

Kleine toer **giga**

Wie lange toertochten maakt, wil daarvoor een comfortabele, onderhoudsarme motor met een flink actieradius en goede bagagemogelijkheden. En dus moet deze motor standaard koffers, een goede kuip, een cardanaandrijving en een flinke tankinhoud hebben. Maar voor een motor met dergelijke specificaties moet je bankrekening doorgaans flink gevuld zijn.

De nieuwe Honda Deauville heeft het ook allemaal, maar omdat de motor werd gebouwd op basis van de bestaande „naakte” NTV650 kon de prijs bescheiden blijven.

Meer heb je toch eigenlijk niet nodig, denk ik elke keer weer als ik onderweg ben met een motor van bescheiden formaat, zoals deze Honda NT650V Deauville. Zeker in ons gezellige, drukke landje waarin de dagelijkse verkeerschaos en anders de gestaag toenemende hoeveelheid radarcamera's een hoge topsnelheid onmogelijk maken, zijn juist wendbaarheid, souplesse en een slank motorformaat ster-

ke argumenten om in een file snel vooruit te komen en is een zeshonderd – of deze 650 – eigenlijk een ideaal vervoermiddel. Zwaarder en breder en sneller is – althans in het dagelijks verkeer - eigenlijk alleen maar lastig. Comfort, wendbaarheid, bescherming en bagageberging, dat zijn zaken die tellen. Dat bleek ook toen Honda een onderzoek deed onder de rijders van de NTV650, een naakte motorfiets

met cardan, die inmiddels na een jaar of tien zo zoetjes aan het eind van zijn economische levenscyclus had bereikt. Meer dan 50% van de bezitters van zo'n NTV had een kofferset en een windscherm of stroomlijn gemontereerd, hetgeen aantoont dat er zeker behoefte is aan een betaalbare toeren woon-werkmotor met de nodige voorzieningen. Dat had Honda zelf trouwens al eerder ondervonden toen de PC800 een aantal jaar geleden door de grijze importeurs op de markt werd gebracht. En die PC800 bleek beter te verkopen dan ze in Ridderkerk hadden vermoed...

Een van de manieren om een motor betaalbaar te houden, is om uit te gaan van een bestaand model en dat te moderniseren. En als je als fabriek kunt beschikken over een motor als de NTV650, die al jarenlang bewijst over een probleemloze en betrouwbare techniek te beschikken, dan is de keuze niet moeilijk.

Frame en motor van de nieuwe NT650V Deauville zijn dus van de

tekst:
Peter Aansorgh
foto's:
Peter Aansorgh,
Luc Verbeke

De Honda NT650V Deauville is een motor met „alles dr'um und dr'an”, koffers, kuip, bagagevakken en bovenal een zuinige V-twin met cardan



nt



De Deauville heeft een fraaie, brede kuip die veel trekjes van andere Honda-modellen heeft.

TEST HONDA NT650V DEAUVILLE

bestaande NTV afkomstig, verder kreeg de NT650V een kuip met een apart ontwerp. Het neusje heeft wel trekjes van de CBR600, terwijl de rest van de stroomlijn doet denken aan een VTR1000. Maar de vleugeltjes, waarachter heuse valbeugels schuilen, alsmede de in het ontwerp geïntegreerde koffers zijn duidelijk geïnspireerd door de grote toerbuffel van Honda, de Pan-European. En hoewel deze koffers niet afneembaar zijn, valt dat van achteren niet direct op, zodat de Deauville niet het scooterachtige uiterlijk van de PC800-kont heeft. Hoewel dit verhaal klinkt alsof er een Japanse Frankenstein aan het werk is geweest, mag het resultaat zeker niet monstrueus worden genoemd. Integendeel, het is een fraai ogende motor met een heel eigen gezicht geworden. Ook de afwerking staat weer op een heel hoog peil, zoals je dat van een Honda mag verwachten. Slechts op een paar punten kun je zien dat er sprake is geweest van een kostenbesparing: de handvatten hebben nog schroefgaten voor spiegels-op-het-stuur, terwijl de Deauville ze op de kuip heeft, en het cardanhuis heeft nog een bevestigingspunt voor een schokdemper, terwijl de NT650V een centraal geplaatst veerelement heeft. Maar de NTV heeft ook een aantal fraaie en praktische details, zoals een in vier standen instelbaar remhendel, mooie lichtmetalen driespaaks-velgen en een middenbok. De remmen zelf zijn afkomstig van Brembo, die hebben dus een naam op te houden en dat doen ze ook. De dubbele stoppers in het voorwiel grijpen lekker aan, heb-

