

Met dank aan Ed Smits (www.motorfreaks.nl) voor de toestemming tot plaatsing op

www.hondadeauvilleclub.nl

Foto's: Zep Gori

1: Vleesch noch Visch



We schrijven het jaar 1998 als Honda een compleet nieuwe motor lanceert: de Deauville, gebaseerd op de NTV650 die al geruime tijd in het Nederlandse verkeer te vinden is. Met een tophalf kuip en geïntegreerde koffers moest de motor een gat vullen: dat van de lichte toerfiets. Multi-use was een kreet die in die tijd veel werd gebezigd om het concept van die Deauville nader te verklaren. Rank genoeg om snel en gemakkelijk door de grote stad te laveren, comfortabel genoeg om met z'n tweeën er een weekend tussenuit te gaan.

Een concept dat – volgens Honda traditie – vier jaar later flink onder de loep werd genomen, waarbij vooral veel aandacht werd besteed aan het forens-aspect van de fiets. De inhoud van de kofferset werd flink vergroot en daarnaast kreeg de fiets het combined braking system (CBS) aangemeten.



Toch wist de Deauville niet het massale motorpubliek aan te spreken en sneeuwde de fiets al snel onder in al het andere motorische geweld. Misschien vanwege het feit dat de motor niet écht ergens in uitblonk en zich zodoende als de spreekwoordelijke grijze muis tussen die overige modellen had genesteld. Of anders gezegd: Vlees noch Visch. Te weinig bagage mogelijkheden om als serieuze toerfiets door het leven te gaan, niet écht neutraal sturen om lekker door de file te laveren en té weinig vermogen om met z'n tweeën op pad te kunnen gaan. De taak voor de heren ontwerpers was dan ook duidelijk: verbeter de Deauville op alle fronten, zonder in te moeten boeten op het een of het ander. Zo gebeurde en nu, wederom vier jaar later, werd de 2006 uitvoering van de Deauville in het fraaie Griekse Athene voor het eerst aan de wereldpers voorgesteld onder het motto: Evolution of the multi-use.



2: Champs-Élysées Cruiser



Nu moet ik eerlijkheidshalve toegeven dat ik – op voorhand – niet echt iets had met de Deauville. Enerzijds omdat de fiets voor mij nou niet bepaald een uitdagende uitstraling had, anderzijds ook omdat ik er nog nooit op had gereden. En onbekend maakt in ons kleine kikkerlandje nog steeds onbemind, nietwaar? Daarbij komt ook nog eens dat de fiets geen echte tegenhangers heeft, wat het geheel nog lastiger maakt. Want hoe moet je de Deauville in hemelsnaam zien?



Tijdens de presentatie op de vooravond van de introductie wordt dat direct duidelijk: met de term “Champs-Élysées cruiser” wordt de spijker op z'n kop geslagen. Of, zoals een collega het wist te verwoorden: een mini-Pan European.

Meer comfort, meer bagagemogelijkheden, meer vermogen (bij strengere emissie-eisen) én een beter rijwiel- gedeelte voor verbeterd (lees: neutraal) stuur- gedrag. Dat is wat de heren engineers als doel hadden bij de ontwikkeling van de nieuwe fiets. Om dat te realiseren moest de fiets van a tot z grondig worden aangepakt. Om te beginnen het motorblok, dat voor de 2006 versie een flinke boost heeft gekregen. Het vermogen klom van 56 naar nu 66 Pk, een toename van maar liefst 18%. (Tel daarbij op dat de motor nu voorzien is van een katalysator en voldoet aan de strenge Euro3 norm en je kunt met recht praten over een sterk verbeterd motorblok.) Desondanks is het kloppende hart van de machine nog steeds de trouwe V-twin die zijn oorsprong inmiddels al weer 18 jaar geleden zag in de NTV650 Revere. Om die tien extra paarden te activeren werd het blok flink onder handen genomen. Enerzijds werd de cilinderinhoud licht vergroot naar nu 680cc (een toename van 33cc), anderzijds werd de ademhaling flink onder handen genomen.

De grotere cilinderinhoud wist men te realiseren door de zuigers in diameter 2mm groter te maken (van 79 naar nu 81mm), terwijl de slag van de motor ongewijzigd bleef. Ook werden zuiger en zuigerstang lichter gemaakt, dit ter bevordering van een snelle gasrespons. De betere ademhaling werd gerealiseerd door – met name - de driekleps cilinderkop met carburateurs te vervangen door een moderne vierklepskop met benzine injectie. Al met al leverde de waslijst aan modificaties een gewichtsbesparing op van maar liefst 1,4 kilo.

