

No-nonsense-mi



Zelden zal een motor internationaler kunnen worden genoemd dan de nieuwe NT650V Deauville van Honda, waarvoor de Japanse fabriek maar liefst acht internationale vestigingen inschakelde om de bouwstenen aan te dragen. Het V-twin-blok komt uit Japan, het rijwielgedeelte uit Spanje, de cardan uit de USA, wielen, radiator en remschijven uit Thailand, spiegels uit Taiwan en ook de Honda-fabrieken in Italië, Frankrijk en Hongarije droegen hun steentje bij. Het resultaat van deze internationale samenwerking is een stijlvolle, fraai gelijnde middenklasse-toerfiets, die een uitstekende aanvulling vormt op de GoldWing en de Pan-European in Honda's toerlijn. Van een geheel ander karakter is Honda's CB600SF StreetFighter, waarbij op basis van het CBR600F-blok een agressief ogende, naakte 600cc'er werd ontwikkeld. Kwalitatief staan beide machines op een zeer hoog peil, ondanks de no-nonsense-techniek van het rijwielgedeelte. Vering, remmen en frame zijn rechttoe, rechtaan geconstrueerd, zonder toeters en bellen, maar dat eenvoudig in de praktijk ook perfect kan werken, bewijzen zowel de Deauville als de SF, die beide in april in de showroom staan.

Het door Large Project Leader Masanori Aoki (geen familie van de racende Aoki's) uitgewerkte concept van de Deauville, zal zonder twijfel ook in Nederland een goede toekomst hebben. Met zijn prijs van krap negentien

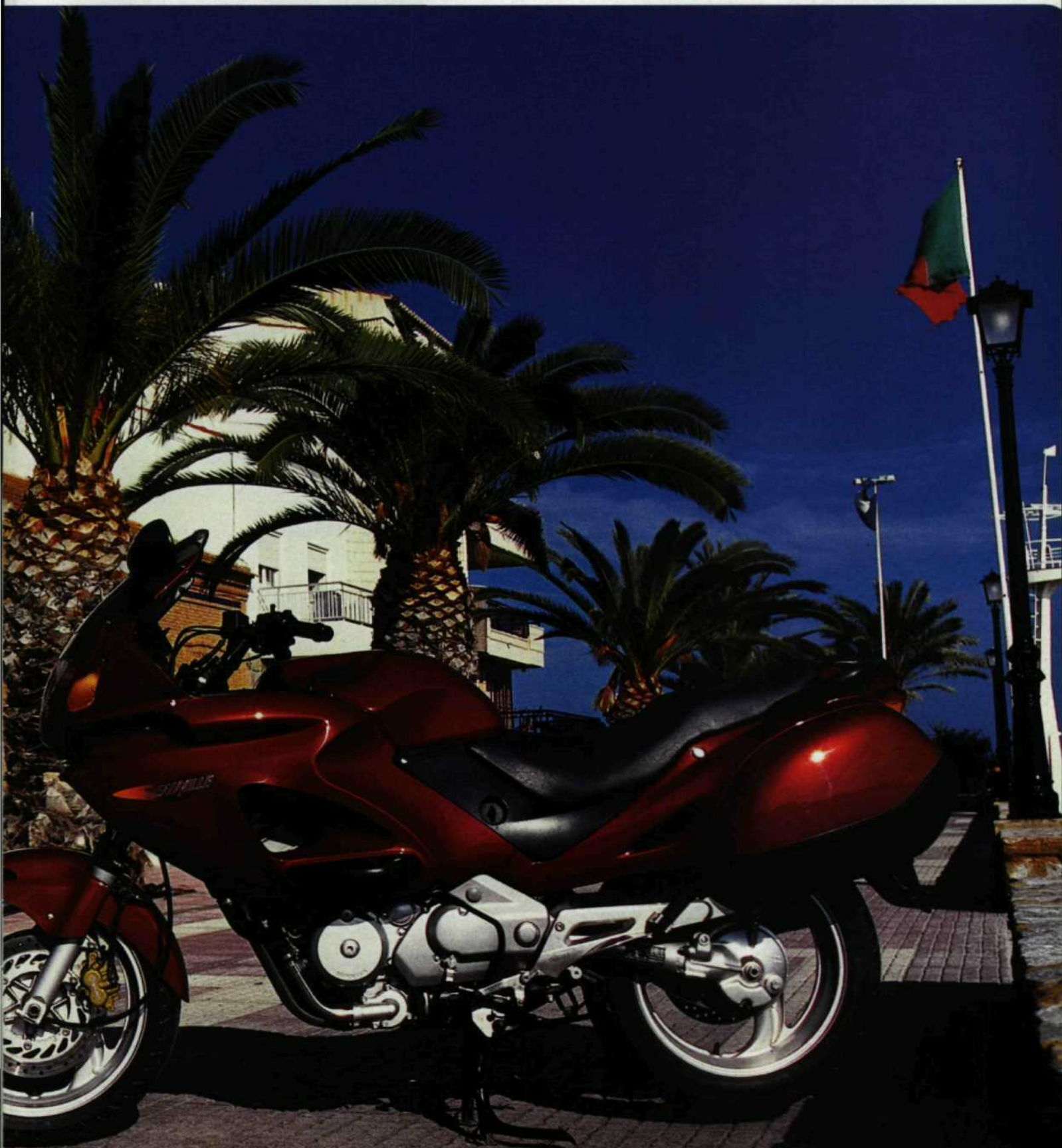
mille past de machine een stuk beter bij de portemonnee van toerliefhebbers dan de GoldWing en Pan-European, hoewel Honda zelf de Deauville niet direct als toermotor bestempelt. Vooral in zonnige landen als Frankrijk, Spanje en



