IN DE SLAGSCHA
VAN HET NIEU

Terwijl heel Honda- en V4-minnend Nederland in de beklemmende ban is van Honda's nieuwste V4 (zie ook pagina 12 in dit nummer), zou je haast vergeten dat er nog een toerkolos met een V4 in de Honda-stal staat, de ST1300 Pan European. In de slagschaduw van het grote nieuws vergeleken we de Pan met zijn kleine toer-evenknie, de NT700V Deauville - ook al met een V-blok, maar dan met twee cilinders.

| Tekst Jeroen Hidding; Foto's Henny B. Storm |

DUW WS

Gecreëerd onder Japanse vlag, gebouwd onder de Spaanse zon en vernoemd naar een piepkleine badplaats in het Franse Normandië, dat is allesbehalve uit de dikke polderklei getrokken. De levenswandel van de Honda NT700V Deauville is hoe dan ook internationaal getint. Maar komen die internationale wortels van de Deauville ook tot volle bloei of is de Pan European de bovenliggende partij als het om het bereiken van niet-alledaagse bestemmingen gaat?

Op papier is dat laatste uiteraard het geval. Een duidelijk gevalletje business class versus economy class. De ham/kaas-sandwich voor de achterste rijen versus de chateaubriand voor de rijen voor de gordijntjes. Maar daar is de prijs dan ook naar, hoor je de prijsbewuste Nederlander hardop denken. Klopt, want voor onbekommerd reisgemak in het zadel van een Pan European moet je bijna twintig mille aftikken, terwijl iets minder veeleisende reizigers een dikke acht mille in de zak houden als ze het been over een Deauville zwaaien.

Maar goed, voor twintig mille baad je in het zadel van de Pan Europese mastodont wel in bijzonder aangename reisluxe. Een luxe die binnen de eigen familie alleen nog overtroffen wordt door de GL1800 GoldWing. Om te beginnen is dat zadel zelf in drie standen in hoogte verstelbaar (790-805 mm). De ruit is eveneens verstelbaar, elektrisch uiteraard, en de afneembare zijkoffers horen vanzelfsprekend tot de standaard uitrusting en hebben een bovenmodale inhoud. Dat laatste geldt ook voor de royale tankinhoud van 29 liter, en hoeveel kilometer de Pan op een liter sap aflegt kun je direct aflezen via de boordcomputer. Kleine spullen die je onder handbereik wilt houden, stop je in een van de twee bergvakjes in het kuipwerk, waarvan er een afsluitbaar is. De veervoorspanning achter verhogen doe je natuurlijk per hydraulische stelknop en de remmen zijn gecombineerd, voorzien van ABS en ongeëvenaard in hun soort. En dan zou je die heerlijke V4 midscheeps haast vergeten. Een machtig blok dat dik 127 pk aan vermogen en 125 Nm aan koppel naar de onderhoudsvrije cardan dirigeert.

Ook de Deauville heeft zo'n onderhoudsvriendelijke aandrijflijn, maar moet het als 680cc V-twin met ongeveer de helft minder aan paardenkrachten en Newtonmeters zien te rooien: 65 pk en 66 Nm. En natuurlijk moet de Deauville ook qua uitrustingsniveau een pas op de plaats maken, alhoewel je de uitrusting van de twin met de omschrijving 'karig' absoluut te kort doet. De zithoogte moet je nemen zoals 'ie is, 805 mm, maar de ruit is ook op de Deauville verstelbaar, niet met de luxe van een drukknop maar handmatig. Luxe is wel de reminrichting, want die is net als op de Pan gecombineerd en voorzien van ABS. Ook heeft de Deauville een stelknop om de veervoorspanning van de achterschokbreker hydraulisch te verstellen. Koffers hangen er uiteraard ook aan de twin, maar 'hangen' is in deze niet het goede woord. De koffers zijn namelijk geïntegreerd in de achterzijde van de Deauville, wat van achteren misschien een beetje scooterachtig aandoet, maar tegelijkertijd wel mooi compact bouwt. Handig als je tussen een file door moet worstelen. Tegelijkertijd is deze constructie de grootste makke van de koffers, want je kunt ze tijdens een vakantietripje niet even meenemen naar je hotelkamer om de onderbroek, schone sokken en de tandenborstel uit te pakken. Dat zou trouwens wel kunnen als je er de binnentassen uit het accessoirepakket bij neemt. In dat zelfde accessoireprogramma kun je ook kiezen voor ruimere ›

HONDA ST1300 PAN EUROPEAN

Niet het meest kleurrijke type, maar wel boordevol informatie: het dashboard van de Pan. Eveneens een afsluitbaar vakje voor bijvoorbeeld de GPS uit 1980. In de koffers van de Pan kun je makkelijk een integraalhelm kwijt. De veervoorspanning is op beide machines hydraulisch verstelbaar en de Pan heeft ook nog een hulpje voor het opbokken.