ben meer dan voldoende remkracht voorhanden en die is ook nog eens goed te doseren. De (Nissin-)achterrem is wat dat betreft wat vager, daar moet je ook wat harder op drukken. Nog een fraai detail zijn de mooie spiegels met rubberhoezen over de kogelgewrichten. De spiegels zijn niet honderd procent trillingvrij, maar het zicht erin is over het algemeen wel goed en ze bieden een redelijk goed blikveld. Voor mensen met brede schouders hadden ze nog een centimeter verder naar buiten kunnen staan. Het dashboard van de Deauville oogt een beetje karig, op zo'n motor hadden toch zeker wel een watertemperatuurmeter en een benzine-meter mogen zitten. Verder zitten er twee grote, lelijke zwarte vlakken aan weerszijde onder dit dashboard. Toch blijken die een doel te hebben, want onderhuids ligt al bekabeling voor een luidspreker-set. De bedrading loopt helemaal naar een van de koffers, waarin de radio dan zou moeten komen. Wel is het

Ondanks de koffers is de Deauville lekker slank

Het dashboard is wat karig uitgevoerd



dan weer vreemd dat die radio en de luidsprekers niet voorkomen op het verder vrij gevulde lijstje met beschikbare accessoires.

Goede zitpositie

De Deauville is ruim voorzien van bagagemogelijkheden. De koffers zijn geïntegreerd in het design. Het voordeel daarvan is dat ze goed bij de motor staan (en dat valt met aftermarket-koffers nogal eens tegen) en dat ze vrij smal zijn. En dat is bijzonder handig in het drukke fileverkeer, waarin de forens, die zich volgens Honda ook voor deze economische toerfiets zal interesseren, zich dagelijks moet voortbewegen. Je hebt tenminste de zekerheid dat de achterkant ook „meekomt“ als de voorkant tussen de nauwe rijen auto's past. De koffers zijn



trouwens perfect waterdicht, al moet je wel af en toe de rubbers terug in de sleuf duwen, want die laten los. Wat me erg bevalt aan deze koffers is het sluitstelsel met twee grendels, die worden geblokkeerd en gedeblokkeerd door middel van één enkel slot in het kontje. En in dat slot past gewoon de contactsleutel. Wat tegenvalt aan de koffers is dat ze vrij weinig inhoud hebben. Ook is de omtrek vrij klein, waardoor er bijvoorbeeld geen portable computer in past en dat lijkt me voor een forensenmotor nu weer niet zo handig. Bij Honda weten ze dat ook en er is dan ook een ruime topkoffer en een eigen tanktas verkrijgbaar. Bovendien zijn er grotere zijdeksels voor de zij-koffers verkrijgbaar, waardoor de bagagecapaciteit ervan aanmerkelijk toeneemt. Maar dat gaat weer ten koste van de breedte en daarmee van de flexibiliteit in het fileverkeer.

Zelfs met twee man stuurt deze commuter/toerfiets zeer gemakkelijk





De Deauville heeft trouwens ook nog twee bagagevakken in de kuip, waarvan er ook nog een op slot kan. Verder is er onder de buddy nog plek voor een U-slot en wat andere kleine zaken en dan is er ook gedacht aan simpele, maar o zo praktische bagagehaakjes die je van onder de buddy naar buiten kunt klappen, zodat je een weekendtas heel simpel met een spin achterop kunt bevestigen. Als die duozit nog vrij is tenminste, want die ziet er voor een adspirant-duopassagier blijkbaar dermate aantrekkelijk uit, dat zelfs mijn vriendin Heleen ditmaal riep: „Ga je rijden, wacht even...” En zo rijden we nu gezamenlijk over de binnenweggetjes van het land van Maas en Waal. Frappant trouwens dat er zo dicht bij huis nog plaatsen zijn waar we nog nooit zijn geweest en die er prachtig uitzien. Wel eens in Batenburg geweest of in Appeltern? En weet u waar Dieden en Demen liggen? En dat Megen en Ravenstein prachtige oude plaatsjes zijn?

