mag er wezen. De motorprestaties, het comfort en de handelbaarheid staan op een hoog niveau, terwijl de uitrusting van de motor zeer uitgebreid is. De prijs is er ook naar, want € 9740 is voor een lichte V-twin beslist geen kattenpans. Het rafinement en de bouwkwantiteit van Honda maken echter dat je voor dat geld zeker geen kat in de zak koopt, maar een fantastische toermotor, die goed is voor praktisch een onbezorgd rijplezier op de korte en middellange afstand.'



maar niet te traceren, waarna ik het advies kreeg om de hele kabelboom te vervangen. Die kabelboom kostte € 500, het arbeidsloon een veelvoud daarvan.'

**REMPROBLEEM**

Het motorblok van de Deauville, zelfs nu het er van wege het verweerde aluminium niet meer uitziet, heeft nooit voor problemen gezorgd. 'Het blok heeft nog nooit een druppel olie verbruikt en is met 1 op 22 zuinig met benzine', vertelt Mees. 'Kleppen controleren gebeurt nog maar sporadisch, omdat stellen toch niet nodig is. Om de 12.000 kilometer nieuwe olie en een oliefilter is alles wat de Deauville nodig heeft. Dat de accu het na 37.500 kilometer al begint, was mijn eigen schuld, omdat ik de handschoenverwarming aan had laten staan. Daardoor was de accu helemaal leeggetrokken en dat blijkt funest voor een accu. De accu die toen is gemonteerd, heeft het bijna 100.000 kilometer volgehouden. Verder zijn er wat kleine akke-



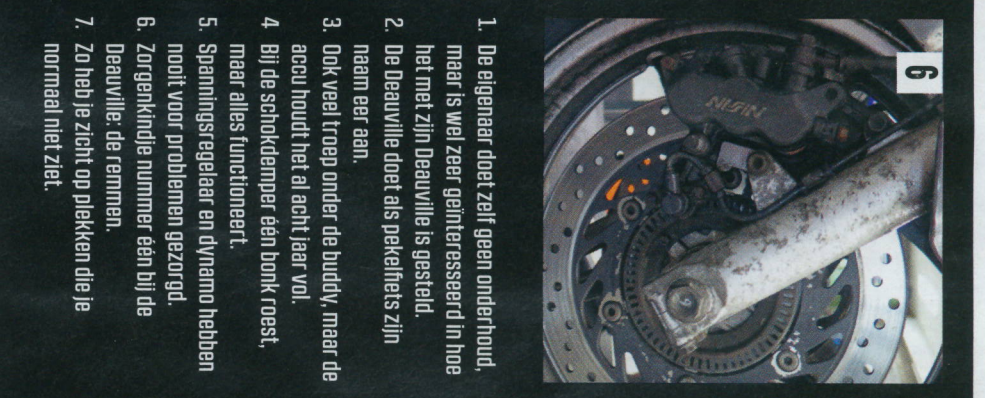
**'DE REMMEN VRAGEN OM EXTRA AANDACHT'**

fietjes geweest, zoals een ABS-sensor die een storing gaf en een probleem met de bekabeling van de brandstofpomp.'

Het motorblok van de Deauville mag dan uiterst betrouwbaar zijn en om weinig aandacht vragen, dat geldt zeker niet voor de remmen. 'Bij vrijwel elke onderhoudsbeurt vragen de remmen om extra aandacht en dat is niet omdat ik zoveel rem', verklaart Mees. 'Ik ben een defensieve rijder en rem veel af op de motor. De remmen van een Deauville zijn bijzonder erg gevoelig voor winterse omstandigheden. Ik ben inmiddels de tel kwijt geraakt hoe vaak de remblokken, remschijven en remzuigers vervangen zijn. Reparaties aan de remmen vormen door de jaren heen voor de grootste kostenpost bij de voor de rest heel zuinige Deauville. Ik denk overigens wel dat iemand die zijn Deauville niet in de winter gebruikt dit probleem helemaal niet zal kennen. Dat geldt misschien ook voor iemand die zelf het onderhoud aan zijn motor doet en eerder ingrijpt. Ik wacht gewoon de beurten af. Ik doe zelf niets aan de motor.'

**OP DE BRUG**

'Eindelijk weer eens een echte Marathonmotor, eentje waaraan je kunt zien dat die door weer en wind is



1. De eigenaar doet zelf geen onderhoud, maar is wel zeer geïnteresseerd in hoe het met zijn Deauville is gesteld.
2. De Deauville doet als pekelfiets zijn naam eer aan.
3. Ook veel troep onder de buddy, maar de accu houdt het al acht jaar vol.
4. Bij de schokdemper één bonk roest, maar alles functioneert.
5. Spanningsregelaar en dynamo hebben nooit voor problemen gezorgd.
6. Zorgenkinder nummer één bij de Deauville: de remmen.
7. Zo heb je zicht op plekken die je normaal niet ziet.

gebruikt', luidt de eerste opmerking van MOTOT3-expert Van Steeuwen uit Volke. Hij maakt een proefritje en merkt op dat de motor beter rijdt dan dat die oogt. 'Motorisch is er in elk geval niets mis.'