Gevulde derrières, alleen zijn de afneembare koffers van de Pan in de praktijk veel handiger.

kofferdeksels waarmee je de bagagecapaciteit vergroot naar een dikke 35 liter aan de ene kant en 36 liter aan de andere kant. Zeker een overweging waard als je bijvoorbeeld een integraalhelm in een van de koffers wilt opbergen. Dat gaat met het standaard volume namelijk niet. Het doorkijkje tussen beide koffers is meer een leuke optische gimmick dan echt praktisch bruikbaar, tenzij je erg graag een baguette in zijn geheel wilt meenemen natuurlijk. En net als de Pan heeft ook de Deauville twee bergvakjes in de kuip, waarvan er eveneens een afsluitbaar is. De tankinhoud van de twin is met net geen twintig liter een aanzienlijk stuk kleiner dan die van de V4, maar is nog groot genoeg voor lang uitgesponnen toeretappes.

Behapbaar zijn die langere trajecten absoluut in het zadel van de Deauville, dat in tegenstelling tot de buddyseat van de Pan uit één geheel bestaat. Het biedt meer dan voldoende comfort en de zit in zijn geheel kun je als 'soeverein rechtop' bestempelen, waarbij de benen door de redelijk breed bouwende tank wat uit elkaar worden gedrukt en het stuur misschien net een tikje te ver weg staat, alsof de armen licht worden overstrekt. Al met al een zeer acceptabele zit, die kan wedijveren met de betere kantoorstoel.

Maar waar kantoorstoelen zijn, is ook directiepluche en dat is toch meer de stiel van de Pan European. Een luxe zetel naar de zon en een werkplek waaraan alles klopt en een die volledig ergonomisch verantwoord is. En achterop zit je als eerste adjudant van de Pan Europese keizer al even vorstelijk. Een stevig en groot zadel, forse handgrepen op de juiste plek en de knieën in een aangename hoek gebogen. Op de Deauville is de duoplek net even wat minder geadeld. Niet slecht, maar duidelijk minder ruim bemeten en een stukje minder comfortabel. Goed gepositioneerd zijn ook hier de handgrepen voor de passagier.

Zeker met twee bemanningsleden en bagage is het motorisch wat 'mañana, mañana' aan boord van de Deauville en heeft de V-twin duidelijk wat moeite om goed op adem te blijven. Iets waar de 'Pan Europeanen' totaal geen last van hebben, want de V4 blijft ook met de nodige kilo's op de rug onverstoorbaar en onvermoeibaar sleuren. Die typisch snorrende V4-symfonie die de Pan daarbij ten beste geeft, blijft toch een weldaad voor verwende trommelvliezen.

Ook zonder extra last op de rug blijft de 1.261cc V4 van de Pan de over twee cilinders verdeelde

HONDA NT700V DEAUVILLE

Weinig opwindend dashboard, maar alles is er op te vinden. Het buizenstuur oogt wat goedkoop, handig is wel het afsluitbare bergvakje in de kuip. Het doorkijkje tussen de geïntegreerde koffers is leuk, maar niet heel erg functioneel.

680 cc van de Deauville natuurlijk op alle fronten de baas, al biedt de roffelende twin nog dapper weerwerk. Tot zo'n 140 km/uur houdt de Deauville de Pan European namelijk nog aardig in het vizier, maar daarboven dooft het kaarsje van de beschaafd draaiende V-twin langzaam maar zeker en verdwijnt de Pan vlot aan de horizon. Geen doodzonde gezien zijn langinhoud maar wel jammer is dat het de twin over de hele lijn wat aan aanstekelijk temperament ontbreekt. Dat tamme karakter maakt Honda's kleinste toermachine nu niet meteen tot een uitgehongerde grazer van snelwegkilometers, maar dat zal zeker niet de eerste zorg van potentiële klandizie zijn. Die heeft wellicht meer moeite met de af en toe wat hakerig schakelende vijfbak en de duidelijk voelbare trillingen rond de 6.000 toeren, die zich met name in de voetsteunen en de tank manifesteren.
Zaken die in het zadel van de Pan European als triviaal kunnen worden afgedaan, want de V4 wordt absoluut niet geplaagd door enig ongemak van betekenis. Het blok betovert met zijn heerlijke draai-eigenschappen en doet je al voor de eerste snelwegkilometer jodelend verlangen naar het doorkruisen van pakweg de Alpen of Pyreneeën. Van onderuit de toerenkelder lenig als het elastiek van de steeds zeldzamer wordende postbode en gezegend met een zijdezachte gasrespons is de V4 koning over iedere situatie en blijft er 'motortoeristisch' bekeken weinig te wensen over. Of het moet het gemis van een zesde versnelling zijn, die als een overdrive de foutloos schakelende vijfbak completeert.

