

# HONDA NT 650

Met de NT 650 Deauville heeft Honda een betaalbare, comfortable motor voor woon-werkverkeer op de markt gezet. Om zijn rij-eigenschappen te testen werd de omgeving van Cartagena in Zuid-Spanje verkend.

Een motorfiets speciaal gericht op woon-werkverkeer, dat was de doelstelling waarvoor de ontwerpfdeling van Honda zich geplaatst zag. Een motorfiets die niet alleen voldoende comfort biedt op de lange afstand, maar die tegelijkertijd licht en wendbaar genoeg moest zijn om vlot door het drukke, hedendaagse verkeer te kunnen rijden. En verder diende de motor voorzien te zijn van

koffers, maar uiteraard zonder de fiets daarmee heel breed te maken: er moet wel tussen files door gereden kunnen worden. En de laatste eis aan de ontwerpfdeling luidde: hou hem betaalbaar, want anders kunnen de marketingboys er tamelijk weinig mee.

Een volstrekt nieuwe motorfiets ontwerpen is duur, heel duur. Vandaar dat de technuten op het idee kwamen de tekeningen van de Honda NTV 650 Revere uit de kast te trekken en deze motor als basis te gebruiken. Hoewel de Revere al een goede tien jaar meedraait in de Honda-productie, bleek het toch een gelukkige keus. Het was de marketingjongens al eerder opgevallen dat juist deze fiets veel gebruikt werd als woon-werkmotor en een onderzoek onder eigenaars van zo'n Revere leerde dat maar liefst 52 procent de fiets na de koop voorzag van een kofferset, terwijl een andere 20 procent ervoor koos een topkoffer te monteren. Hou daarbij in het achterhoofd dat het 650 cc V-twinblok voldoende power aan boord heeft, er geen kettingaandrijving, maar een voor dit doel ideale cardan aanwezig is, en de keus voor de Revere als basis voor de nieuwe Deauville kon wel eens een zeer goede zijn.

Kortom: is de Deauville dan een Revere met nieuw ontworpen kuip en koffers? Volgens de technuten wel, maar ze laten niet na te melden dat de belangrijkste delen, zoals blok, frame en remmen, helemaal nieuw ontworpen zijn. Een wat dubbele lezing, inderdaad, en waarschijnlijk bedoelt Honda dat bekeken is of al deze delen nog voldoende bij de tijd zijn voor de Deauville. Is het frame nog stijf genoeg, haalt het blok de onderhand strengere emissie-eisen nog en komt de Deauville op deze manier door de eveneens strengere

geluidskeuring? Misschien een wat makkelijke manier, elke motorrijder ziet toch liever een fiets die tot op de laatste bout nieuw bedacht is, maar u moet niet vergeten dat er een groot voordeel kleeft aan het voortborduren op een bestaand thema: de kosten! Want de bedragen die gemoeid zijn met het ontwerpen van een nieuwe fiets, zijn gigantisch en zullen onverbiddelijk doorberekend worden in de prijs van de motoren. En dan is het een voordeel te weten dat al dat ontwikkelingsgeld al door de Revere terugverdiend is! De Deauville is overigens een voorbeeld van Honda's wens tot globalisatie, wat onder meer inhoudt dat je producten produceert, daar waar ze ook gebruikt worden en dat je ook je onderdelen betreft uit meer landen. Net als de SLR 650 wordt de Deauville gemaakt in de Montesa-Honda-fabriek in Barcelona. De onderdelen komen van maar liefst 53 toeleveranciers uit acht verschillende

## TECHNISCHE GEGEVENS

### MOTOR

vloeistofgekoelde viertakt 52 graden V-twin met drie door een enkele bovenliggende nokkenas bediende kleppen per cilinder  
compressieverhouding 9,2:1  
boring x slag 79 x 66 mm  
carburatie 2x 36,5 mm CV

### TRANSMISSIE

vijfversnellingsbak met een meervoudige natte plaat;  
secundaire overbrenging door middel van cardan

