

# Deauville-doet-al

## TEST: HONDA NT650V DEAUVILLE

**TOEN DE HONDA DEAUVILLE BEGIN 1998 IN SPANJE AAN DE PERS WERD VOORGESTELD, KONDEN WE ER AL METEEN EEN MINI PAN-EUROPEES TRIPJE HUISWAARTS MEE MAKEN (CARTHAGENA – SCHELLEBELLE). DAT VOLSTOND RUIMSCHOOTS OM ONS VOOR LANGE TIJD IN TE NEMEN VOOR DEZE ERG BETAALBARE EN COMPLETE REIS-, WERK- EN STADSMOTOR. BEGIN 2002 WERD DE NT650V OP EEN AANTAL PUNTEN AANGEPAST AAN DE HEERSENDE NODEN, EN DAT WAS REDEN GENOEG OM AAN TE STUREN OP EEN HERNIEUWDE KENNISMAKING.**

Ons boontje voor het Deauville-concept gaat terug tot een M&T Aktief-reis naar de Ahrvallei aan boord van de NTV 650 Revere, naakte voorloper van de Deauville in hart en nieren. Een bijzonder gezwind rijdende nonsense motorfiets die ons deed besluiten dat alles wat een motorrijder met gezond verstand zich nog meer kon wensen een tophalf en een koffersetje was. En kijk: laat dat nou net zijn wat de Deauville aan de Revere toevoegde.

### TWIN-VIBES

Deze Mini-Pan European bleek van meet af aan een schot in de roos, en ook vandaag nog loopt de verkoop ervan als een trein (3e plaats in de verkoops-top tien 2002). Meer dan voldoende rijders voorhanden dus om er de nodige feedback aan te onttrekken om een nóg betere Deauville te ontwerpen. Eén van de meest gehoorde verzuchtingen was dat het blok aan bepaalde toerentallen teveel vibraties liet optekenen, en dat werd meteen aandachtspunt N° 1 bij het op punt stellen van deze tweede-generatie NT-V. De meest voor de hand liggende oplossing voor doorsijpelende trillingen is het blok ophangen in rubbers. Gezien het feit dat de 52°-twin als dragend onderdeel fungeert in het stalen balkenframe zag men af van deze gemakkelijkheidsoplossing en ging men op zoek naar de bron van de trillingen, het blok zelf. Door de draaiende massa te minimaliseren (lichtere zuigers, andere balansgewichten op de krukas) kon men de resterende primaire trillingen tot een minimum beperken en waar de vorige inderdaad nogal eens tintelende vingers opleverde, hadden we daar tijdens de testrit met dit 2002-model geen last meer van. Andere bekommernis was het tegemoetkomen aan de geldende en toekomstige emissienormen, iets wat men deed door de verbrande gassen te vermengen met verse lucht (Air Induction) en ze ook nog eens door een tweetrapskatalysator te leiden. Als kers op de taart kreeg de Deauville ook een sterkere koppeling aangemeten, iets wat 'm nog meer troeven in handen geeft om door het leven te kunnen gaan als kleine kilometervreter.



Een zachtglooiende horizon, uniform van kleur en sfeer. Helemaal in overeenstemming met de Deauville als het ware...





De belangrijkste wijzigingen op de NT650V-update betreffen de grotere koffers en de reminstallatie met CBS.

