COMMUTER CUM LAUDE



In 1988 bracht Honda de, naar men zelf zei, CX 500 – opvolger op de markt. De NTV 650 Revere, die zijn opwachting maakte op het Brusselse salon van dat jaar. Een – deze keer in de lengterichting ingebouwde – 650 cc V-twin met een bijzonder strakke vormgeving, eenzijdige achterwielophanging, moderne techniek onder de tank en, vanzelfsprekend bijna, een kardan. Een in alle opzichten geslaagde motorfiets, die het echter moeilijk had om kopers te vinden. Daar waren twee oorzaken voor. Enerzijds was de motor te weinig spectaculair om een breed publiek (gaat hij maar 190 ?, 650 cc, pfff ! en meer van die onzin) aan te spreken. En ten tweede was daar de prijs die dicht, erg dicht, in de buurt kwam van een Duitse boxer-twin, in standaarduitvoering en met ongeveer dezelfde cylinderinhoud. Een motor zonder publiek dus, want terwijl de enen voor hetzelfde geld liever meer cylinders, kleppen en pk's in huis haalden, kon de motor door zijn niet geringe prijs ook het echte doelpubliek moeilijk overtuigen. Hetgeen Honda er na vijf jaar deed toe besluiten het epitheton Revere weg te halen en een NTV 650 op de markt te brengen voor een spectaculair prijsje. Of het verhaal van een motor die zich een doelpubliek creëerde.

Bij zijn introductie had de Revere nog andere katjes te geselen. Zo zou de NTV aanvankelijk standaard met koffers geleverd worden, wat later niet zo bleek te zijn. En ten tweede waren daar de perskritieken, die het roerend eens waren over de all-round kwaliteiten van de Revere maar die de weke voorvork eensgezind als slecht punt markeerden bij een sportieve rijstijl. Allemaal dingen die het verkoopssucces in de weg stonden. Onverdiend weliswaar, want de Honda NTV beviel ons van bij zijn verschijning in 1988 uitermate als middenklasse toermotor. Dat de NTV nu aangeboden wordt voor een zeer reële prijs lijkt ons reden genoeg voor een hernieuwde kennismaking.

Toen de NTV 650 in 1988 werd geïntroduceerd beschouwde men de V-twin als zeer geavanceerd. De Honda toonde de toen geldende maatstaf op het gebied van tweecylindertechniek. En nu, anno 1993, is dat eigenlijk nog steeds zo. Technische aanpassingen of verbeteringen werden dus niet doorgevoerd. Het grondconcept van het hart van de NTV 650 stamt uit de weinig succesvolle VT 500 : een 52 graden V-twin met 72 graden verzette kruktappen, waardoor de trillingen binnen de perken gehouden worden. De 647 cc V-twin beschikt nog steeds over drie kleppen (twee inlaat, een uitlaat) en twee ontstekingskaarsen per cylinder. Deze technische verfijning laat de NTV levendig op het gas reageren. Om hetzelfde doel te bereiken werden bijvoorbeeld sinds 1989 ook in de 34 mm CV-carburators iets wekere veren gestoken. Een krachtbron die levendig overkomt, daar was voor de Honda-ingenieurs alles aan gelegen, vandaar ook dat er veel belang werd gehecht aan een soepele vermogensafgifte en een redelijke krachtsontplooiing in de lage en middentoerengebieden. Deze beheersbare en toch zeer vlotte vermogensafgifte is een van de sterkste punten van de NTV. Vanaf 2 000 opm kun je het gas wijd open zetten zonder dat de motor zich verslikt. Het is echter pas vanaf 3 000 opm dat er schot in de zaak komt, terwijl wie er echt sportief tegenaan wil gaan de toerentellernaald niet onder de 4 000 of zelfs 5 000 opm zal laten uitkomen. Belangrijker is evenwel de vreugde waarmee de V-twin in toeren gaat. Voor je het weet zit je aan de rode zone en kan je een versnelling opschakelen. Even opletten wel bij het van twee naar drie schakelen want dat gaat niet altijd even feilloos. Wanneer je bij die overgang niet nadrukkelijk schakelt kun je wel eens tussen twee versnellingen blijven hangen. Voor het overige is het echt een plezier om tijdens een snelle rit in berg-