### RIJWIELGEDEELTE

dubbel brugframe  
wielbasis 1.475 mm  
nalooop n.b.  
balhoofdshoek n.b.  
grondspeling 150 mm  
vering voor 41 mm telescoop met 115 mm veerweg; achter monoshock met verstelbare veervoorspanning en 120 mm veerweg voor dubbele 296 mm schijf met Brembo tweezuiger remklauwen; achter enkele 276 mm schijf met Nissin enkelzuiger remklauw  
remmen  
banden voor 120/70-ZR 17; achter 150/70-ZR 17

### MATEN EN GEWICHTEN

lengte 2.220 mm  
breedte 770 mm  
hoogte 1.260 mm  
zithoogte 810 mm  
gewicht 223 kilogram  
tankinhoud 19 liter

### PRESTATIES

max. vermogen 55,7 pk bij 8.000 tpm  
max. koppel 55 Nm bij 6.000 tpm  
topsnelheid 175 km/u  
prijs / 18.990,-

# D DEAUVILLE



landen: voor het eerste productiejaar moeten er 11.000 exemplaren uit de Spaanse fabriek komen rollen. En ze zijn allemaal bestemd voor Europa.

## KLEURSTELLINGEN

Als we 's ochtends het hotel in het Zuid-Spaanse Cartagena uitlopen en de Deauvilles keurig gepoetst op ons staan te wachten, worden onze oogballen pijnlijk getroffen door de kleurstelling van de motor. Die wordt door Honda heel slijk Pyrenees Brown Metallic genoemd, maar door de journalisten heel wat treffender met 'vieze bruine poepkleur' aangeduid en ook de Nederlandse Honda-vertegenwoordiger spreekt van een 'niet geheel gelukkige keuze'. Want waarom staan er niet twintig Pearl Raspberry Black of Sandy Beige Metallic exemplaren: dat smooit toch veel beter? Maar goed, zolang u maar weet dat die andere kleurstellingen ook voorhanden zijn!

De eerste indruk die je krijgt als je op het zadel plaatsneemt, is dat de Deauville wel eens een zeer prettige fiets kan zijn. De zithouding is ontspannen, je zit lekker rechtop, de voetsteunen staan lekker laag zodat de benen niet onnodig gebogen behoeven te worden en ook de afstand stuur-zadel voelt aan alsof je moeiteloos een dag op de Deauville door kan brengen.

Het blok van de Deauville is een toonbeeld van souplesse. De koppeling laat zich zeer licht bedienen, zonder dat je overigens in zo'n gevoelloos hendel zit te knijpen, want je krijgt wel degelijk informatie omtrent het aangrijppunt. Hetzelfde geldt voor de versnellingsbak. De vijfbak (want dat is het) laat zich zeer doeltreffend bedienen, de schakelweg is precies goed en je kan hem eigenlijk niet op een wanklank betrappen. Gewoon perfect. Het blok zelf is natuurlijk een bekende verschijning. De 647 cc's metende V-twin

maakt gebruik van drie kleppen per cilinder die door een enkele bovenliggende nokkenas (per cilinder uiteraard) worden bediend. Schroef je de kraan helemaal open dan komen er bij 8.000 toeren 56 paardenkrachten tevoorschijn en dat is toereikend om een topsnelheid van 175 kilometers op de teller te bereiken. Geen indrukwekkende waarde, inderdaad. Want hoewel de Deauville best vlot van zijn plaats komt, ontbreekt het de motor aan een krachtexplosie bij hogere toerentallen, want het koppel is heel mooi verdeeld over het toerenbereik. Zo kan je de V-twin afknijpen tot een kleine 2.500 toeren, waarna hij ook in de hoogste versnelling heel mooi oppakt om uiteindelijk bij 6.000 toeren te beschikken over 55 Nm.