## Kijken

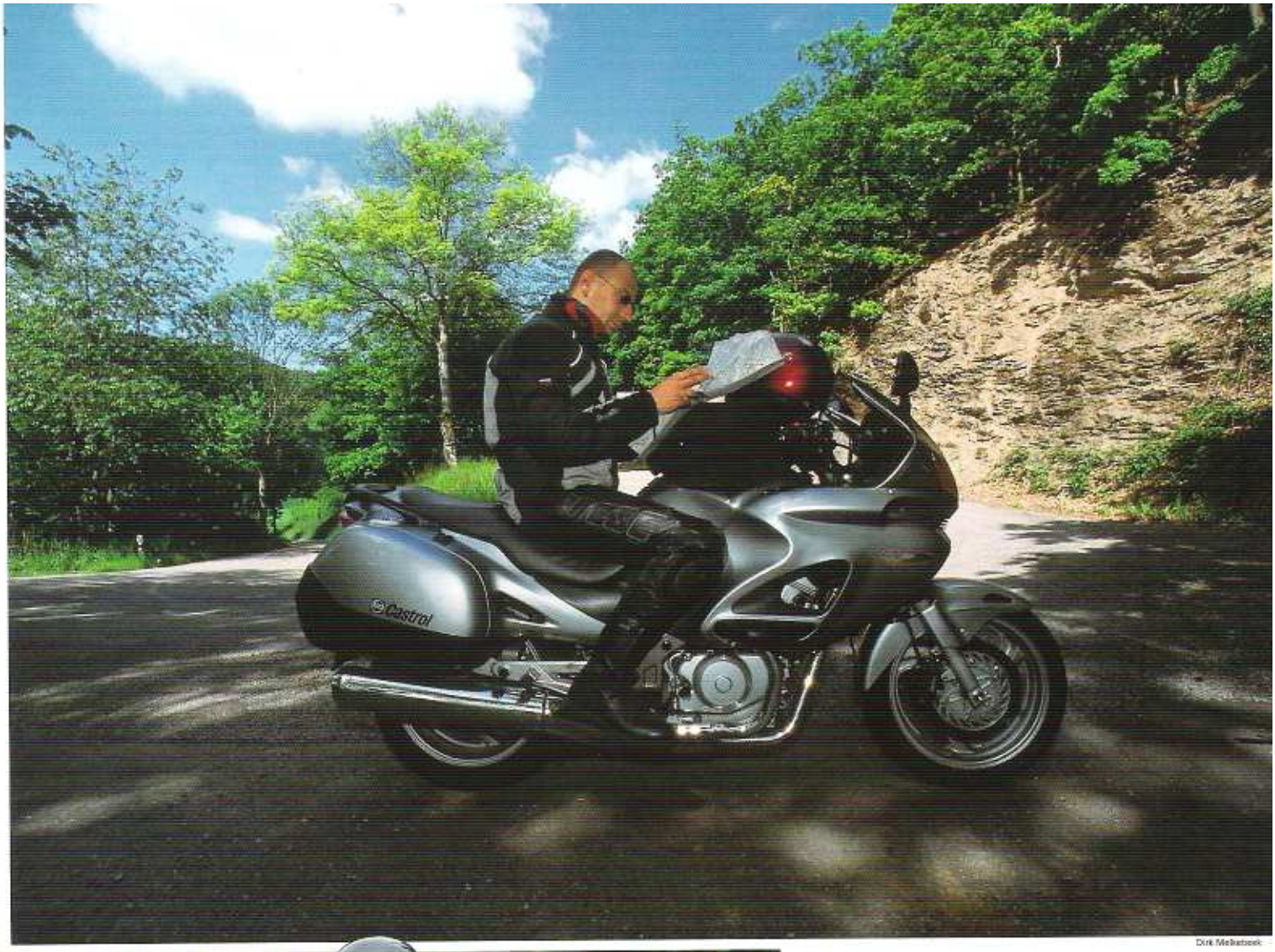
Uiterlijk kan je de vernieuwde Deauville moeilijk onderscheiden van zijn voorloper, maar een vergelijkende studieronde leert dat de koffers voortaan een stuk minder 'eivormig' ogen. De bedoeling was de bagagecapaciteit zodanig te vergroten dat een A4-aktentas of -folder in de zijkoffers kon meegenomen worden zonder al teveel duw- en trekwerk. Missie geslaagd, want zonder dat het nieuwe kofferdesign de homogeniteit van het geheel in het gedrang brengt kunnen ze voortaan 25% meer bagage bevatten. Ook aan de koplamp (helder glas) en het dashboard werden wijzigingen doorgevoerd: de tellers kregen een carbon-*look* die de cockpit naar het schijnt een modernere aanblik verleent. Mocht ook wel, want het originele ontwerp oogde mager en ongeïnspireerd.

De meest ingrijpende nieuwigheid vinden we ter hoogte van het remsysteem terug: dat kreeg het Combined Brake System aangemeten dat onder bepaalde omstandigheden moet zorgen voor zekerder stops. Knijpen in het remhendel stuurt de remdruk naar 5 van de 6 beschikbare remzuigers in het vooronder, er is met andere woorden geen interactie met de achterrem. Het is pas als je het rempedaal intrapt dat er sprake is van gecombineerd remmen, in die zin dat de remdruk dan ook 1 van de 6 remzuigers vooraan bereikt. De achterliggende filosofie is dat het onder alle omstandigheden beter is een beetje remwerking vooraan te hebben omdat de remafstanden dan korter worden en de onbalans tussen voor- en achterzijde vermindert. Het leuke aan het systeem is dat het strak remmen bij het uitvoeren van trage manoeuvres niet in de weg staat (cfr. integraal-ABS BMW) en dat overmatige remdruk op het pedaal (bvb. bij een paniekreactie) middels een proportionele controleklep (PCV) versluisd wordt naar de voorzijde waardoor het gevaar op wegslippen achteraan geminimaliseerd wordt.