Net als op bijvoorbeeld de CBR of VFR is de Deauville nu ook voorzien van de PGM-FI benzine-injectie. De 40mm inlaatkelken – die zijn voorzien van 12-gats injectoren - zijn daarbij als een unit geïntegreerd en worden gevoed door een 7,5 liter (was 4,5 liter) grote airbox. De dubbele bougie moest het veld ruimen voor een enkele bougie die nu centraal is geplaatst in de cilinderkop.

. Maar niet alleen inwendig, ook uitwendig werd de Deauville flink onder handen genomen. De fiets heeft een nieuw smoelwerk aangemeten gekregen wat hem geeneens verkeerd staat. En hoe langer we er naar keken, hoe meer lijnen er in terug te vinden waren. Kijk alleen naar het neusje en die fiets doet je denken aan de CBF600. Kijk je daarentegen naar het ruitje, dan krijgt de motor ineens een erg hoog R1200ST gehalte. En dat was alleen de voorkant, kijk je naar de achterkant dan heeft die een redelijk Pacific Coast (je weet wel, die fiets die officieel nooit werd gevoerd maar wel heel veel werd verkocht) gehalte, terwijl het geheel dan ook wel weer iets “Pan European-achtigs” heeft. Hoe zeiden

we het ook weer? Een Mini-Pan.



Het Baguette-gat

Een van de doelen die de heren engineers zich hadden gesteld was het vergroten van de kofferruimte, zonder dat de motor daarbij breder zou worden. Iets waar men wonderwel goed in is geslaagd, want in zijn totaliteit groeide de kofferruimte van 43,5 naar nu 56,7 liter, een toename van maar liefst 13,2 liter. Dit werd gerealiseerd door de koffers langer en dieper te maken, waarbij de linkerkoffer van 24 naar 27,4 liter en de rechterkoffer van 19,5 naar 26,7 liter groeide. Daarnaast werden linker en rechter kofferdeel middels een open verbinding aan elkaar gekoppeld, hetgeen nog eens 2,6 liter extra ruimte opleverde. Dat deze open verbinding al snel de naam "Baguette-hole" heeft gekregen behoeft daarbij geen toelichting.



3: Griekse wegen...



Verstelbaar windscherm

Evolution of Multi-use werd ook doorgevoerd bij het windscherm, dat nu in twee standen is in te stellen. Een lage stand voor – bijvoorbeeld – doordeweeks in de stad, de hoge positie – wederom bijvoorbeeld – een toerist in het weekend. Net als bijvoorbeeld de Suzuki V-strom of BMW R1200ST is bij de Deauville het windscherm nu in hoogte verstelbaar geworden. Qua vormgeving deed het mij in de lage stand aan de R1200ST denken, terwijl de hoge stand een behoorlijk V-strom gehalte heeft. Net als bij de V-strom is ook bij de Deauville de hoogte-instelling niet elektronisch geregeld maar door middel van het anders monteren van de ophangbeugels, wat volgens Honda een fluitje van een cent moet zijn. "High screen sir? We change for you, izza piece of cake." Yeah right, zo gemakkelijk dat ze met z'n drieën zijn. En reken er maar niet dat ze het thuis komen doen...



Vanaf de eerste meters die ik met de Deauville afleg valt me meteen op hoe gemakkelijk de motor zich laat sturen. Lichtvoetig, neutraal en erg precies. Ik heb dan ook totaal niet het idee hier met een – afgetankt – 259 kg zware motorfiets onderweg te zijn. Het blok, dat mooi trillingsvrij loopt, laat zich daarbij erg schakellui rijden. Geen haar aan mijn hoofd twijfelt aan die tien extra paarden die de Deauville dit jaar heeft meegekregen. Maar dat is eigenlijk nog niet eens zijn grootste verbetering, want dat is toch wel het sterk gestegen koppel (van 55 Nm naar 66,2 Nm, een stijging van maar liefst