Maar we moeten natuurlijk niet vergeten dat de Deauville gemaakt is voor functionele doeleinden, waarbij veel vermogen niet telt, maar het belangrijker is dat er simpelweg vol-



**Geïntegreerde koffers, lekkere kuip, comfortabele positie: de Deauville is prima geschikt om lekker mee te toeren.**

doende vermogen aan boord is. En aangezien je met 56 paardenkrachten toch sneller bent dan een pittige auto (althans tot zo'n 140 km/u), voldoet de Deauville daar prima aan. Nu we het toch over gebruiksgemak hebben en de Deauville vooral ook voor druk verkeer gemaakt is, waarbij je mag verwachten dat er veel gestopt en weer opgetrokken wordt, zou het geen verkeerd idee zijn om de eerste (en daardoor ook de tweede) versnelling een tikje korter te maken. Voor flink accelereren moet je de koppeling er namelijk behoorlijk lang bij houden. Aan de andere kant: welke woon-werker accelereert er nu maximaal? Doe je in je auto toch ook niet?

Nee, je moet echt naar de Deauville kijken als een gebruikfiets. Neem bijvoorbeeld de geïntegreerde koffers. Aan de linkerkant passen er 18 liters in, rechts heb je er 16 voorhanden. En dat alles zonder dat de motor er ook maar een centimeter breder van geworden is. Ga maar na: de maximale breedte bedraagt slechts 77 centimeter. Natuurlijk zal je voor een grote vakantie niet genoeg hebben aan 18 en 16 liter, maar in alle andere gevallen is het meer dan genoeg. Want er past een aktentas in, een regenpak, een stel nette schoenen, een broodtrommel, een paar monsters en een setje wegenkaarten. Wie toch met de Deauville op vakantie wil, hoeft overigens geen enkel probleem te hebben, want de koffers zijn allebei met 11 liter te vergroten. Inderdaad, door er een groter, dieper deksel op te monteren. Nog niet genoeg? Dan neem je er ook de fikse topkoffer bij. Nog steeds problemen? Dan kan de tanktas uitkomst bieden. Overigens heeft de Deauville voor de kleinere zaken

twee vakjes van ongeveer een liter aan boord. Links in de kuip zit een niet-afsluitbaar vakje, rechts een wel van een slot voorzien exemplaar. Handig voor overhandschoenen, pakje shag of een mobiele telefoon.

#### **KUIP**

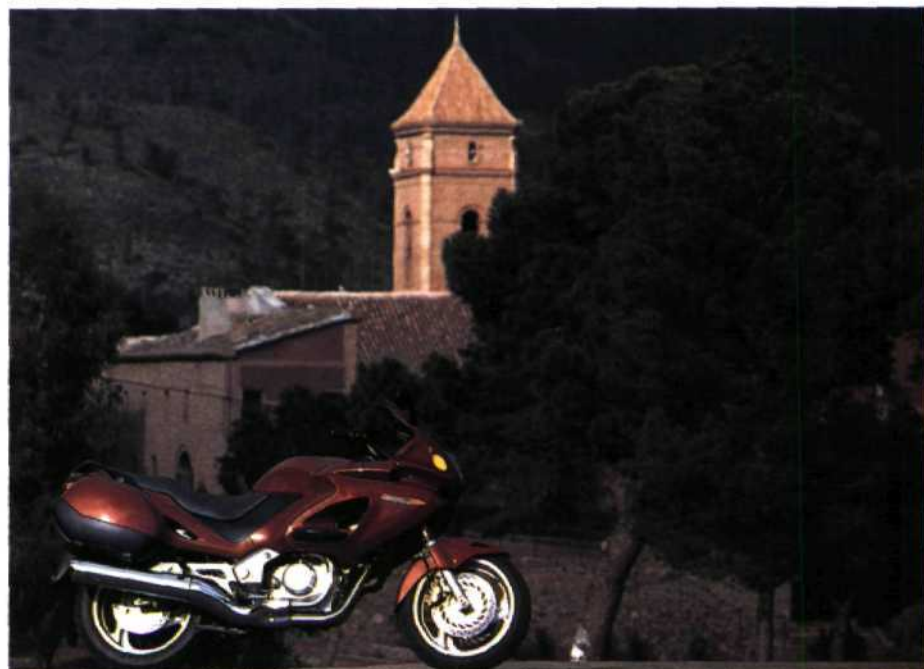
We noemden hem net al even: de kuip. Daar kan je grofweg twee kanten mee op. Of je maakt een volle kuip met hoge ruit en beschermde onderbenen, of je kiest voor een wat compacter exemplaar dat de ergste windbescherming wegneemt. Honda heeft gekozen voor de kuip met halfhoge ruit. Een goede keus, want vaak zorgt een hoge ruit alleen maar voor een boel wervelingen en veel lawaai en daarnaast is het prettig om in druk