(foto links boven) Zowel op de openbare weg als op het circuit van Cartagena bleek de naakte Honda CB600SF StreetFighter een sportief stukje speelgoed. Zowel de SF als de Deauville worden beide in Barcelona geproduceerd. De nieuwe Honda NT650V Deauville (foto rechts) combineert een uiterst fraai uiterlijk met gemakkelijk te onderhouden techniek en praktische bruikbaarheid

ddenklassers

tekst en foto's:
Coen Verburg en Jan Boer



EERSTE TEST HONDA NT650V DEAUVILLE EN CB600SF

Italië afficheert men de Deauville in eerste instantie als de ideale woon-werk-machine voor de jonge, geslaagde zakenman en pas in tweede instantie als een zeer geschikte middenklasse-toerfiets. Daarmee kan men bijvoorbeeld in het weekend van Parijs naar de Normandische badplaats Deauville rijden.

Veel accessoires

De Deauville is motorisch gebaseerd op de al tien jaar op de markt zijnde NTV650 Revere. De techniek hiervan is bewezen en eenvoudig. De watergekoelde V-twin heeft een blokhoek van 52° en door het Honda-trucje van de op 76° staande krukappen heeft de 647 cc grote motor geen balansassen nodig, maar draait vrijwel trillingvrij. De brandstof wordt aangevoerd door twee 36,5 mm grote constant-vacuüm-carburateurs. De cilinderkoppen hebben elk één bovenliggende nokkenas, drie kleppen (twee inlaat en een uitlaat) en twee bougies.

De motorprestaties zijn voor een middenklasser niet wereldschokkend, maar met zijn 41 kW (55,7 pk) kan de Deauville uitstekend uit de voeten, vooral ook omdat de motor relatief erg soepel is. De motor springt erg zuinig met de brandstof om, hetgeen geleid op de huidige benzineprijzen zeker een niet te versmaden positieve eigenschap is. Op de 220 km lange testroute in de omgeving van het Zuid-Spaanse Cartagena noteerden we bij een normaal toertempo een gemiddeld verbruik van 1 : 19. Dankzij een tankinhoud van negentien liter kan er dus een behoorlijk stuk worden gereden alvorens weer te moeten tanken, want de actieradius is een dikke 300 km.