20%! En dat voel je. De motor loopt (zeker voor een twin) ontzettend soepel en laat zich zonder problemen afknijpen tot onder de tweeduizend toeren, waarna hij zonder horten of stoten tot in de begrenzer – die bij 8.500 toeren een eind aan het feest maakt – door gaat. Enkel de versnellingsbak ontkomt niet aan een puntje van kritiek. Hij schakelt minder soepel dan je zou mogen verwachten en geeft daarbij een luide ‘Yamaha klak’ in eerste en tweede versnelling. Nu is die klak op zich niet zo’n punt en het houtherig schakelen zou ook wel eens beter kunnen worden naarmate het motorblok is ingereden (het door mij gereden exemplaar had bij aanvang van de test een vette 938 kilometer op de teller). Vervelender was daarentegen dat de motor - bij stilstand - erg moeilijk in z'n vrij te krijgen was. Rollend geen enkel probleem, maar bij stilstand ging het een stuk minder soepel.

Onze Japanse voorrijder houdt nog even het tempo laag, en dat blijkt een reden te hebben. Om te beginnen heeft het Griekse asfalt beduidend minder grip dan wij in Nederland gewend zijn, enerzijds vanwege het marmer dat met bitumen wordt vermengd en anderzijds vanwege het woestijnzand dat precies tijdens deze introductie vanuit Afrika kwam overwaaien. Het was dan ook niet geheel onverstandig van de heren Japanners om ons even – rustig – te laten wennen aan de omstandigheden. Daarnaast was er halverwege de kustweg ook nog een politiecontrole, maar gezien het rijgedrag van de lokale Grieken kon ik me niet aan de indruk onttrekken dat zich hier niemand daar druk om maakt. Grieken rijden namelijk allemaal alsof ze aan het trainen zijn voor de lokale Grand Prix. Maar dat even terzijde. Het geeft mij in ieder geval even de tijd om de nieuwe Deauville rustig op me in te laten werken.

Het zadel is bij de 2006 versie dikker en smaller geworden én daarbij nog eens 8mm lager geplaatst, wat maakt dat de zit op de Deauville erg ontspannen is. Je zit nu als het ware iets rechter op de motor. Jammer is wel dat het zadel niet in hoogte instelbaar is. Met mijn 1.72 meter lengte was de motor mij op het lijf geschreven (zelfs rijden door erg los en mul zilverzand was geen probleem), maar ik kan me voorstellen dat iemand die een boom groter is daar anders over denkt. Dankzij die rechte zithouding heb je ook erg veel overzicht in het verkeer, niet onbelangrijk als je – bijvoorbeeld – 's avonds door de drukke Griekse avondspits (voor zover je in Griekenland kunt spreken over een avondspits) moet rijden.



CBS met ABS

Dat Honda veiligheid hoog in het vaandel heeft staan, heeft ook bij de Deauville zijn weerslag gehad. Vanaf volgend jaar zullen nagenoeg alle modellen in ABS uitvoering leverbaar zijn, en daar is dit model geen uitzondering op. De fiets die het afgelopen jaar al was voorzien van het combined braking system (waarbij met de voorrem tevens 1 remzuiger achter wordt bediend en met de achterrem 1 remzuiger in de voorrem) is voor 2006 ook in ABS leverbaar. De ABS unit beschikt over een 16-bit ECU unit die de hele zaak – vijf keer per seconde – bewaakt, en bevat daarbij een zelf-diagnose

programma.

Dat het werkt, konden wij op het Griekse vasteland zelf aan den lijve ondervinden. Vooral in de bocht kun je duidelijk de voordelen van het CBS ABS systeem voelen. Niets oprichten, maar gewoon z'n lijn vasthouden. Dat doet de Deauville als je in een bocht ineens in de ankers moet. Enig nadeel vond ik persoonlijk het aangrijppunt van de ABS, wat voor mij persoonlijk wel wat hoger had mogen liggen. Waarmee niet is gezegd dat je niet hard kunt remmen met de Deauville, want op het moment dat de ABS – een fractie van een seconde – ingrijpt ben je al behoorlijk aan het vertragen. Tevens moest daarbij de remhandle behoorlijk ver worden ingeknepen, maar die is – gelukkig – middels een stelschroef wel weer instelbaar.



Pagina 4: en Grieks vegen





Overzichtelijk en van een modern digitaal display voorzien instrumentarium.



Een strak kontje, nu met meer inhoud.