Als berijder van de Deauville zit je trouwens prinsheerlijk. De zitpositie is perfect, de motor past gewoon. De stuurhelften hebben de goede hoek en zitten precies ver genoeg weg, zodat je licht voorovergebogen zit, de benen zitten niet krampachtig opgevouwen, de kuip houdt je goed uit de wind en de buddy voelt in eerste instantie goed aan, al moet ik zeggen dat ik na een uurtje of twee wel enig verval in mijn kadetten meen te bespeuren. Ook merk ik het nodige gebulder van de wind, hetgeen erger wordt als ik mijn hoofd wat laat zakken. Kleinere mensen hebben dus een probleem, die raad ik een toertocht naar deze omgeving aan, en wel speciaal naar het in Haren gevestigde MDI, dat verhoogde ruiten voor motoren verkoopt... Heleen heeft het achterop eveneens prima haar zin. De duozit is goed vormgegeven en de voetsteunen staan niet te hoog, waardoor ze lekker stabiel zit. Er zijn ook nog hele goede handgrepen op de achtersteven beves-

tigd, maar die heb je in de praktijk niet eens nodig. Zelf heb ik ook al achterop de Deauville gezeten en ik vond de duozit wat te kort. Het opstaande randje achterop bezorgde mij wel enige zadelpijn, maar Heleen verzekert me tijdens de koffiestop in Ravenstein dat ze daar helemaal geen last van heeft. „Ik heb ook niet zo'n dikke kont als jij”, verklaart ze dat verschil, terwijl ik een keuze uit zes soorten taart probeer te maken. „Nee, toch maar niet”, verzucht ik dan maar tegen de serveerster...

De dubbele Brembo's in het voorwiel van de Deauville doen het voortreffelijk

Fijne stuurmotor

De Deauville is niet alleen een fijne motor op de snelweg, ook voor de bochtige dijkweggetjes langs de Maas is het een heel fijne stuurmotor. De NT650V stuurt heel neutraal en gemakkelijk en voelt stabiel aan. Alleen in hele snelle doorlopende bochten voel je wat beweging rond het balhoofd, maar de motor blijft heel

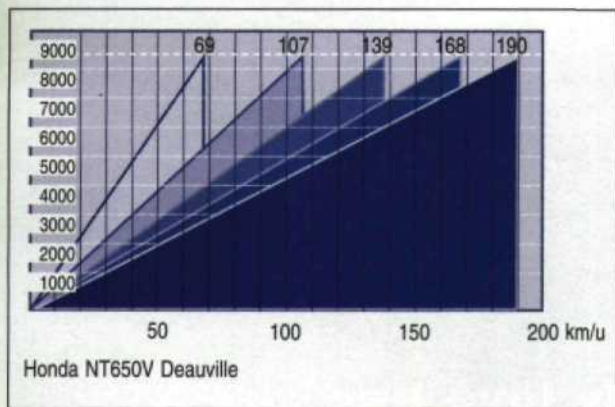


strak op het gekozen spoor en blijft heel zeker aanvoelen, je blijft een goed contact met het wegdek hebben. Dat komt niet alleen door de goed presterende Dunlop D205 banden, maar ook zeker door de vering. Voor een „goedkope” motorfiets heeft de Deauville uitstekende vering. Zowel voor als achter voelt die niet stug aan, maar de korte oneffenheden worden wel goed verwerkt terwijl de motor niet deïnerig wordt op de grotere hobbels. Klasse! Zelfs met duopassagier blijft de vering trouwens goed functioneren en verandert het stuurgedrag van de motor niet of nauwelijks. Een groot pluspunt is dan ook dat de veervoorspanning van de achterschokdemper door middel van een hydraulische afstandsbediening met draaiknop gemakkelijk te verstellen is, waardoor je het ook doet. Deze knop bevindt zich onder de buddy, maar om erbij te komen moet ook een van de zijdeksels worden verwijderd. Een kniesoor zou zeggen: als je toch een afstandsbediening hebt, zet