Het no-nonsense-karakter van het blok vind je ook terug in alle andere aspecten van de nieuwe Deauville. De vering, bijvoorbeeld, heeft nauwelijks stel mogelijkheden, maar functioneert perfect. De voorvork heeft luchtondersteuning en achter kan met behulp van een hydraulisch opererende draaiknop de veervoorspanning snel en gemakkelijk worden gewijzigd. En dat is heel erg praktisch als je bijvoorbeeld door de week solo rijdt en er in het weekend met partner en bagage op uit wilt trekken.

In dit verband moeten we ook de enorme lijst van zinvolle accessoires noemen die voor de Deauville leverbaar zijn. De inhoud van de niet afneembare standaard-zijkoffers kan worden vergroot door de standaarddeksels te vervangen door grotere exemplaren. De inhoud neemt daardoor toe van zeventien naar 28 liter en dan past er zelfs een integraalhelm in. De filosofie achter de smalle koffers is dat de machine tijdens woon-werkverkeer gemakkelijk langs stilstaande

auto's moet kunnen rijden. De lijst van accessoires vermeldt verder onder andere een 35-liter-topkoffer, binnentasen, een speciale tanktas, verwarmde handvatten en eventueel lowers om de zijkanten van de stroomlijn naar beneden te verlengen. Tot de standaard aanwezige zinvolle details behoren de van de Pan-European bekende „vleugeltjes” in de stroomlijn, waaronder stevige stalen valbeugels verborgen gaan.

Onderhoudsvriendelijk

Niet alleen de aanschafprijs van de Deauville is betaalbaar, maar dat geldt volgens verwachting ook voor het onderhoud en de directe rijkosten. Het gunstige benzineverbruik noemden we al en gezien de eenvoudige techniek van het blok en de aanwezigheid van een cardan zal ook de prijs van een onderhoudsbeurt niet de pan uitrijzen. De machine rijdt uitstekend: hij is stabiel, comfortabel, biedt zelfs aan twee personen een riante zitpositie en paart dit alles aan een werkelijk gelikte vormgeving. De prestaties van de Deauville mogen er best zijn. Het blok loopt als een zonnetje, is geluidsarm en laat op een vriendelijke manier voelen dat het aan het werk is. Dat wil zeggen: je voelt hem wel draaien, maar hinderlijke trillingen ontbreken in elk toereengebied.

De vijfversnellingsbak schakelt perfect en de motor heeft meer dan voldoende



Voor de NT650V Deauville heeft de Spaanse Montesa Honda-fabriek een groot aantal nuttige accessoires ontwikkeld, onder andere binnentassen (detailfoto rechts), een 35-liter-topkoffer, bredere zijdeksels voor de standaardkoffers, handvatverwarming en lowers voor de kuip (grote foto)

Net als bij de Pan-European zitten bij de Deauville onder de „vleugeltjes” van de kuip een paar stevige stalen valbeugels verborgen

de koppel om vlot van de plaats te komen. De machine loopt redelijk snel naar een kruissnelheid tussen de 130 en 150 km/uur. Wil je harder, dan moet het gas wat langer open blijven staan om de snelheidsmeter op 175 te krijgen. Hou je je aan de in ons land geldende snelheidslimiet van 120

km/uur, dan draait de V-twin in zijn hoogste versnelling 5000 tpm en voelt zich daarbij heerlijk. Het hoge toerstuur en de niet al te hoog geplaatste voetrusten leveren een uiterst ontspannen zitpositie op, te meer daar ook de 810 mm hoge buddyseat een perfecte ondersteuning



remmen en veel rubber aan de straat. Net als voor de Deauville snuffelde Honda nog eens goed in het magazijn naar geschikte onderdelen om een naakte basic-motor te bouwen in de 600cc-viercilinderklasse. In dit segment is Honda alleen goed vertegenwoordigd met de supersport-CBR600F. Op basis van het befaamde CBR600F-blok construeerde Honda de Hornet, die overigens in Nederland, België, Engeland en Spanje geen Hornet mag heten, omdat fietsenfabrikant Raleigh in deze vier landen deze naam heeft vastgelegd. Het Engelse woord Hornet betekent horzel en dat maakt Honda's bedoelingen met deze motor duidelijk: een fel machientje, heerlijk om te rijden en venijnige steken uitdelend naar de concurrentie, de