Een ander voordeel van het 'min of meer toeristische tempo' is dat ik in alle rust het instrumentarium van de Deauville kan bestuderen. De grote snelheids- meter en de toerenteller zijn centraal in je blikveld geplaatst, met daartussen en daarbuiten nog een scala aan meters, controlelampjes en - hoe kan het ook anders anno 2006 - een digitaal display. Die buitenste meters zitten niet echt in je blikveld, maar dat is ook niet nodig, tenzij je elk moment wilt weten hoeveel benzine je nog hebt en hoe warm de motor het heeft. Het digitale display is, zoals het een echter toermotor betaamt, voorzien van een kilometer- teller, dubbele tripmeter, een klokje én bovendien ook nog een 'gemiddeld verbruik/actueel verbruik' waarde. Waarbij die laatste functie wel eens aan de positieve kant kan zijn, maar daarover meer in het kader elders in dit artikel.

Opmerkelijk zijn trouwens de alarmlichten, die hun werk nu ook blijven doen zonder dat daarbij de sleutel in het contact moet blijven zitten. Zet - met de sleutel op contact - de alarmlichten aan, haal de sleutel uit het contact en voila, de lichten blijven branden. Wel zo veilig als je alarmlichten wilt voeren en daarbij je motor moet verlaten. Om de lichten vervolgens uit te zetten is een druk op de schakelaar voldoende, hiervoor hoeft je de motor niet opnieuw op contact te zetten.



Of de nieuwe Deauville sterker is geworden? Ik dacht het wel...

Strak plan

Nadat we de controles zijn gepasseerd en het tempo flink wordt opgevoerd is al snel duidelijk dat men bij Honda zijn huiswerk goed heeft gedaan. Zo opmerkelijk gemakkelijk als de motor zich met lage snelheid liet rijden - alsof je met een scooter door het verkeer aan het zoefen bent - zo strak houdt de fiets zich bij tempo asociaal. Nu is grip hier op het Griekse vasteland de beperkende factor, maar zeker weten dat thuis op de lokale dijk ik menig supersporter het leven zuur zou kunnen maken met deze Deauville. Met name de voorkant van de machine sterk is verbeterd. Bij het flink aangrijpen van het (overigens erg goede) CBS/ABS systeem wil de motor nog wel in z'n veren duiken, maar blijft daarbij nog wel veerweg overhouden. Dit in tegenstelling tot zijn voorganger die al snel de neiging had om door te slaan. Tenminste, volgens de aanwezige journalisten die in het verleden wel op die voorganger hadden gereden.



Verbruik en Euro3

Tijdens de presentatie werd het nogal benadrukt: Honda heeft het milieu hoog in het vaandel staan. Niet alleen voldoet de motor ruimschoots aan de Euro3 norm (zie schema), daarbij is de motor volgens de heren technici fors zuiniger geworden. Een verbetering van 8%, wat betekent dat per tank 50 kilometer meer gereden moet kunnen worden.

Vooralsnog is dat echter nog een vraagteken. Tijdens onze rit kwamen we tot een verbruik van 1:16,3, wat nou niet bepaald wereldschokkend zuinig is te noemen. We moeten daarbij wel echter de kanttekening plaatsen dat we niet 100% zeker weten of de tank 's ochtends helemaal wasafgetankt.

Feit blijft dat ondanks de hoge mate van comfort de fiets aan de voorkant erg veel vertrouwen uitstraalt en dat is zonder meer een compliment aan de heren engineers van Honda.



Goed voor 10 extra paarden, de nu 680cc tellende V-Twin.



Onderhoudsvrije cardan, alleen waar die ophangogen voor zijn?

Het duurde dan ook niet heel erg lang voordat ik ging proberen hoeveel stoute dingen je met een Deauville kunt doen. En geloof me, dat zijn er veel. Zelfs de lichte regenval kon daar

geen verandering in aanbrenge. Of het nu een vonkenregen in de bocht of een wheelie rechtdoor betrof, de Deauville slikte het allemaal als zoete koek. En dat is zo op z'n tijd best wel eens lekker. Net als het rijwielgedeelte bleken ook de remmen onder alle omstandigheden hun werk goed te doen. Goede feedback, goede vertraging en daarbij mooi stabiel blijven. Bijremmen in de bocht? Geen probleem, zonder dat de motor zich op wil richten kan de motor stevig vertragen. Ongetwijfeld zal hiervoor het Dual Combined Braking System mede verantwoordelijk zijn, bij het aangrijpen van de voorrem wordt namelijk ook één remzuiger van de achterrem bediend (en visa versa), wat maakt dat de motor én meer vertraagt én daarbij stabiel blijft.