Criticasters mogen die beleving in het zadel van de V4 dan vaak als klinisch bestempelen, feit blijft wel dat je met een vol bepakte Pan rustig met een dikke 180 op de klok soeverein over de snelweg richting het zuiden kunt zoeven. Met de ruit in de hoogste stand flitst het landschap dan in een oase van rust en stilte aan je voorbij. Dat zal hier en daar voor een opgetrokken wenkbrauw zorgen, want het was toch juist hier dat de Pan European transformeerde in de 'Pendel European'? Klopt, die naam achtervolgt de Pan nog steeds, maar helemaal terecht is dat allang niet meer. Weg is het niet, maar het is beduidend minder heftig dan in de eerste jaren van het bestaan van de ST1300, de tussentijdse modificaties hebben hem goed gedaan. Tussen de 160 en 180 km/uur wil er nog altijd een lichte pendelbeweging rond het balhoofd ontstaan, maar de mate waarin is zeer sterk afhankelijk van de belading, bandenslijtage, het postuur van de rijder en een eventuele passagier en ook de stand van de ruit speelt hierbij een belangrijke rol. Echt doorzetten doet die beweging gelukkig niet. ›

TECHNISCHE GEGEVENS

HONDA NT700V DEAUVILLE

MOTOR vloeistofgekoelde tweecilinder viertakt 52° V-motor, ketting-aangedreven dubbele bovenliggende nokkenas en vier kleppen per cilinder, klepbediening via tuimelaars, wet-sump smering, benzine-injectie Ø 40 mm, 452 watt dynamo, accu 12 V/14 Ah, mechanisch bediende natte meerplaatskoppeling, vijfversnellingsbak, cardan.

Boring x slag	81,0 x 66,0 mm
Cilinderinhoud	680 cc
Compressie	10,0 : 1
Max. vermogen	48 kW (65 pk) bij 8.000 tpm
Max. koppel	66 Nm bij 6.500 tpm

RIJWIELGEDEELTE stalen brugframe, telescoopvoorvork Ø 41 mm, aluminium swingarm met hevelsysteem en monoschokbreker, veervoorspanning instelbaar, dubbele schijfrem voor Ø 296 mm met driezuiger remklauwen, schijfrem achter Ø 276 mm met dubbelzuiger remklauw, gecombineerde remmen, ABS.

Aluminium gietwielen	3.50 x 17; 4.50 x 17
Banden	120/70ZR17; 150/70ZR17

MATEN EN GEWICHTEN wielbasis 1.475 mm, balhoofdhoek 61,5°, naloop 115 mm, veerweg voor 115 mm, veerweg achter 120 mm, zithoogte* 810 mm, rijklaar gewicht volgetankt* 257 kg, max. belading* 197 kg, tankinhoud 19,7 liter.

Garantie	twee jaar
Service-intervallen	elke 6.000 km
Kleuren	zwart, grijs, rood
Prijs	NL € 11.290,- / B € 9.390,-

INFO NEDERLAND Honda Nederland BV, tel. 020-707 00 00, www.honda.nl
INFO BELGIË Honda Belgium NV, tel. +32 53-725 111, www.honda.be

HONDA ST1300 PAN EUROPEAN

MOTOR vloeistofgekoelde viercilinder viertakt 90° V-motor, twee balansassen, ketting-aangedreven dubbele bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder, klepbediening via stoterbussen, wet-sump smering, benzine-injectie Ø 36 mm, 742 watt dynamo, accu 12 V/12 Ah, hydraulisch bediende natte meerplaatskoppeling, vijfversnellingsbak, cardan.

Boring x slag	78,0 x 66,0 mm
Cilinderinhoud	1.261 cc
Compressie	10,8 : 1
Max. vermogen	93,0 kW (127 pk) bij 8.000 tpm
Max. koppel	125 Nm bij 6.000 tpm

RIJWIELGEDEELTE aluminium brugframe, telescoopvoorvork Ø 45 mm, aluminium swingarm met hevelsysteem en monoschokbreker, veervoorspanning en uitgaande demping instelbaar, dubbele schijfrem voor Ø 310 mm met driezuiger remkleuwen, schijfrem achter Ø 316 mm met driezuigar remklauw, volledig integraal remsysteem met ABS.

Aluminium gietwielen	3.50 x 18; 5.00 x 17
Bandenmaat	120/70ZR18; 170/60ZR17

MATEN EN GEWICHTEN wielbasis 1.490 mm, balhoofdhoek 64,0°, naloop 98 mm, veerweg voor 120 mm, veerweg achter 123 mm, zithoogte* 775-805 mm, rijklaar gewicht volgetankt* 329 kg, max. belading* 193 kg, tankinhoud 29,0 liter.