Suzuki Bandit en de Yamaha Fazer. De krachtbron werd iets teruggetuned voor meer koppel in het middengebiet en is nu goed voor 96 pk (70,6 kW) bij 12.000 tpm, tegen 105 pk voor de CBR600F. Het maximum koppel is 62,7 Nm bij 9500 tpm, 1000 toeren lager dan de 66 Nm/10.500 tpm van de CBR600F. In principe zijn de blokken volkomen identiek aan elkaar, met uitzondering van de carburatie en het uitlaatsysteem. De krachtbron ademt door 2 mm kleinere carburateurs (van 36 naar 34 mm) en een vier-in-twee-in-één-uitlaatsysteem. Over de fraaie viercilindertechniek van dit beproefde blok hoeven we u weinig te vertellen, maar wel de moeite van het vermelden waard is de injectie van frisse lucht in de uitlaatkanalen (identiek aan de recent geteste VFR800i), waardoor de uitlaatgassen vollediger verbranden en er minder schadelijke uitstoot is.



Nieuw frame

De SF-krachtbron hangt onder een totaal nieuw rijwielgedeelte, uitgerust met een stalen ruggegraatframe, opgebouwd uit een forse bovenbuis van rechthoekig profiel.

Ook bij de SF is eenvoud troef. Dat wil zeggen dat de machine een gewone telescoop heeft, zonder enige instelmogelijkheid voor vering en demping. Ook de monoschokdemper aan de achterkant wordt gekenmerkt door eenvoud. Hij steunt rechtstreeks af op de aluminium achtervork zonder tussenkomst van een Pro-Link-systeem. Alleen de

biedt. Kortom, we hebben het wel eens minder naar ons zin gehad dan in het zadel van de NT650V Deauville. In april voegen wij Honda's nieuwste middenklasse-toerfiets toe aan onze langeduurteststal, om er in het komende seizoen minimaal een rondje mee om de aardbol te rijden. En dat zien we bepaald niet als een straf...

CB600SF: motorrijden pur sang

Met de eveneens in Barcelona gebouwde CB600SF StreetFighter brengt Honda het motorrijden terug tot al zijn eenvoud: een heerlijke krachtige motor, een oerdegelijk rijwielgedeelte met eenvoudige techniek, goed doseerbare

De cockpit van de Deauville is zeer compleet uitgevoerd, zelfs een digitaal klokje ontbreekt niet. Enige puntje van kritiek is dat de waarschuwingslampjes van de clignoteurs overdag slecht zijn te zien

TECHNISCHE GEGEVENS HONDA NT650V DEAUVILLE

Motor: watergekoelde tweecilinder-viertaktmotor, cilinders in V-vorm in lengterichting, blokhoek 52°, krukassen onder 76°, één bovenliggende nokkenas en drie kleppen per cilinder; boring maal slag 79 x 66 mm; cilinderinhoud 647 cc; compressieverhouding 9,2 : 1; wet-sump-smeersysteem; twee Keihin-36,5-mm-constant-vacuümc carburateurs; twee-in-één-uitlaatsysteem.

Transmissie: primaire overbrenging d.m.v. tandwielen, $i = 1,763 : 1$; meervoudige natte platenkoppeling, kabelbediend; klauwengeschakelde vijfversnellingsbak, interne verhoudingen 2,571 - 1,882 - 1,500 - 1,240 - 1,074 : 1; secundaire overbrenging d.m.v. cardan.