Eenmaal op de brug wordt, zoals gebruikelijk, eerst even het balhoofdlager gecheckt. 'Dat is denk ik al een keer vervangen, want het balhoofd voert nog perfect', zegt Van Steeuwen. Dat blijkt echter niet het geval. Afgezien van het lager van de achterschokdemper is er bij deze Deauville nog nooit een lager vervangen, wat toch wel opmerkelijk is voor een motor in deze staat. Op de brug kun je met een zaklamp verborggen plekken bekijken die je anders niet ziet. Zo blijkt de onderkant van de verscholen achterschokdemper uit één brok roest te bestaan. Van Steeuwen: 'Maar de vitale onderdelen zitten wel in het vet en zijn goed gangbaar. Mooi is het niet, maar het is niet zo erg als het lijkt.'

De uitlaatdemper, nog in prima staat, hangt nogal los. De oorzaak is een versleten ophangrubber. Volgens de eigenaar is dat rubber al eens eerder vervangen. Hij herinnert zich dat goed omdat er toen een te lange bout is gemonteerd, waardoor de remleiding kapot ging. Er zit nu een metalen remleiding op. 'Dat met die rem gebeurde tijdens een vakantie op weg naar Oostenrijk', vertelt Mees. 'Bij diezelfde vakantie ging twee keer de koplamp stuk, belandde er in een naarspeldocht een fietser op de kuip en kregen we vlak voor thuiskomst nog een lekke band. Alle ellende viel in die vakantie samen.'

De lak van het kuipwerk ziet er nog redelijk uit, maar bij het frame is op de meeste lasnaden roest te zien. Het aluminium, zowel van het blok als van de rest, ziet er ronduit slecht uit. De eigenaar stoort zich daar allang niet meer aan.

En dan de remmen. De schijven, zowel voor als achter, zijn verschillende malen vervangen, om nog maar te zwijgen van het aantal remblokken. Revisie van de remklauwen is ook aan de orde van de dag geweest. Het voorwiel loopt zwaar vanwege licht aanlopende remmen, maar echt problematisch is het niet. 'Het is vooral de achterrem die voor de meeste problemen zorgt', aldus de eigenaar. 'Op de een of andere manier hoopt zich daar veel vuil op, met alle gevolgen van dien. Een groot deel van de onderhoudskosten is gaan zitten in het gangbaar houden van de remmen.' Met de spanningsregelaar of de dynamo zijn er nooit problemen geweest. Ook nu wijst een meting uit dat het met de stroomtoevoer prima is gesteld. Veel verbindingsstekkers (onder de buddy bijvoorbeeld) zien er wat smerig uit, maar ze blijken met een beschermende spray ingespoten te zijn. En dat is maar goed ook.

'Op een paar kleine puntjes na is deze motor technisch in orde. Als ik de eigenaar was, zou ik dan ook gewoon door blijven rijden totdat er echt grote onkosten komen. Qua inruil zit geen enkele handelaar op zo'n motor te wachten', aldus Van Steeuwen. 'Dat is precies de reden waarom ik er een F800GT op nahoudt: voor "de mooi", aldus Mees. ←

**Honda NT700V Deauville**

**MOTOR**

type	V-twin
cilinderinhoud	680 cc
boring x slag	81 x 66 mm
kleppen per cil.	4
compressieverh.	10,1
carburatie	injectie
transmissie	vijfbek
eindoverbr.	cardan

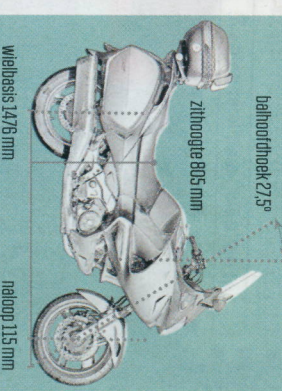
**PRESTATIES**

max. vermogen	66 pk @ 8000 tpm
max. koppel	66 Nm @ 6500 tpm

**RUWIEDEBEDELTE**

frame	stalen twin-spar-frame
vering voor	telescoopwerk
vering achter	monoschokbreker
veerweg v/a	115/122 mm
rem voor	twee 296mm-schijven met driezuigerklauw
rem achter	276mm-schijf met tweezuigerklauw
banden v/a	120/70ZR17, 150/70ZR17
max. & gewicht	236 kg (droog)
tenkinhoud	19,7 liter

**AFMETINGEN**



**OOK EEN MARATHONMOTOR?**

Heeft jouw motor ook een respectabele kilometerstand bereikt en ken je de historie? Meld je dan aan voor een grondige inspectie door onze specialisten! Stuur een e-mail aan [marathonmotor@mpsadventure.nl](mailto:marathonmotor@mpsadventure.nl) met je contactgegevens en informatie over je motor, zoals merk, type, bouwjaar en kilometerstand. Meer info is te vinden op [www.mpsadventure.nl](http://www.mpsadventure.nl).



Slechts twee keer moest er een hulpdienst aan komen. Dit keer bij een lekkende achterband.