verkeer niet alleen een onbelemmerd zicht naar voren, maar ook naar beneden te hebben, aangezien we in een stad nogal wat putdeksels, zebrapaden en andere gladde objecten te ontwijken hebben. De kuip van de Deauville houdt het bovenlichaam helemaal uit de wind, terwijl een egale luchtstroom langs de helm geleid wordt. Deze constructie zorgt ervoor dat je een kruissnelheid van 140-150 moeiteloos vol kunt houden. En daarbij blijkt de eerste indruk over de zithouding helemaal juist te zijn: comfort is er zat aan boord, je houdt het echt lang vol op de motor. Het enige minpunt is dat de buddy net even wat te zacht is, wat ervoor zorgt dat je na zo'n anderhalf uur op een schrijnend achterwerk getraakteerd wordt. Maar ja, elke woon-werktrip zal ruimschoots binnen deze limiet blijven.

Kijk je verder naar achteren, dan zie je dat de getrapte buddy een forse ruimte openlaat voor een eventuele duo-passagier. Naast het feit dat deze zijn voeten aangenaam laag kan neerzetten, beschikt de Deauville ook over goed geplaatste handgrepen voor wie vies is van lichamelijk contact.

Ga je met de Deauville de snelweg op, dan merk je dat de fiets zich hier prima gedraagt: zowel de bescherming tegen de elementen als de rechthoekige stabiliteit staan op een prima niveau. Overigens kijk je uit op een strak en zakelijk dashboard zonder frivole details. De zaak is ingepakt in kunststof dat net een tikje te plastic lijkt, maar wel behoorlijk compleet is. Zo tref je naast toerenteller en snelheidsmeter uiteraard de gebruikelijke verklikkerlampjes aan, maar tevens een ingebouwd digitaal klokje. En de dagteller zet je gewoon met een druk op de knop op nul.

**Gedistingeerd en zakelijk: da's de indruk die de Deauville volgens Honda achter moet laten.**





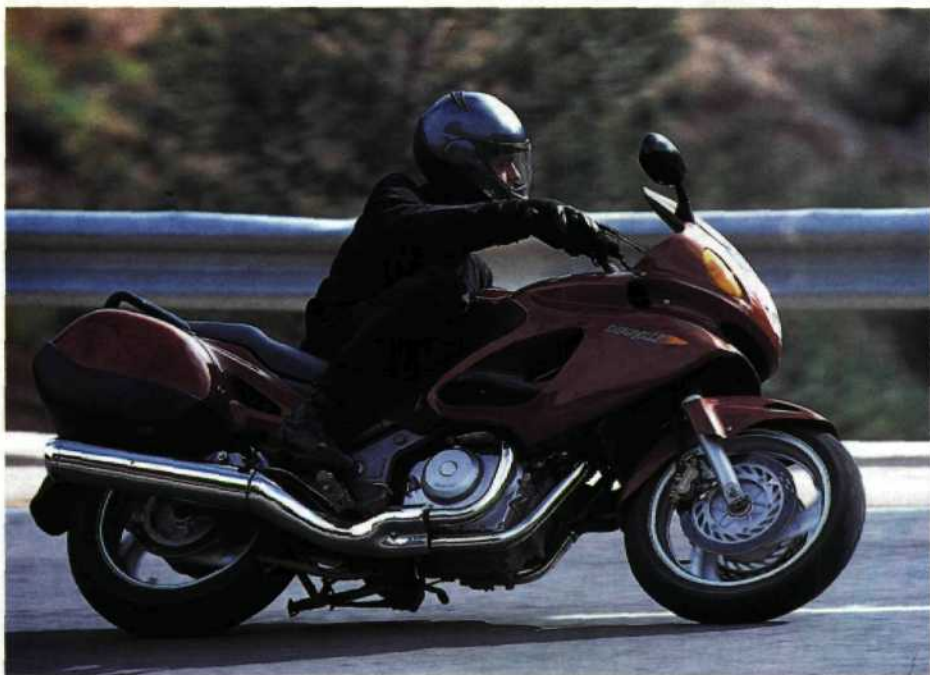
Twee simpele en spotgoedkope zaken die we al jaren standaard op elke motorfiets willen aantreffen!