Rijwielgedeelte: stalen brugframe, opgebouwd uit rechthoekige profielbuis; hydraulisch gedempte, luchtondersteunde telescoopvork, veerweg 115 mm, diameter vorkpoten 41 mm; achtervering met aluminium eenzijdige Pro-Arm-swing-arm en centraal geplaatste monoschokdemper, veerweg 120 mm, veervoorspanning instelbaar d.m.v. hydraulische draaiknop; remmen (voor) hydraulisch bediende schijfrem met dubbelzuiger-remklauw, schijfdiameter 296 mm, (achter) hydraulisch bediende schijfrem, schijfdiameter 276 mm; lichtmetalen gegoten wielen; banden (voor) 120/70-17, (achter) 150/70-17 (tubeless).

Elektrische installatie: contactpuntloze elektronische dubbele CDI-ontsteking; boordspanning 12 volt; accu 12 V/8 Ah; 345-watt-wisselstroomdynamo op linker krukstap; elektrische starter; koplamp 60/55 watt H4; achter- en remlicht 2 x 5/21 watt.

Uitrusting: stroomlijn met spiegels op de kuip; dashboard met kilometerteller, toerenteller, temperatuurmeter en digitaal klokje; controlelampjes voor vrijstand, groot licht, oliedruk en richtingaanwijzer; contactslot met geïntegreerd stuurslot; chokhendel links op het stuur; automatische benzinetoevoer; afsluitbare tankdop; elektrisch beveiligde zijstandaard; kleine berguimte onder de buddy; twee geïntegreerde zijzijkoffers van elk 17 liter, voor twee kleine bergvakjes, waarvan één afsluitbaar.

Leverbare accessoires: grotere deksels voor zijzijkoffers voor 11 liter meer inhoud; binnentassen; 35 liter topkoffer; rugsteun op topkoffer voor duopassagier; elektrisch verwarmde handvatten; kuipverlengers voor beenbescherming; 12 V-stopcontact; hak-teen-schakelpedaal; 20 liter tanktas; alarm en tank pad.

Maten en gewichten: wielbasis 1475 mm; lengte 2220 mm; breedte 770 mm; hoogte 1260 mm; grondspeling 150 mm; zithoogte 810 mm; droog gewicht 223 kg; tankinhoud 19 liter, waarvan drie liter reserve.

Prestaties: maximum vermogen (fabrieksopgave) 41 kW (55,7 pk) bij 8000 tpm; maximaal koppel 55 Nm (5,6 kgm) bij 6000 tpm.

Prijs: f 18.995,-; afleveringskosten f 375,-.

Leverbare basiskleuren: Pyreneeën-bruin metallic; zwart metallic en beige metallic.

Importeur: Honda Nederland BV, Nikkelstraat 17, 2984 AM Ridderkerk (0180-491777).
Voor België: Honda Belgium, Wijngaardveld 1, 9300 Aalst (053-725111)



EERSTE TEST HONDA NT650V DEAUVILLE EN CB600SF

veervoorspanning is door middel van een kliksysteem zevenvoudig instelbaar. De SF heeft een maatvoering die gericht is op het verkrijgen van lichte stuuereigenschappen en een grote wendbaarheid. De wielbasis bedraagt 1420 mm, de balhoofdhoek is 25°10' en de naloop is 94 mm. Om veel rubber aan de straat te hebben, kreeg de SF de wielen en banden van de Fireblade, hetgeen niet alleen een uiterst sportieve rijstijl toestaat, maar bovendien lekker „smoelt”. De vormgeving straalt agressiviteit uit en zo kan er ook dankzij de prestaties, de wegligging en de lekker aansprekende remmen mee worden gereden. Hoewel de machine erg compact is gebouwd, zit je ook als grotere rijder heel comfortabel „in” de machine. Je benen vinden lekker aansluiting aan de tank, waardoor je je één voelt met de SF. De zitpositie is semi-sportief, omdat de driehoek tussen het hoge stuur, de buddy en de voetrusten niet te krap is bemeten. Het uitrustingsniveau van de CB600SF is niet overdadig, maar wat er op moet zitten zit erop. De witte wijzerplaten van snelheidsmeter en toerenteller ge-

ven het dashboard een apart tintje en maken de meters bovendien gemakkelijk afleesbaar.