Garantie	twee jaar
Service-intervallen	elke 6.000 km
Kleuren	rood, zwart, zilver
Prijs	NL € 19.990,- / B € 17.190,-

INFO NEDERLAND Honda Nederland BV, tel. 020-707 00 00, www.honda.nl
INFO BELGIË Honda Belgium NV, tel. +32 53-725 111, www.honda.be

MOTOPLUS METINGEN

Topsnelheid
fabrieksopgave (km/uur)

Deauville	185
Pan European	225

Acceleratie

	0–100 km/uur	0–140 km/uur	0–200 km/uur (sec)
Deauville	5,4		11,1
Pan European	3,6	6,2	13,9

Doortrekken

	60–100 km/uur	100–140 km/uur	140–180 km/uur (sec)	
Deauville	6,4	7,4	15,2	29,0
Pan E.	4,5	5,2	5,7	15,4

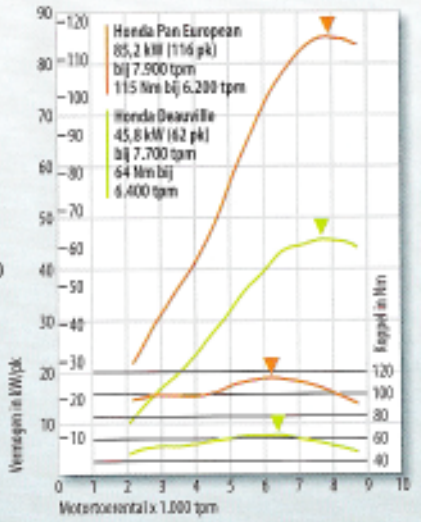
Brandstofverbruik
secundair

Deauville	4,6
Pan European	4,7

Theoretische actieradius
secundair (km)

Deauville	1:23
Pan European	1:16

VERMOGENSGRAFIEK*



*Vermogen aan de krukas, metingen op een Dynojet 150 vermogensmeetbank, gecorrigeerd naar 95/1/EG-richtlijn, maximale afwijking +/- 5%.

Het verschil in stelbereik van de ruit is enorm. Het ruitje van de Deauville buldert enorm in deze stand.

Buiten dat blijft de Pan European een heerlijke stuurfiets en dat met een rijklaar gewicht van bijna 330 kilo. Die kilo's manifesteren zich uiteraard bij rangeerwerk, maar eenmaal op weg is de dartele Pan de wendbaarheid zelve. Schijnbaar moeiteloos en uiterst voorspelbaar laat de kolos zich van richting veranderen, waarbij de in de rijrichting liggende krukas, de relatief korte wielbasis en de smalle 170-achterband een niet te onderschatten rol spelen. Zelfs het meest krappe bochtenwerk rondt de Pan European nog met de ogenschijnlijke lichtvoetigheid van een middenklasse naked. Daarnaast biedt de V4 veel veercomfort, wat vooral op slecht asfalt in het oog springt. De zachte vering van de Deauville verhapstukt die bitumenoprispingen een stuk minder vanzelfsprekend en wil achter met volle bepakking nog weleens doorslaan op de stevigere hobbels. Maar goed, die lagere prijs moet ergens vandaan komen, nietwaar? Desondanks voelt het rijwielgedeelte door de bank genomen goed uitgebalanceerd aan en neemt ook de Deauville je volstrekt neutraal en licht sturend mee door het bochtenwerk, daarbij eveneens een handje geholpen door een smalle achterband, 150 mm breed in dit geval.

In tegenstelling tot de Pan is het achter de ruit van de Deauville overigens allesbehalve rustig. Vooral in een van de hogere standen buldert het plastic er flink op los. En anders dan de Pan heeft de Deauville ook duidelijk meer de neiging om zich op te richten als je in een bocht even zachtjes wilt bijremmen. Remmen doen ze beide trouwens helemaal des Honda's: stevig en kraakhelder met de bekende twee vingers te doseren.

Deauville per Deauville of toch maar met de Pan? Speelt geld geen rol en is de 'Lonely Planet' de leidraad in je leven, dan kun je blind op de Pan European stappen. Onbekommerd, soeverein en vooral luxe reisplezier voor twee, veel beter wordt het niet. Maar ook de Deauville weet Deauville te vinden. Een tikje minder comfortabel, een tikje minder vlot en twee tikjes minder luxe, maar hij komt er wel. Kortom, heb je geen winnend vijfde Staatslot om te verzilveren, is je pensioen verdampt of je bonus wegbezuinigd, schroom dan niet om op de Deauville te stappen. De kleine V-twin kan het namelijk ook. Het is een compacte alleskunner die niet vies is van het betere forensenwerk, maar aan de andere kant de ambitie om je netjes op je vakantieadres af te leveren ook niet onder stoelen of banken steekt. ‹