Een grappig detail in de kuip is de twee 'voorgesneden' vlakjes, die op de Deauville direct boven de opbergvakjes zitten. Zagen we deze twee vlakjes ook al niet op de BMW K 1200 RS? Waarvan later bleek dat de geplande spiegels daar helemaal niet konden zitten? Zou dat ook hier misschien...? Welnee. De Deauville is namelijk voorzien van twee op de kuip gemonteerde spiegels die een goed zicht op het achteropkomende verkeer bieden. De vakjes zitten er omdat je hier gemakkelijk een set 10 cm luidsprekers in kan monteren. En de kabelboom ligt er ook al: vanaf een van beide koffers lopen draden naar de beide

De Deauville laat zich met zijn 223 kilogrammen lekker makkelijk sturen. Al krijg je de 'vleugeltjes' niet zoals bij de Pan European aan de grond.

Het dashboard van de Deauville is behoorlijk compleet. Er zit een digitaal klokje op en eindelijk weer eens een dagteller die zich met een druk op de knop op nul laat zetten.

De Deauville is verkrijgbaar in het sjeke zilvergrijs-beige, het professionele zwart en deze wat minder aantrekkelijke kleur bruin...



speakerlocaties. Overigens moet je voor het openen van de koffers de contactsleutel gebruiken om de centrale vergrendeling rechts boven de nummerplaat buiten werking te stellen, dus hoe de radio onder het rijden bediend moet gaan worden, is nog onduidelijk. Daar zal een latere test ongetwijfeld een helderder licht op werpen.