Gooien en smijten

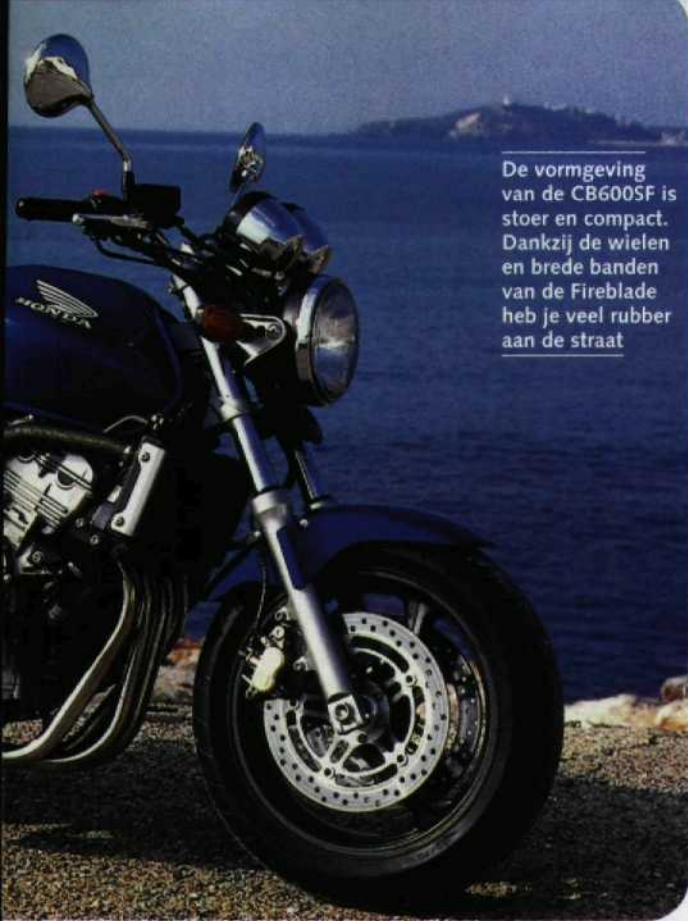
We reden Honda's StreetFighter zowel op de openbare weg als op het bochtenrijke en enigszins heuvelachtige circuit van Cartagena. Wat opvalt is dat de krachtbron uiterst soepel zijn pk's eruit laat rollen. In feite loopt het blok bij alle toerentallen en pakt zonder protesten op als je volgas geeft. Maar dat waren we al gewend van de CBR600F. Uiteraard komt een krachtbron met een toerenbereik van 13.000 toeren pas écht tot leven als de naald de 7000 toeren passeert en haalt de motor boven 10.000 toeren nog eens een keer extra diep adem. Het maakt de machine heel gemakkelijk berijdbaar en op Cartagena kon je bijvoorbeeld het hele circuit afjakkeren in drie en vier, zodat je als berijder alle aandacht bij het verloop van het bepaald niet eenvoudige circuit kon houden. Je kunt met de SF ongelooflijk gooien en smijten, want de machine stuurt



De witte wijzerplaten geven het dashboard van de CB600SF een apart tintje

Het 105 pk sterke blok van de CBR600F werd teruggetuned tot 96 pk en kreeg meer koppel in het middengebiet