Een onderhoudsvrije cardanaandrijving is een must voor de echte toerrijder

MEETGEGEVENS

Versnellingsdiagram



Acceleratie:

0-100 km/uur:	5,5 sec.
0-150 km/uur:	13,5 sec.
0-200 km/uur:	nvt
0-400 meter:	13,9 (152 km/uur)
0-1000 meter:	27,1(172 km/uur)
80-120 km/uur (vijfde versnelling):	8,25

Snelheidsmeter-ijking:

80 km/uur is werkelijk:	76
100 km/uur is werkelijk:	94
120 km/uur is werkelijk:	114
150 km/uur is werkelijk:	144
topsnelheid teller/werkelijk:	190/179

Toerenteller-ijking:

toerental rode streep/werkelijk:	8500 tpm/8600 tpm
----------------------------------	-------------------

Maximum vermogen:

fabrieksopgave:	56 pk (41 kW)/ 8000 tpm
gemeten:	56,6 pk (41,6 kW)/ 7730 tpm

Maximum koppel:

fabrieksopgave:	55 Nm/ 6000 tpm
gemeten:	56,9 Nm/ 6073 tpm

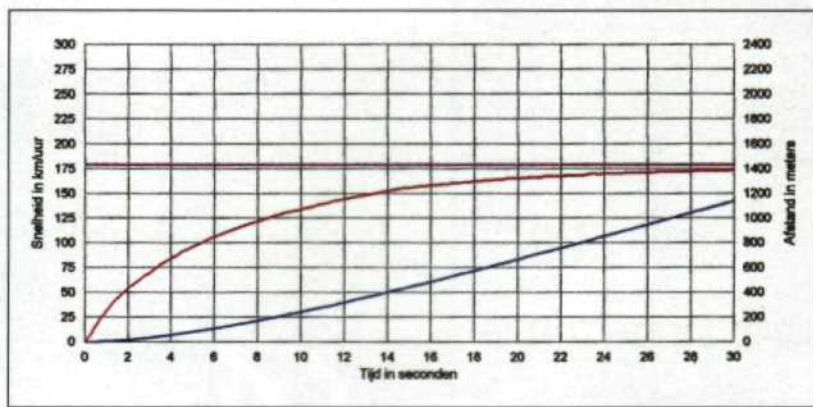
Brandstofverbruik tijdens de test:

gemiddeld:	1:17,8
laagst:	1:17,9
hoogst:	1:16,7
benzinevoorraad:	19 liter
waarvan reserve:	3 liter
theoretische actieradius:	338 km
benzinesoort:	Euro-super (95 RON)

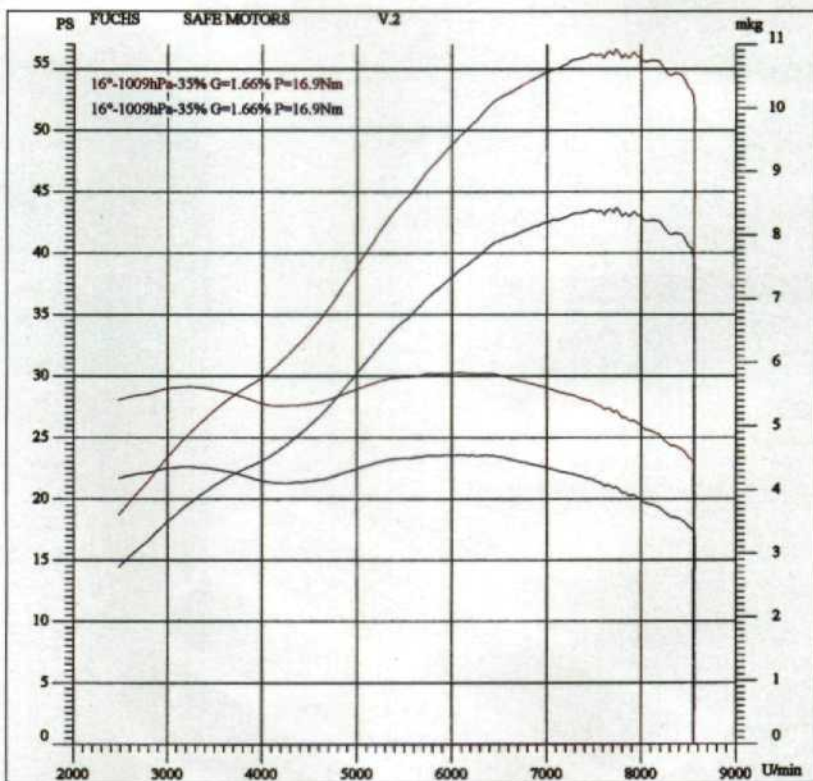
Gewicht:

opgegeven drooggewicht:	223 kg
gemeten gewicht rijklaar, met volle tank:	238 kg
gewichtsverdeling V/A:	105/133 kg

Acceleratiegrafiek



Vermogensgrafiek



De Deauville geeft zijn koppel mooi gelijkmatig af met een kleine dip rond de 4000 tpm. Op de grafiek is mooi te zien dat de cardanaandrijving het nodige vermogen kost: bijna 23% van de pk's gaat tussen de krukas (rode lijnen) en het wegdek (de rol, blauwe lijnen) verloren

Originele accessoires: (inclusief BTW, afgerond op hele gulden)

Alarmsysteem	575	20-liter-tanktas	510
Grotere zijkoferdeksels	630	Windgeleider onder	325
Binnentas voor koffer	145	Hak-teenschakeling	210
35-liter-topkoffer	850	Handvatverwarming	433
rugsteun op topkoffer	155	12V-stopcontact	65

Onderhoudsintervallen:

olie verversen	12.000	controle klepspel	12.000
oliefilter vernieuwen	12.000	inhoud oliecarter	2,6 liter
luchtfilter vernieuwen	18.000	voorgeschreven olie	10W/40
bougies vernieuwen	12.000		

Vergelijkbare motoren

type	pk/toerental	gewicht	prijs	getest in nr.	testnr.
Yamaha					
XJ900S Diversion	89,4	239 kg	f 19.790,-	25/1994	510

Testen kunnen worden nabesteld door overmaking van f 7,50 op girorekening 1167074 t.n.v. MOTO 73, Postbus 2, 8100 AA Raalte, onder vermelding van het testnummer.

ONDERDELENPRIJZEN

(inclusief BTW, afgerond op hele gulden)

set koppelingenplaten	288	spiegel	82
ketting	nvt	koppelingshendel	29
voortandwiel	nvt	remhendel	29
achtertandwiel	nvt	oliefilter	21
uitlaateindemper	790	luchtfilter	78
uitlaatsysteem compleet	1761	bougies per stuk	7
snelheidsmeterkabel	47	accu	178
koppelingkabel	44	richtprijs standaard	
voorremblokken (per klauw)	78	voorband	276
achterremblokken	78	richtprijs standaard	
richtingaanwijzer voor	31	achterband	290
richtingaanwijzer achter	31		