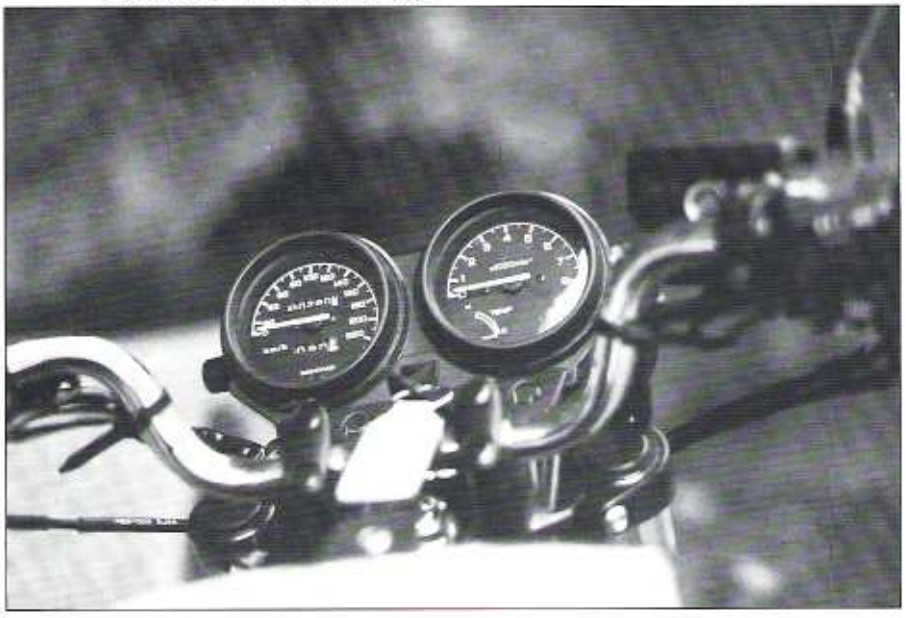


Boven : de Honda NTV 650 is een prima rijdende motorfiets. De afstand zadel / voetrusten is voor grotere rijders te krap gemeten.



Midden : de techniek van de Honda NTV 650 stelt de maatstaf voor de huidige tweecylindertechniek.

Onder : het dashbord is vernieuwd en afkomstig van de CB Seven Fifty.



achtig gebied de versnellingsbak te bespelen en de motor hoog in de toeren te laten draaien. Op die manier de 57 pk die uit de V-twin rollen kompleet benuttend zal menig krachtiger motor het in dit uitverkoren NTV-terrein lastig hebben met de 650.

Bijkomende goede punten op het onderdeel sportief-toeristisch rijden haalt de NTV door de licht te bedienen koppeling en de goed gekozen versnellingsbakverhoudingen. De versnellingen sluiten zeer mooi op elkaar aan, terwijl de 5de en hoogste versnelling als een soort overdrive kan beschouwd worden. Zo rij je in vijfde versnelling bij 5 000 opm een toegelaten 120 kilometer per uur, nauwelijks 1500 opm hoger is dat al opgelopen tot een illegale 160 kilometer per uur, terwijl we bij 7500 opm, een flinke 190 kilometer per uur uit de twin wisten te persen. Voorwaar niet slecht voor een zesenhalf twin, hoewel dient gezegd dat er vanaf 150 kilometer per uur iets trager naar de top opgeklommen wordt. Wat ook dient gezegd is dat de 150 plus regionen niet echt de sterkste kant zijn van de NTV 650. Niet alleen hang je als een vlag aan het relatief hoge (maar perfect in de hand liggende) toerstuur, ook wordt het op sportief bochtenwerk berekende rijwielgedeelte van de de NTV op hoge snelheden een tikkeltje instabiel, vooral dan op oneffen wegen. De voorhand gaat dan licht aanvoelen terwijl het 17 inch voorwiel zich door een put of bult in/op de weg makkelijk van de wijs laat brengen. Gevaarlijk wordt het echter nooit, al sloeg een kortstondige paniek bij een al even kortstondige speedwobble aan 190 op een slecht aangelegde Franse Departementale weg wel even toe. Maar ja, daar is deze machine niet voor gemaakt en bovendien, het mag niet.

We hadden het daarnet al over het op sportief bochtenwerk berekende rijwielgedeelte. En wat dat betreft staat de NTV uitstekend zijn mannetje. Het uit zeshoekige profielen vervaardigde hoofdframe voelt zeer stijf aan, terwijl ook de enkelvoudige achterwielophanging (Pro-Arm) geen steken laat vallen. De telescoopvoorvork met 41 mm dikke poten slikt alle oneffenheden mooi weg en slaat nooit dicht, ook niet bij hevige remmaneuvers op hobbelige bergweggetjes. Op sportief werk voorzien is de Pro–Link achtervering die zondermeer hard is en wel wat afbreuk doet aan het comfort, in het bijzonder wanneer de wegenonderhoudsploegen het hebben laten afweten. En dat doen ze tegenwoordig steeds vaker. Het stuurgedrag van de NTV is boven alle kritiek verheven, met dien verstande dat de gevoeligheid voor oneffen wegdek blijft. Hobbels en putten in de bocht hebben bewe-