Deauville of Do viel?

Ik had het kunnen weten natuurlijk. Rijden in het fraaie Griekenland (en dan met name keren op de weg) is niet aan mij besteed. Was in 1993 een over het hoofd geziene tegemoetkomende automobilist reden voor mij om tijdens het keren met motor en al om te vallen (met een gebroken enkel en gipsvlucht naar Nederland terug tot gevolg), nu werd ik - wederom tijdens keren op de weg - getorpedeerd door een Israëlische aanval van links, wat zomaar het einde van de test had kunnen betekenen. Gelukkig bleef het ditmaal bij wat kuipschade, volgens de Japanners echter *No problem, we've got spare parts!*

Wat er gebeurde? Tijdens de fotoshoot 's middags was ik - zoals iedereen - na de fotobocht aan het keren voor de volgende shoot, als de Israëlische collega nog even lekker de hoek om komt knallen. En mij met Deauville en al (terwijl er links en rechts zeeën van ruimte was) daarbij torpedeert. Ergo: van links een beschadigde bovenkuip en linkerhand ten gevolge van de torpedo-aanval, van rechts een beschadigde valprop en bekraste zijkoffer ten gevolge van het omvallen.



Een Israëlische aanval van links.....



... was de Deauville teveel. De valbeugel nam de klap van het omvallen op, maar kon niet voorkomen dat de zijkoffer werd beschadigd.

Voor je het weet zit je te vegen met de Deauville alsof je met een sportieve toerfiets aan het sturen bent. Natuurlijk, als hij op z'n zijkant ligt dan merk je heus wel dat de fiets een drooggewicht van 239 kg heeft - en ja, ook dat hebben we geprobeerd - maar is de massa eenmaal aan het rollen dan lijkt het alsof al dat gewicht als sneeuw voor de zon is gesmolten. Gas erop, gaan met die banaan en voor je het in de gaten hebt rijdt je snelheden die in Nederland voldoende zijn voor een publieke liquidatie. Qua topsnelheid zal hij waarschijnlijk het onderspit moeten delven bij een Suzuki V-strom, maar die heeft dan ook beduidend minder gewicht met zich mee te slepen. En dan nog zullen de verschillen niet echt schrikbarend groot zijn. Nu waren de wegen té smal, té kronkelig en (vooral) té onbekend om veel topsnelheid- metingen te doen, maar daar waar mogelijk wist ik nog altijd met gemak 180 km/u op de teller te zetten, waarbij de motor trouwens mooi stabiel en koersvast bleef.



Goede zit ook achterop, met mooi geïntegreerde handgrepen.

Dat onder al dat sportieve geweld de voetsteunen al snel over het asfalt schuren is de Deauville daarbij vergeven. Het is nu eenmaal geen motor à la supersport c.q. superbike en dan weet je dat het kan gebeuren. Een comfortabele zit is dan belangrijker dan die paar graden meer grondspeling. En hoewel de schraapgeluiden anders deden vermoeden konden we bij nadere inspectie niet meer ontdekken dan die geschraapte voetsteunen. Zowel de middenbok als ook de uitlaat zagen er aan het einde van de testdag nog maagdelijk uit, en dat is gewoon goed te noemen.



5: Conclusie



Het beste van beide werelden, dat was wat men bij Honda voor ogen had bij de ontwikkeling van de nieuwe Deauville, en daarin is men in Japan zeer zeker in geslaagd. Geschikt voor de forens die dagelijks woon-werk verkeer moet rijden en met het zelfde gemak geschikt voor de toerrijder die z'n motor in het weekend gebruikt voor lange of korte toertochten.

Om dat te realiseren werd zowel het rijwielgedeelte als ook het motorblok stevig onder handen genomen. En met succes, want de NT700V Deauville (zoals deze motor volledig wordt geschreven) is zondermeer een lekkere motorfiets die zich dan ook erg lekker en gemakkelijk laat rijden. De forens zal zich gelukkig prijzen met de enorm vergrootte

kofferruimte (Jezus, het lijkt wel een auto met zo'n term) en slim gekozen doorsteekgat, het neutrale stuurkarakter én (optionele) ABS remmen.