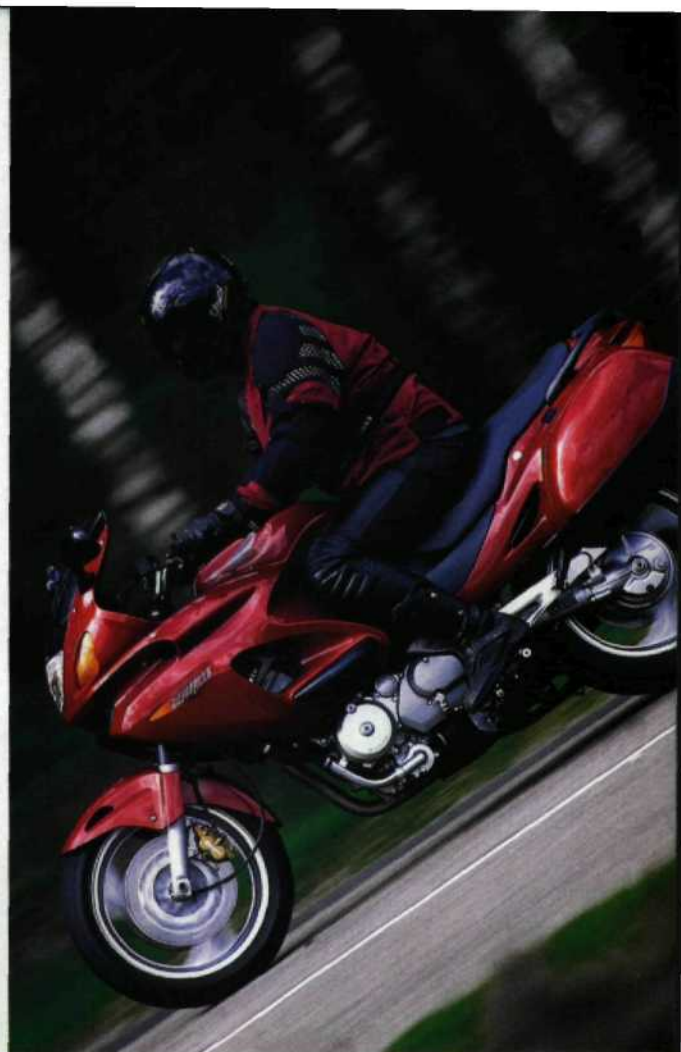
(prijsopgave bij bandenspecialzaak Egbers in Beek (Gld.), inclusief monteren, balanceren en verwijderingsbijdrage oude band)



TEST HONDA NT650V DEAUVILLE

hem dan ergens neer waar je er gemakkelijk bij kunt. Maar het is tegenwoordig al mooi als de veervoorspanning zonder complete garage-uitrusting te verstellen is, dus mij hoor je niet mopperen. Ook fraai is in dit kader de grote draaiknop waarmee je de koplamphoogte in een vloek en een zucht op het gewenste niveau kunt verdraaien. Heel doordacht. De krachtbron in de Deauville is afkomstig uit de „oude” NTV. Deze V-twin heeft twee bougies en een enkele bovenliggende nokkenas per cilinder. De kleppen worden bediend met tui-melaars. Eigenlijk is het blok geen echte V-twin, omdat de krukassen van de krukas een aantal graden van elkaar „verzet” zijn. Zo wordt de onbalans opgeheven die ontstaat doordat de blokhoek geen 90° maar 52° is en loopt het blok mooi trillingvrij. De krachtbron heeft voor zijn nieuwe toepassing wel wat wijzigingen onder-

gaan. De kleptiming is gewijzigd, bovendien kreeg de NT650V een zwaarder vliegwiel en een andere ontstekings-timing. Daarnaast is het luchtfilterhuis van de NT650V met 4,5 liter inhoud maar liefst anderhalve liter groter dan bij de NTV en is de uitlaat kleiner van doorsnede. De Deauville kreeg ook een iets grotere radiator. Omdat het blok nu gedeeltelijk achter de stroomlijn is ingebouwd, kan het namelijk minder warmte kwijt en moet de koelcapaciteit van de radiator dit opvangen. Het gevolg van al deze aanpassingen is dat de NT650V krachtbron wat meer trekkracht en vermogen heeft gekregen, maar ook dat de motor „schoner” is en weer minder geluid maakt. Liefhebbers van een sportieve rijstijl zullen de V-twin van de Deauville trouwens nog wel te tam vinden, want met 56 pk voor een motor die met een volle tank 236 kg weegt, is de Deauville niet echt ruim bemeten.



Als berijder van de Deauville zit je prinsheerlijk, de kuip houdt je goed uit de wind maar buldert wel

