

RICHTPRIJZEN BIJ MOTORZAAK

2006 circa € 4300	2012 circa € 7000
2007 circa € 4600	2013 circa € 8000
2008 circa € 5200	2014 circa € 8500
2009 circa € 5200	2015 circa € 9000
2010 circa € 6300	2016 circa € 9000
2011 circa € 7000	

GEMONTEERDE ACCESSOIRES

- topkoffer
- kuipverbreder
- blokspoiler

REPARATIES EN PROBLEMEN

81.000 km	valschaad door auto
23.500 km	valschaad door fiets
30.000 km	remschijf achter vervangen
37.000 km	accu vervangen
62.000 km	remschijf achter vervangen
78.000 km	remschijven voor vervangen
78.900 km	lamp vervangen
82.300 km	remklauwrevisie achter
88.000 km	elektrische storing aansturen brandstofpomp
93.000 km	remschijf achter en ophangrubber uitlaet vervangen
96.000 km	kabelboom vervangen, revisie remklauwen voor
102.000 km	revisie remklauwen voor
112.300 km	ABS-sensor gerepareerd
113.000 km	lager achterschokdemper vervangen
122.000 km	voorvorkkeerringen vervangen
132.800 km	remschijf achter vervangen
138.400 km	remklauw achter vervangen
140.000 km	jiffyschakelaar en lek deksel waterpomp vervangen, reparatie vin radiator
144.000 km	revisie remmen

EERDER IN MOTO73

7/2006	introductie
14/2012	Marathonmotor
7/2015	Marathonmotor
5/2017	Marathonmotor

DIT VONDEN WE ER IN 2006 VAN

'De nieuwe Deauville 700 mag er wezen. De motorprestaties, het comfort en de handelbaarheid staan op een hoog niveau, terwijl de uitrusting van de motor zeer uitgebreid is. De prijs is er ook naar, want € 9740 is voor een lichte V-twin beslist geen kattenpis. Het raffinement en de bouwkwaliiteit van Honda maken echter dat je voor dat geld zeker geen kat in de zak koopt, maar een fantastische toermotor, die goed is voor praktisch en onbezorgd rijplezier op de korte en middellange afstand.'



maar niet te traceren, waarna ik het advies kreeg om de hele kabelboom te vervangen. Die kabelboom kostte € 500, het arbeidsloon een veelvoud daarvan.'

REMPROBLEEM

Het motorblok van de Deauville, zelfs nu het er vanwege het verweerde aluminium niet meer uitziet, heeft nooit voor problemen gezorgd. 'Het blok heeft nog nooit een druppel olie verbruikt en is met 1 op 22 zuinig met benzine', vertelt Mees. 'Kleppen controleren gebeurt nog maar sporadisch, omdat stellen toch niet nodig is. Om de 12.000 kilometer nieuwe olie en een oliefilter is alles wat de Deauville nodig heeft. Dat de accu het na 37.500 kilometer al begaf, was mijn eigen schuld, omdat ik de handschoenverwarming aan had laten staan. Daardoor was de accu helemaal leeggetrokken en dat blijkt funest voor een accu. De accu die toen is gemonteerd, heeft het bijna 100.000 kilometer volgehouden. Verder zijn er wat kleine akke-

'DE REMMEN VRAGEN OM EXTRA AANDACHT'

fietjes geweest, zoals een ABS-sensor die een storing gaf en een probleem met de bekabeling van de brandstofpomp.' Het motorblok van de Deauville mag dan uiterst betrouwbaar zijn en om weinig aandacht vragen, dat geldt zeker niet voor de remmen. 'Bij vrijwel elke onderhoudsbeurt vragen de remmen om extra aandacht en dat is niet omdat ik zoveel rem', verklaart Mees. 'Ik ben een defensieve rijder en rem veel af op de motor. De remmen van een Deauville zijn blijkbaar erg gevoelig voor winterse omstandigheden. Ik ben inmiddels de tel kwijt geraakt hoe vaak de remblokken, remschijven en remzuigers vervangen zijn. Reparaties aan de remmen vormden door de jaren heen voor de grootste kostenpost bij de voor de rest heel zuinige Deauville. Ik denk overigens wel dat iemand die zijn Deauville niet in de winter gebruikt dit probleem helemaal niet zal kennen. Dat geldt misschien ook voor iemand die zelf het onderhoud aan zijn motor doet en eerder ingrijpt. Ik wacht gewoon de beurten af. Ik doe zelf niets aan de motor.'