ging in het stuur tot gevolg maar dat blijft allemaal perfekt kontroleerbaar. Op de NTV heb je nooit de indruk dat er iets fout kan gaan, en je gaat steeds sneller en platter door de bocht. Wat betreft stuurkapaciteiten gaat het allemaal even vlot. Lange, snelle bochten (waarbij je gezien de 57 pk goed aan het gas moet hangen) of korte gemene exemplaren, het gaat feilloos, met evenwel een lichte voorkeur voor bochten uit de laatste kategorie. Deze Honda spreidt namelijk een zelden geziene handelbaarheid tentoon, die in combinatie met de pittige krachtbron een ronduit prachtig afgewogen geheel oplevert. Voor die handelbaarheid tekenen het drooggewicht van 187 kilogram samen met de wielbasis van 1465 mm en de balhoofdshoek van 62 graden. Dat alles maakt van de NTV een gooi- en smijtfiets van eerste kategorie. Opvallend is daarbij ook het feit dat correcties in de besturing – bijvoorbeeld op het moment dat je tot de constatatie komt dat je die gemene rechtse toch even verkeerd had ingeschat – uiterst makkelijk verlopen. Daarenboven stuurt de NTV zeer correct en nauwkeurig een bocht in, alleen op lage snelheden is er een nadrukkelijk gevoel van de bocht invallen aanwezig. Je hoeft bij wijze van spreken nog maar aan een bocht te denken of de NTV gaat al liggen.

Wat betreft remmen is de NTV goed uitgerust : vóór een enkele 316 mm schijf met dubbelzuigerremklauw en achter een 276 mm-exemplaar met enkelzuigerremklauw. Zowel wat dosering als remkracht betreft verdient de voorrem een tien. De vertraging is ruim voldoende en de dosering bijna perfekt, een punt in het voordeel bij een sportieve rijstijl (die je op de NTV als bijna vanzelf aanneemt). De achterrem heeft een minder bijterig karakter maar is ruim voldoende om bij te remmen. Ook op de motor kun je trouwens behoorlijk afremmen, en dat doe je dan ook veelvuldig, al was het maar om die heerlijk doffe roffel die bij gasafsluiten uit de merkwaardig afgeknotte einddemper komt. Snel terugschakelen is de enige toestand waarin de kardan zijn aanwezigheid kenbaar maakt door een abrupt blokkerend en piepend achterwiel. Voor het overige zou je niet beter weten of je rijdt een kettingfiets, hevige lastwisselreacties bij gasgeven of afsluiten blijven achterwege. Niet alleen de kardan, het goed in de hand liggende stuur, de goed afleesbare (gemodificeerde) tellers en comfortabele, licht sportieve zitpositie maken van de NTV een uitstekende toerfiets, ook de actieradius doet dat. Rustig boemelend kun je iets onder de vijf liter uitkomen en reikt de radius van de 19-liter tank tot zowat 350 kilometer. Maar ook volgas en vlijtig schakelend zal er zelden meer dan 6,3 liter door de twee CV carburators stromen, zodat een actieradius van om en nabij 300 kilometer ook bij sportieve rijstijl haalbaar blijft. Prima waarden, waarbij we voorbehoud maken bij volgas autosnelwegwerk, want dat hebben we niet uitgeprobeerd.

Het instrumentarium van de NTV staat op een niveau zoals het hoort, de knoppen zijn blindelings te bedienen, de tellers – van hetzelfde type als die op de CB Seven Fifty – zijn duidelijk afleesbaar. De spiegels zijn slechts voor het halve beeldoppervlak bruikbaar en worden pas boven 6 000 opm (meer dan 150 km/u) wazig. Het blok is dus niet geheel trillingsvrij, maar storend wordt dat in voetsteunen, handvatten en zadel, nooit. De NTV is een zeer kompakte motorfiets, en daardoor – met een zithoogte van 770 mm – ook zeer geschikt voor kleinere personen. Wat dat betreft is het een echte vrouwenmotor. Door zijn kompakte bouw is de NTV ook expliciet niet geschikt voor langere personen. Met name de verticale afstand tussen voetsteun en zadelhoogte is nogal krap. Daardoor zitten de benen van de groteren onder ons – pakweg vanaf 1,80 m – te hard opgeplooid en dat leidt bij veelvuldig schakelwerk na zo'n 100 kilometer tot pijnlijke, ietwat verkrampte dijspieren. Let wel, bij 300 kilometer autosnelwegwerk in vijfde versnelling is er geen probleem, wanneer er veelvuldig geschakeld moet worden echter laat het komfortaspect hier een steek vallen.