Frame en motorblok van de Deauville zijn afkomstig van de „oude” NTV650



TECHNISCHE GEGEVENS

Motor	
Bouwwijze	tweecilinder V in lengterichting, blokhoek 52°
Koelsysteem	vloeistof
Klepbediening	een bovenliggende nokkenas per cilinder
Kleppen per cilinder	3
Boring en slag	79 x 66 mm
Cilinderinhoud	647 cc
Compressieverhouding	9,2 : 1
Carburatie	2 x Keihin CV, doorlaat 36,5 mm
Maximum toerental	8500
Uitlaatsysteem	twee-in-één
Smeersysteem	wet sump
Primaire overbrenging	(i = 1,763:1)
Koppeling	kabelbediende natte multiplaat
Aantal versnellingen	5
Interne verhoudingen	3.000 – 1.9411 – 1.5000 – 1.2400 – 1.0952 : 1
Secundaire overbrenging	cardan (i=3,2727)
Rijwielgedeelte	
Frame	Stalen brugframe uit rechthoekige buis
Voorvering	hydraulisch gedempte, luchtondersteunde 41-mm-telescoopvork
Achtervering	aluminium Pro-Arm-swingarm met centraal geplaatste monoschokdemper, veervoorspanning instelbaar via hydraulische draaiknop
Veerweg V/A	115/120 mm
Velgen	lichtmetaal, tubeless
Banden	Dunlop D205
Bandenmaat V/A	120/70 ZR17 en 150/70 ZR17
Voorrem	dubbele 296-mm schijven met Brembo-tweezuiger-remtangen
Achterrem	enkele 276-mm-schijf met Nissin-enkelzuiger-remtang
Maten en gewichten	
Wielbasis	1475 mm
Balhoofdhoek	28,8°
Naloop	118 mm
Zithoogte	810 mm
Drooggewicht	223 kg
Tankinhoud	19 liter, waarvan 3 l reserve
Prijs	f 18.995,-; afleveringskosten f 375,-
In België	BF 299.000
Leverbare basiskleuren	Pyreneëen-bruin-metallic, zwart-metallic, beige-metallic
Garantietermijn	twee jaar
Importeur	Honda Nederland BV, Nikkelstraat 17, 2984 AM Ridderkerk (0180-491777)
Voor België	Honda Belgium, Wijngaardveld 1, 9300 Aalst (053-725111)



Simpel en doeltreffend, die uitklapbare bagagehaakjes onder de buddy

DEAUVILLE

TEST HONDA NT650V DEAUVILLE

En zeker als je met een duopassagier rijdt, kom je wel wat trekkracht te kort, daarvoor zou de Deauville wel zo'n 15 pk meer kunnen gebruiken. Maar voor sologebruik vind ik dit blok eigenlijk sterk zat. Hij komt voor een gewone rijstijl vlot genoeg van de plek en op de snelweg is een kruissnelheid van 140 km/uur is helemaal geen punt. Harder kan ook nog, als het even moet loopt hij - zonder passagier dan - zelfs 179 km/uur, waarbij de snelheidsmeter even over de 190 kruipt. Het is trouwens frappant om te merken dat de Deauville het hardst loopt als je gewoon rechtop zit. De kuip schijnt ook zo ontwikkeld te zijn dat er lucht tussen de ruit en de rijder wordt geleid, waardoor de rijwind die over de ruit komt ook over de berijder wordt geblazen. Het karakter van de 650cc-V-twin past prima bij deze motorfiets. De Deauville is tenminste niet zo'n nerveus ding waarmee je steeds veel harder rijdt dan je van plan was. De kracht van het blok zit hem juist in de souplesse, je kunt er op secundaire wegen heerlijk soepel mee rijden. Het gas is goed te doseren en de motor pakt goed en soepel op als je weer gas geeft bij het uitkomen van een bocht. Bovendien kun je het blok nog eens lekker laten werken zonder dat je direct door de geluidsbarrière gaat of een oncontroleerbare acceleratie meemaakt. Een groot pluspunt van de V-twin is verder dat hij zeer zuinig met brandstof omspringt

en dat is voor de prijsbewuste forens natuurlijk prachtig. Voor de toerrijder betekent dat een lekker actieradius, want de tankinhoud mag met negentien liter niet uitzonderlijk groot zijn, bij een gemiddeld verbruik van 1 : 17,8 kom je theoretisch gezien toch mooi 338 kilometer ver. In de praktijk reed ik eenmaal 330 kilometer, waarna ik 18,5 liter moest tanken... De versnellingsbak en de koppeling van de Deauville zijn net als het motorblok een toonbeeld van souplesse. De koppeling laat zich met één vinger bedienen en is bij normaal gebruik uitstekend te doseren. Alleen bij stoplicht-sprintjes grijpt de koppeling eerst niet



- en dan te bruusk aan, waardoor de motor nog wel eens „doodvalt“. De versnellingen laten zich geweldig mooi schakelen met korte, zekere schakelwegen. Alleen van de eerste naar de tweede versnelling komt er nog wel eens een klakgeluid uit het vooronder. Voor de echte commuter (zoals een forens tegenwoordig in yuppen-taal heet) is er trouwens ook een hak-teen-schakeling verkrijgbaar. Dan krijg je geen schakelplek op de versgepoetste neus van je dure Van Bommels...