Als optie verkrijgbaar: een speakerset met aansluiting voor een externe MP3 speler.

De toerrijder zal zich vooral gelukkig prijzen met het stabielere rijwielgedeelte (met name aan de voorkant) en het sterkere motorblok, waardoor rijden met bagage en duopassagier de motorfiets een stuk beter af zal gaan.

Toch is het niet allemaal goud dat bij deze (hoe toepasselijk goudkleurige) Deauville blinkt. Allereerst was de versnellingsbak niet bepaald vlekkeloos, vooral het vinden van de vrijstand bleek soms lastig te gaan. Daarnaast konden we ons niet aan de indruk onttrekken dat de motor minder zuinig is dan Honda ons wil doen geloven. Ook de afwerking was niet op het niveau van wat we normaal zijn gewend bij de gevleugelde Japanner. Zo sluiten de diverse kuipdelen niet 100% naadloos aan en hebben de afsluitdeksels in de kuip in open toestand redelijk veel speling. Als laatste is het jammer dat deze groottoerist niet is uitgevoerd met een elektrisch verstelbare ruit. Natuurlijk, het is weer een kostenpost, maar het maakt een in hoogte verstelbare ruit wel in een klap veel praktischer en dus nuttiger.



Dit vonden we goed

- Neutraal stuurkarakter

- Wendbaarheid
- Vermogen en koppel

Dit vonden we minder

- Afwerking
- Hakkerige versnellingsbak
- Neutraalstand

Scores

Uiterlijk 8,5 :

Moderne, strakke lijnen maken dat de Deauville het aanzien waard is.

Afwerking 7 :

Fraai kuipwerk in mooie kleurstelling, helaas sluiten de diverse panelen niet 100% strak aan.

Compleet en overzichtelijk dashboard. Motorisch 7,5 :

Sterke V-twin (die daarbij aan Euro3 voldoet), mooie vermogensafgifte. Versnellingsbak daarentegen was niet helemaal vlekkeloos.

Remmen 8,5 :

Erg goede remmen, goede vertraging, goede feedback. ABS in combinatie met CBS is absoluut een aanrader.

Vering 8 :

Soepele vering die op z'n taken is berekend. Veervoorspanning achter d.m.v. een handige draaiknop instelbaar.

Funfactor 8 :

Nooit geweten dat je met dit soort 'slagschepen' ook aardig kunt vegen.

Prijs 8,5 :

Voor net iets meer dan tien ruggen (ABS versie) heb je een hele complete fiets waarmee je bijna alles kunt doen. Auto eruit, Deauville erin.

Klik op de foto hieronder voor de film van deze motor:



6: Technische gegevens



Honda NT700V Deauville

Motor

Type V-Twin 52°

Koelsysteem Vloeistof

Cilinderinhoud 680 cc

Boring x slag 81x66mm
Compr. verh. 10:1
Klepaandrijving SOHC, 4 kleppen per cilinder
Ontsteking Digitaal
Starter Elektrisch
Benzinetoevoer PGM-FI elektronische benzine-injectie
Smering Wet sump
Vermogen (opgave) 65,6 pk @ 8.000 rpm
Koppel (opgave) 66,2 Nm @ 6.500 rpm

Transmissie

Aantal versnellingen 5, constant mesh
Primaire reductie Tandwielen
Finale reductie Cardan
Koppeling Nat, meervoudig platen

Chassis Frame Stalen twin-spar frame

Wielbasis 1.476 mm
Balhoofdhoek 28°5'
Naloop 115 mm
Vering voor ø41mm telescopische voorvork, niet instelbaar
Vering achter Mono link, veervoorspanning instelbaar
Veerweg voor 115 mm
Veerweg achter 122,5 mm
Voorrem Dubbele schijf 296mm, 3-zuiger remtang met CBS (en optioneel ABS)
Achterrem Enkele schijf 276mm, 2-zuiger remtang
Voorband 120/70 17"
Achterband 150/70 17"

Afmetingen Lengte 2218 mm

Breedte 810 mm
Hoogte 1320 mm (1491 mm bij hoog windscherm)
Zadelhoogte 805 mm
Drooggewicht 236 kg (239 kg ABS versie)
Tankinhoud 19,7 liter
Reserve 3,5 liter