Na zowat 600 kilometer waarin zowat alle wegtypes en verkeerssituaties aan de orde zijn gekomen beviel de NTV 650 ons als een bijzonder homogene machine die een hoop rijplezier biedt. Handelbaarheid en wegligging staan op een hoog niveau, al is de gevoeligheid voor oneffen wegdek iets waar je wel degelijk even aan moet wennen. Het motorblok is een fraai stukje techniek dat zijn vermogen vloeiend aan het achterwiel doorgeeft, en dat dat gebeurt via een onderhoudsvrije kardan is ook al een punt in het voordeel. De hele fiets is daarenboven goed afgewerkt terwijl de strakke en sobere styling ons alvast wist te bekoren. Reken daarbij nog twee jaar volledige fabrieksgarantie en het is duidelijk dat de NTV met een all-in prijs van 219 000 frank een uiterst concurrentiële middenklasser is. De echte toerneus zal nog wel wat te wensen over hebben zoals een windschermpje of kuip en een bagagerek met of zonder koffers. Deze laatste zijn trouwens vanaf dit jaar als origineel Honda-accessoire leverbaar, in 30 en in 40 liter uitvoering, waarbij in deze laatste zonder problemen een integraalhelm kan opgeborgen worden. Prijs is in dit land een doorslaggevend argument. Wellicht kan de NTV 650 nu de erkenning krijgen die hij al vijf jaar verdient. Al had de naam Revere wat ons betreft rustig op de tank mogen blijven staan.

Tekst : Dirk Melkebeek
Foto's : DPC

Technische gegevens Honda NTV 650

Motor
In lengterichting geplaatste watergekoelde 2-cilinder 4-taktmotor in V-vorm, enkele kettingaangedreven bovenliggende nokkenas, 3 kleppen per cylinder, 2 inlaat- en 1 uitlaatklep, 2 ontstekingskaarsen per cylinder.
Max. vermogen : 42 kW (57 pk) bij 7 500 o.p.m.
Max. koppel : 53,9 Nm bij 6 500 o.p.m.
Boring x slag : 79 x 66 mm.
Cylinderinhoud : 647 cc.
Kompressieverhouding : 9,2 : 1.
Karburatie : 2 CV karburatoren met 34,4 mm doorsnee.
Uitlaat : 2 in 1.

Elektrische installatie
Boordspanning : 12 V.
Startaccu : 12 V/8 Ah.
Dynamo : 345 Watt.
Elektrische starter.
Dubbele digitale transistor ontsteking.

Transmissie
Primaire transmissie d.m.v. tandwielen. Mechanisch bediende meervoudige natte platenkoppeling.
Secundaire transmissie d.m.v. kardan.
5-versnellingsbak met klauwschakeling.

Rijwielgedeelte
Stalen brugframe.
Voorvork : hydraulisch gedempte telescoop, diameter vorkpoten 41 mm, veerweg 130 mm.
Achtervering : Pro-Link met eenzijdige Pro-Arm, veerweg 120 mm.
Remmen voor : hydraulisch bediende enkele schijf met dubbelzuiger remklauw. Diameter remschijf 316 mm.
Remmen achter : hydraulisch bediende enkele schijf met enkelzuiger remklauw. Diameter remschijf 276 mm.
Gegoten aluminium velgen.
Bandenmaat voor : 110/80–17.
Bandenmaat achter : 150/70–17.

Maten & gewichten
Lengte : 2 145 mm.
Hoogte : 1 073 mm.
Breedte : 765 mm.
Zithoogte : 780 mm.
Grondspeling : 150 mm.
Wielbasis : 1 460 mm.
Naloop : 119 mm.
Balhoofdshoek : 62°.
Drooggewicht : 187 kg.
Rijklaar gewicht : 208 kg.
Maximum toelaatbaar totaalgewicht : 400 kg.
Tankinhoud : 19 l.
Karterinhoud : 3 l.

Uitrusting
2 spiegels op het stuur.
Dashboard met kilometerteller en toerenteller.

Invoerder
België : Honda Belgium, Wijngaardveld 1, 9300 Aalst. Tel. 053/72.51.11.
Nederland : Honda Nederland, Nikkelstraat 17, 2984 AM Ridderkerk. Tel. 01804–57333.

Prijs
België : 219 000 Bfr. B.T.W. inclusief.
Nederland : 12 295 Hfl. B.T.W. inclusief, kosten rijklaar maken 325 Hfl.