## Rijden

Je kan de Deauville bezwaarlijk een begeesterende aanblik toedichten en ook op akoestisch vlak zijn kicks ver te zoeken: de lange uitlaat dempt de ongelijke plofjes tot fluisterniveau. Die wat bloedeloze indruk verdwijnt van zodra je ermee aan het rijden slaat. De carburatorgevoede motor reageert gezwind op elke draai aan het gas en zo arm aan storende trillingen het blok, zo kernachtig voel en hoor je de twin alsnog in de toeren klimmen. De sterkere koppeling laat zich nog steeds boterzacht bedienen en fijn doseren, en ook de versnellingsbak schakelt licht, snel en precies. Met net geen 56 pk aan boord toont de Deauville zich alsnog een erg vlotte jongen, al doen echt haastige rijders er goed aan de toerentellernaald boven streepje 5.500 te houden. De koppelpiek van 55 Nm situeert zich aan 6.250 toeren, en het spreekt dan ook voor zich dat hernemingen in 5e versnellingen niet echt meer gezwind verlopen. Een trapje lager pakt de NT650V beter op en dankzij de lichtere interne keuken ziet hij er niet tegen op tot tegen de begrenzer (8.500 o.p.m.) door te gaan. Een topsnelheid van 180 km/u behoort dan ook tot de mogelijkheden, en meer moet dat wat ons betreft echt niet zijn.

Het rijwielgedeelte van de Deauville anno 2002 leunt nog altijd dicht aan bij dat van de oorspronkelijke Revere, het grootste verschil zit 'm in de achterbrug. De naakte Revere deed beroep op een (dure) enkelzijdige Pro-Arm, de Deauville maakt gebruik van een aan de VT 1100 ontleende dubbele achterbrug met geïntegreerde cardan. Al bij al hanteert Honda hier behoudsgezinde rijwielmaten (wielbasis: 1.475 mm) en dat levert een navenant stuurgedrag op: stabiel, rustgevend, maar voldoende licht en trefzeker, al heeft de voorpartij de neiging wat wijd uit de bocht te komen. Feit is dat de veerelementen op comfortabel toeren zijn afgestemd, wat zich vooraan meer dan achteraan vertaalt in een minder strak aanvoelen. Geen erg, vinden wij: sportieve zielen zullen sowieso veel sneller geneigd zijn te investeren in een CB 600 S, toeristen en woon-




Dirk Melkebeek




Nico Monnoye

**De Deauville mag zich voortaan met nog meer recht en reden de kleine broer van de Pan-European noemen: hij houdt van reizen en biedt ruimschoots voldoende bescherming en bagagecapaciteit (mits montage van ruimere kofferdeksels en een topkoffer).**

werkrijders zullen blij zijn met het zachte pompen van het geheel.

## Niet alles maar veel

We schreven het al eerder en blijven dat ook nu doen: het concept achter de Deauville is redelijk uniek in motorland, ook al werden we de laatste jaren meerdere malen geconfronteerd met bijzonder veelzijdige en betaalbare motorfietsen. Allen ontberen zij echter de onderhoudsvrije (en onmerkbaar goed presterende) cardan, de geïntegreerde koffers en de goed beschermende driekwartkuip. De helm zit turbulentievrij in de over de ruit geleide luchtstroom, borst en schouders zitten grotendeels uit de wind. Ook het gecombineerde remsysteem laat puike prestatie optekenen (progressief, goed drukpunt, voldoende krachtig) en is tot op heden ongeëvenaard in deze prijsklasse.

We hebben het hier over een startbudget van € 8.550 (NI: € 9.452,00), maar wie echt veeleisend is kan mondjesmaat zijn machine op peil brengen door er één of meerdere van de merkaccessoires op te monteren (winddeflectoren, topkoffer 45 l., handvatverwarming, hoge ruit...). Wie krap bij kas zit kan zelfs proberen daarvoor een spaarpotje aan te leggen door heel voorzichtig met het gas om te springen (minimumverbruik 4,9 l/100 km), wie het wat breder heeft zal door de band genomen zo'n liter meer loodvrij verstoken.