Groots

De Deauville staat voor f 18.995,- bij de Honda-dealers. Dat is in vergelijking met zijn zwaardere soortgenoten misschien niet duur, maar voor een 650cc-twin is het best gepeperd. Daar staat tegenover dat je wel waar krijgt voor je geld. De Honda Deauville is mij in



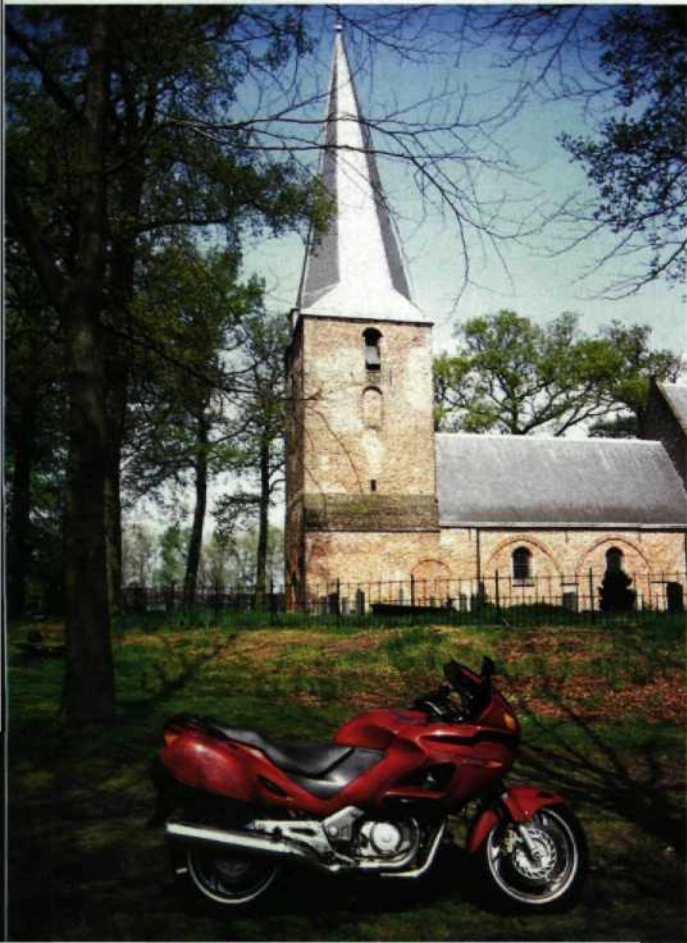
PLUSPUNTEN

- superzuinig
- goede remmen
- fantastisch stuurgedrag
- veel bergruimte
- goede vering

MINPUNTEN

- snel zadelpijn
- turbulente rond helm
- beetje tam

De koffers zijn klein, maar er zijn grotere deksets te koop



Aan beide zijden heeft de Deauville bagagevakken in de kuip, waarvan het rechter afsluitbaar is

De veerverspanning van de achterschokdemper is door een draaiknop in te stellen

Honda kon de Deauville betaalbaar houden door de bestaande techniek van de NTV te gebruiken. Je kunt wel veel willen, maar je moet de kerk wel in het midden laten, nietwaar...

de afgelopen weken uitermate goed bevallen. Het is een uitermate praktische, gemakkelijke en probleemloze motorfiets. Hij mag dan niet beschikken over een flitsend acceleratievermogen, hij heeft wel alle andere benodigde eigenschappen om vlot door het drukke fileverkeer te komen en ook voor een flinke toertocht heeft hij alle benodigde capaciteiten. Ook denkt de Deauville in het gebruik aan je portemonnee, want hij is zuinig met benzine. De Honda NT650V Deauville heeft misschien een klein „hart“, zijn prestaties vind ik toch groots!