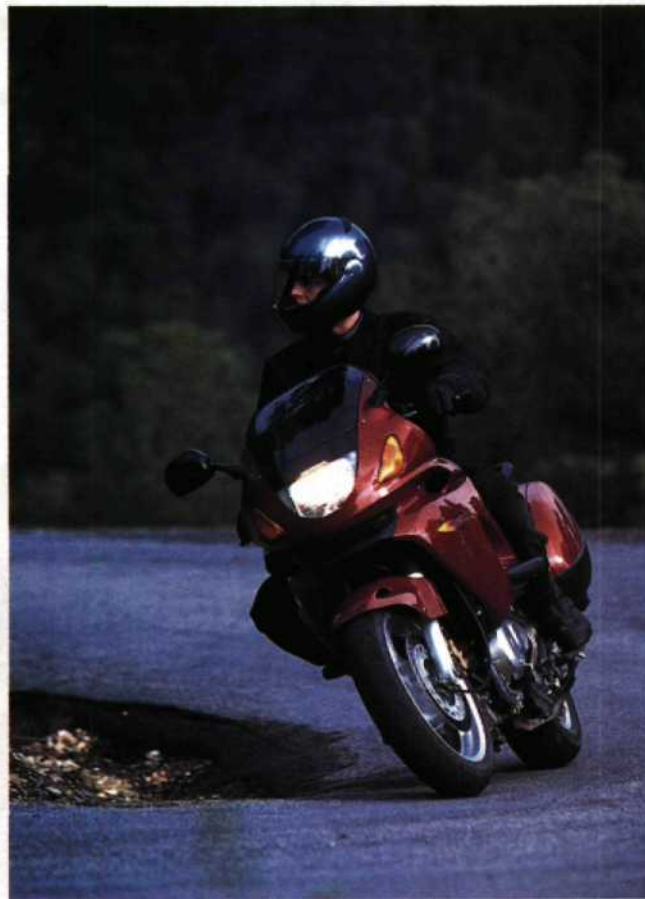
### STUUREIGENSCHAPPEN

Zodra je de Deauville van de snelweg richting bochtige wegen stuurt, merk je dat de motor beschikt over goede stureigenschappen. Goed in de zin dat er eigenlijk geen wanklanken te horen zijn: het gaat allemaal heel gemakkelijk, heel erg Honda. Niet alleen in lange snelle bochten heb je aan de Deauville een prima fiets, ook in het korte werk gedraagt hij zich heel voorspelbaar. En als je



met de voetsteunen het wegdek raakt, behoort je echt tot een andere doelgroep! En wie denkt dat je de twee vleugeltjes van deze mini-Pan European net als bij de grote Pan aan de grond kan rijden, zal merken dat de rest van de motor verbazingwekkend snel volgt. Daarvoor zitten ze te hoog. Maar wat wel gehandhaafd is, zijn de valbeugels die achter het plastic schuilgaan. Valt de motor een keer om, dan zit je niet aan de koop van peperdure kuipdelen vast.

Niet alleen de stureigenschappen staan op een hoog niveau, dat zelfde geldt ook voor de remmen. Honda heeft voor het voorwiel gekozen voor twee Brembo's en die knijpen de twee 296 mm schijven zeer goed af, zowel wat vertraging als doseerbaarheid betreft. Superremmen. De achterrem is van Honda's hofleverancier Nissin en bestaat uit een enkele schijf met een eenzuiger remklauw, die goed tegen zijn taak is opgewassen. Het laten blokkeren kost wat kracht, maar dat komt de doseerbaarheid alleen maar ten goede omdat het met de voet nu eenmaal wat minder verfijnd remmen is dan met de hand.



Als basis gebruikte Honda de NTV 650 Revere: zowel het frame als het blok stammen er direct vanaf. Dat drukt de ontwikkelingskosten en daarmee de prijs aanzienlijk.

In de stedelijke gebieden ontpopt de Deauville zich als een makkelijk manoeuvreerbare motorfiets, die met zijn 223 kilogrammen beduidend lichter aanvoelt dan een 600 cc-sportfiets van slechts 180 kilo's. Dat komt uiteraard doordat je lekker rechtop zit, een hoger geplaatst en breder stuur in je handen hebt en doordat de stuuruitslag van de Deauville het mogelijk maakt om tussen rijen auto's door te laveren: van rechts er voorbij even tussen twee auto's door om de rij vervolgens aan de linkerzijde te passeren.

De Deauville is voorzien van een benzinetank met een inhoud van 19 liter. Da's beslist niet overdreven veel, maar voldoende voor het gebruiksdoel van de motor. Het tijdens de introductie gemeten verbruik lag op 1 op 16,3, maar da's een waarde die bij normaal gebruik gunstiger zal worden. Wij rekenen op



een gemiddeld verbruik van 1 op 17,5, maar een hele keurige forens zal hoogstwaarschijnlijk op nog betere waarden uit kunnen komen.

#### CONCLUSIE

Honda is er met de Deauville in geslaagd een nieuw type motorfiets neer te zetten. Terwijl iedereen loopt te schreeuwen dat de motor veel meer gebruikt zou moeten worden voor woon-werkverkeer, introduceert Honda een motorfiets die perfect aan de eisen voor zo'n

motor voldoet. Een keurig, gedistingeerd uiterlijk. Een boel handige zaken als koffers, vakjes in de kuip, een goede bescherming tegen de elementen en een onderhoudsvrije cardan. Een soepel blok.

Inderdaad een ideale fiets om mee te forensen. Maar moet het bij deze doelgroep blijven? Nee, ook gewone toerrijders die maling hebben aan topsnelheden en bakken vermogen zijn geschikte klanten voor de Deauville. Want met een prijs van f 18.990 verdient-ie een veel bredere groep motorrijders.