De NT650V Deauville mag met recht en reden een duivel-doet-al genoemd worden, ook al is het geen flitser van eerste rangorde, geen hoogpotige spring-in-'t-veld met toercapaciteiten, geen ruige naked met sex-appeal. Hij brengt je als real-world motorrijder overal waar je wezen moet, en afgaande op de verkoopscijfers is dat nog steeds één van de beste troeven die een motorfiets op tafel kan gooien.

**Tekst:** Dirk Gossye
**Foto's:** Dirk Melkebeek, Nico Monnoye

# TECHNISCHE FICHE

## HONDA NT650V DEAUVILLE

### Motor:

In lengterichting geplaatste watergekoelde V2 viertaktmotor in 52°, enkele kettingaangedreven bovenliggende nokkenassen, 3 kleppen per cilinder, 2 inlaat- en 1 uitlaatklep, 2 ontstekingskaarsen per cilinder.

| | |
|---|---|
| MAX. VERMOGEN: | 41 kW (55,7 pk) bij 7.750 o.p.m. |
| MAX. KOPPEL: | 55 Nm bij 6.250 o.p.m. |
| BORING X SLAG: | 79 x 66 mm |
| CILINDERINHOUD: | 647 cc |
| KOMPRESSIEVERHOUDING: | 9,2 : 1 |
| CARBURATIE: | 2 CV carburatoren met 36 mm doorsnede |
| UITLAAT: | 2 in 1. |

### Elektrische installatie:

| | |
|---|---|
| BOORDSPANNING: | 12 V |
| STARTER: | Elektrische starter |
| | Digitale transistor ontsteking met elektronische vervroeging |

### Transmissie:

| | |
|---|---|
| PRIMAIRE TRANSMISSIE: | d.m.v. tandwielen. |
| KOPPELING: | Mechanisch bediende meervoudige natte platenkoppeling. |
| SECUNDAIRE TRANSMISSIE: | d.m.v.cardan |
| VERSNEL. BAK: | Vijfversnellingsbak met klauwschakeling |
| PRIMAIRE OVERBRENGINGSVERHOUDING: | 1,7631 |
| SECUNDAIRE OVERBRENGINGSVERHOUDING: | 0,8205 |
| EINDOVERBRENGINGSVERHOUDING: | 3,2727 |
| OVERBRENGINGSVERHOUDINGEN 1 < 5: | 3,000 / 1,941 / 1,500 / 1,240 / 1,095 |

### Rijwielgedeelte:

| | |
|---|---|
| FRAME: | Stalen balkenframe |
| VOORVERING: | hydraulisch gedempte 41 mm telescoop, veerweg 115 mm. |
| ACHTERVERING: | Centraal geplaatste Pro-Link met monoshock, veerweg 120 mm. Veervoorspanning instelbaar met stelknop achter rechterzijpaneel. |
| REMMEN VOOR: | twee hydraulisch bediende 296 mm schijven met driezuigerremklauwen en CBS. |
| REMMEN ACHTER: | hydraulisch bediende 276 mm schijf met dubbelzuiger remklauw. |
| WIELEN: | Gegoten aluminium driespaaksvelgen |
| BANDENMAAT VOOR: | 120/70 ZR17 |
| BANDENMAAT ACHTER: | 150/70 ZR17 |

### Maten & Gewichten:

| | |
|---|---|
| LENGTE: | 2.215 mm |
| HOOGTE: | 1.260 mm |
| BREEDTE: | 780 mm |
| ZITHOOGTE: | 814 mm |
| GRONDSPELING: | 144 mm |
| WIELBASIS: | 1.475 mm |
| DROOGGEWICHT: | 228 kg |
| TANKINHOUD: | 19,5 liter |

### Prestaties

| | |
|---|---|
| TOPSNELHEID: | ± 180 km/u |
| BRANDSTOFVERBRUIK: | 5,75 l/100 km |
| THEORETISCHE AKTIERADIUS: | 339 km |
| SPECIFIEK VERMOGEN: | 86 pk/l |

### Uitrusting:

2 spiegels op de kuip, stuurslot geïntegreerd in contactslot met Honda Ingnition Security System (één-sleutelsysteem), bergvakjes links en rechts in kuip (1 afsluitbaar). In hoogte verstelbare koplamp. Geïntegreerde koffers, links 24 liter, rechts 19,5 liter. Dashboard met snelheidsmeter, kilometer-, dag- en toerenteller, lampjes voor richtingaanwijzers, neutraalstand, oliedruk en grootlicht. Standaard digitaal klokje, Choke op stuur, Nederlandstalige handleiding. Boordgereedschap onder afsluitbaar zadel met ruimte voor U-beugel.