OP DE BRUG

'Eindelijk weer eens een echte Marathonmotor, eentje waaraan je kunt zien dat die door weer en wind is



1. De eigenaar doet zelf geen onderhoud, maar is wel zeer geïnteresseerd in hoe het met zijn Deauville is gesteld.
2. De Deauville doet als pekelfiets zijn naam eer aan.
3. Ook veel troep onder de buddy, maar de accu houdt het al acht jaar vol.
4. Bij de schokdemper één bonk roest, maar alles functioneert.
5. Spanningsregelaar en dynamo hebben nooit voor problemen gezorgd.
6. Zorgenkindje nummer één bij de Deauville: de remmen.
7. Zo heb je zicht op plekken die je normaal niet ziet.

gebruikt', luidt de eerste opmerking van MOTO73-expert Van Sleeuwen uit Volkel. Hij maakt een proefritje en merkt op dat de motor beter rijdt dan dat die oogt. 'Motorisch is er in elk geval niets mis.' Eenmaal op de brug wordt, zoals gebruikelijk, eerst even het balhoofdlager gecheckt. 'Dat is denk ik al een keer vervangen, want het balhoofd voelt nog perfect', zegt Van Sleeuwen. Dat blijkt echter niet het geval. Afgezien van het lager van de achterschokdemper is er bij deze Deauville nog nooit een lager vervangen, wat toch wel opmerkelijk is voor een motor in deze staat. Op de brug kun je met een zaklamp verborgen plekken bekijken die je anders niet ziet. Zo blijkt de onderkant van de verscholen achterschokdemper uit één brok roest te bestaan. Van Sleeuwen: 'Maar de vitale onderdelen zitten wel in het vet en zijn goed gangbaar. Mooi is het niet, maar het is niet zo erg als het lijkt.' De uitlaetdemper, nog in prima staat, hangt nogal los. De oorzaak is een versleten ophangrubber. Volgens de eigenaar is dat rubber al eens eerder vervangen. Hij herinnert zich dat goed omdat er toen een te lange bout is gemonteerd, waardoor de remleiding kapot ging. Er zit nu een metalen remleiding op. 'Dat met die rem gebeurde tijdens een vakantie op weg naar Oostenrijk', vertelt Mees. 'Bij diezelfde vakantie ging twee keer de koplamp stuk, belandde er in een haar-speldbocht een fietser op de kuip en kregen we vlak voor thuiskomst nog een lekke band. Alle ellende viel in die vakantie samen.'

De lak van het kuipwerk ziet er nog redelijk uit, maar bij het frame is op de meeste lasnaden roest te zien. Het aluminium, zowel van het blok als van de rest, ziet er ronduit slecht uit. De eigenaar stoort zich daar allang niet meer aan. En dan de remmen. De schijven, zowel voor als achter, zijn verschillende malen vervangen, om nog maar te zwijgen van het aantal remblokken. Revisie van de remklauwen is ook aan de orde van de dag geweest. Het voorwiel loopt zwaar vanwege licht aanlopende remmen, maar echt problematisch is het niet. 'Het is vooral de achterrem die voor de meeste problemen zorgt', aldus de eigenaar. 'Op de een of andere manier hoopt zich daar veel vuil op, met alle gevolgen van dien. Een groot deel van de onderhoudskosten is gaan zitten in het gangbaar houden van de remmen.' Met de spanningsregelaar of de dynamo zijn er nooit problemen geweest. Ook nu wijst een meting uit dat het met de stroomtoevoer prima is gesteld. Veel verbindingsstekkers (onder de buddy bijvoorbeeld) zien er wat smerig uit, maar ze blijken met een beschermende spray ingespoten te zijn. En dat is maar goed ook. 'Op een paar kleine puntjes na is deze motor technisch in orde. Als ik de eigenaar was, zou ik dan ook gewoon door blijven rijden totdat er echt grote onkosten komen. Qua inruil zit geen enkele handelaar op zo'n motor te wachten', aldus Van Sleeuwen. 'Dat is precies de reden waarom ik er een F800GT op nahoud: voor "de mooi"', aldus Mees. ←

Honda NT700V Deauville

MOTOR	
type	V-twin
cilinderinhoud	680 cc
boring x slag	81 x 66 mm
kleppen per cil.	4
compressieverh.	10:1
carburatie	injectie
transmissie	vijfbak
eindoverbr.	cardan

PRESTATIES	
max. vermogen	66 pk @ 8000 tpm
max. koppel	66 Nm @ 6500 tpm

RIJWIELGEDEELTE	
frame	stalen twin-spar-frame
vering voor	telescoopvork
vering achter	monoschokbreker
veerweg v/a	115/122 mm
rem voor	twee 296mm-schijven met driezuigerklauw
rem achter	276mm-schijf met tweezuigerklauw
banden v/a	120/70ZR17, 150/70ZR17

MATEN & GEWICHTEN	
gewicht	236 kg (droog)
tankinhoud	19,7 liter

AFMETINGEN



OOK EEN MARATHONMOTOR?

Heeft jouw motor ook een respectabele kilometerstand bereikt én ken je de historie? Meld je dan aan voor een grondige inspectiedoor onze specialisten! Stuur een e-mail aan marathonmotor@mps.adventure.nl met je contactgegevens en informatie over je motor, zoals merk, type, bouwjaar en kilometerstand. Meer info is te vinden op www.mpsadventure.nl.



Slechts twee keer moest er een hulpdienst aan komen. Dit keer bij een lekke achterband.