licht en stabiel en kan in extreem genomen bochten gemakkelijk worden gecorrigeerd. Door het vele rubber aan de straat hadden we geen moment het idee dat we grip te kort kwamen, ondanks het feit dat links en rechts de slijtboutjes in de opklapbare voetrusten al snel tot het minimum waren afgesleten (evenals mijn laarzen trouwens...). De Michelin Hi-Sports zorgen op de SF voor een heel neutraal stuurgedrag. Wel werd de bandenspanning voor circuitgebruik teruggebracht van de standaard voorgeschreven 2,5 (voor) en 2,9 bar (achter) naar respectievelijk 2,2 en 2,4 bar. Zoals aan het begin gezegd brengt Honda met de SF het motorrijden terug tot al zijn eenvoud. Je hoeft je absoluut geen zorgen te maken over de afstelling van de machine, want er valt vrijwel niets aan af te stellen. Wel werd de achtervering opgedraaid tot drie klikjes vanaf het maximum. Zo eenvoudig kan „streetfichten” zijn... 



De vormgeving van de CB600SF is stoer en compact. Dankzij de wielen en brede banden van de Fireblade heb je veel rubber aan de straat

TECHNISCHE GEGEVENS HONDA CB600SF

Motor: watergekoelde viercilinder-viertakt-lijnmotor met twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder; nokkenasaandrijving d.m.v. ketting; boring x slag 65 x 45,2 mm; cilinderinhoud 599 cc; compressieverhouding 12 : 1; wet-sump-smeersysteem met vloeistofgekoelde oliekoeler; vier 34-mm-flatslide-CV-carburateurs; vier-in-twee-in-één-uitlaatsysteem.

Transmissie: primaire overbrenging d.m.v. tandwielen, $i = 1,863$; meervoudige natte platenkoppeling, kabelbediend; zesversnellingsbak, interne verhoudingen 2,928 - 2,062 - 1,647 - 1,368 - 1,200 - 1,086 : 1; secundaire overbrenging d.m.v. 525-ketting.

Rijwielgedeelte: Stalen ruggegraatframe, opgebouwd uit rechthoekig kokerprofiel; cartridge-telescoopvork met 41 mm dikke vorkpoten, veerweg 125 mm; achtervering met stalen swingarm en centraal geplaatste schokbreker, veervoorspanning zevenvoudig instelbaar, veerweg 128 mm; remmen (voor) dubbele schijfrem met twee zwevende 296-mm-rem-schijven en dubbelzuiger-remklauwen, (achter) schijfrem met 220-mm-rem-schijf en eenzuiger-remklauw; wielen 3.50x16 en 5.00x17; banden Michelin Hi-Sport, maten 130/70 ZR16 en 180/55 ZR17 (tubeless).

Elektrische installatie: contactpuntloze digitale ontsteking; boordspanning 12 volt; accu 12V/8Ah; wisselstroomdynamo 340 watt; elektrische starter; elektrisch beveiligde zijstandaard.

Uitrusting: twee spiegels op het stuur; dashboard met snelheidsmeter, toerenteller en temperatuurmeter; controlelampjes voor oliedruk, groot licht, vrijstand, en richtingaanwijzers; contactslot met geïntegreerd stuurslot; afsluitbare verzonken tankdop; vacuümgestuurde benzinekraan met reservestand; zijstandaard; verstelbaar remhendel.

Maten en gewichten: wielbasis 1420 mm; balhoofdhoek 25°10'; naloop 99 mm; lengte 2090 mm; breedte 730 mm; hoogte 1060 mm; zithoogte 790 mm; grondspeling 140 mm; droog gewicht 176 kg; tankinhoud 16 liter, waarvan drie liter reserve.

Prestaties: (fabrieksopgave) max. vermogen 70,6 kW (96 pk) bij 12.000 tpm; max. koppel 62,7 (6,4 kgm) bij 9500 tpm.

Garantietermijn: twee jaar.

Leverbare kleuren: metallic rood, metallic blauw, metallic zilver.

Prijs: f 16.195,- (exclusief f 375,- afleveringskosten).

Importeur: Honda Nederland BV, Nikkelstraat 17, 2984 AM Ridderkerk (0180-491777).

Voor België: Honda Belgium, Wijngaardveld 1, 9300 Aalst (053-725111).



Ook grote rijders passen goed op de CB600SF, die een semi-sportieve zitpositie heeft