### Eenmalige kost

| | |
|---|---|
| B.I.V.: | € 61,97 + € 61,97 fiscale zegel. |

### Jaarlijkse kosten

| | |
|---|---|
| VERKEERSBELASTING: | € 42,54 |
| VERZEKERING B.A.: | € 545,99 |
| VERZEKERING MIXED: | jonger dan 30j: € 309,87/ ouder dan 30j: € 240,48 |

### Kleuren:

rood/ blauw/ zilver

### Invoerder

BELGIË: Honda Motor Europe (North), Wijngaardveld 1, 9300 Aalst. Tel. 053/72.51.11.

NEDERLAND: Honda Nederland BV, Nikkelstraat 17, 2984 AM Ridderkerk. Tel: 0180/49.17.77

### Prijs

| | |
|---|---|
| BELGIË : | € 8.550,00 incl. BTW. |
| NEDERLAND : | € 9.452,00 incl BTW en BPM. |

# EVOLUTIELEER







## SPREIDING VERSNELLINGEN

HONDA NT650V DEAUVILLE




## ONDERDELENPRIJZEN

HONDA NT650V DEAUVILLE

PRIJZEN INCL. BTW BELGIË / NL.N.B.

| | |
|---|---|
| SPIEGEL (PER STUK): | € 44.27 |
| RICHTINGAANWIJZER VOOR: | € 27.78 |
| RICHTINGAANWIJZER ACHTER: | € 60.67 |
| BENZINETANK: | € 719.05 |
| KOPPELINGSHENDEL: | € 13.65 |
| REMHENDEL: | € 37.37 |
| VOETSTEUN PILOOT: | € 52.78 |
| UITLAATDEMPER: | € 464.76 |
| SET REMBLOKKEN VOOR (BEIDE SCHIJVEN): | € 106.86 |
| SET REMBLOKKEN ACHTER: | € 55.38 |
| OLIEFILTER: | € 12.64 |
| LUCHTFILTER: | € 42.73 |
| LINKERKOFFERDEKSEL: | € 189.27 |
| RECHTERKOFFERDEKSEL: | € 189.27 |
| VALBEUGEL (PER STUK): | € 35.35 |
| AFDEKKAPJE VALBEUGEL (PER STUK): | € 22.52 |



## Motor

Zuigers en balansgewichten op de krukas werden zo 'n 10% lichter met het oog op het minimaliseren van primaire trillingen. Meer dan 80 motoronderdelen ondergingen kleine of grotere wijzigingen. De koppelingsplaten kregen een slijtvaster materiaal opgekleefd om beter te weerstaan aan veelvuldig schakelen bij stadsritten.

De schadelijke uitstoot werd in overeenstemming gebracht met de geldende en toekomstige milieunormen, dit door middel van 'Air Induction' (het toevoeren van verse lucht in de uitlaat) en door het monteren van een tweetraps-katalysator.

## Remmen

De Deauville werd uitgerust met een 'Combined Brake System' dat pas in werking treedt als je het achterste rempedaal intrapt. Knijpen in het remhendel stuurt de remdruk naar 5 van de 6 beschikbare remzuigers vooraan, als je het rempedaal intrapt wordt ook die remdruk naar de resterende zuiger vooraan gestuurd. Overmatige remdruk op het pedaal (bvb. bij een paniekreactie) wordt middels een proportionele controleklep (PCV) versluisd naar de voorzijde waardoor het gevaar op wegslippen achteraan geminimaliseerd wordt.

## Frame

Geen wijzigingen hier, behalve dat het aanhechtingspunt van de uitlaat gescheiden werd van de voetsteunophanging, dit om trillingen naar de rijder toe te elimineren.

## Uitrusting

Optische wijzigingen betreffen de koplamp (multi-reflector spiegel met helder glas) en het dashboard: de tellers kregen een carbon-finish om het geheel wat op te smukken.

De koffers kunnen voortaan links 24 en rechts 19,5 liter bevatten waar dat voorheen 18 en 16,7 l. was. Bedoeling is dat een A4 aktetas zonder wrikken in de koffers kan. Tevens werden de geïntegreerde koffers uitgerust met een nieuw openingsmechanisme en steviger scharnieren. Er bestaan tal van merkeigen opties voor de NT650V, waaronder grotere kofferdeksels, een 45 l. topkoffer, een tanktas, een hoger windscherm, handvatverwarming, tot zelfs een RDS-audiosysteem.