

NT 650 Deauville - 2002

De Honda Deauville is geen opvallend type en al helemaal geen schreeuwlelijk. Ook trekt ie je armen niet uit de kom als je aan het gas hangt. Nee, de Honda is praktisch, makkelijk in de omgang en plaatst zichzelf niet op de voorgrond, maar ontplooit zijn kracht in stilte. Tot volle tevredenheid van heel veel motorrijders.



In de hektiek van de jaren '90 van de vorige eeuw leken de meest elementaire omgangsvormen er niet meer toe te doen.

Egocentrisme en hedonisme werden de nieuwe afgoden, die een grote schare aanhangers voor zich wonnen. Showen met je succes en de snel verdiende beurswinst er met bakken tegelijk uitgooien waren de meest kwalijke uitingen. Anno 2002 is een kentering in zicht. De oude waarden boeken gelukkig weer terreinwinst en parallel daaraan neemt de vraag naar motoren die simpel, praktisch, betrouwbaar, zuinig en comfortabel rijden weer toe. En juist vanuit deze invalshoek worden motorrijders door de Honda Deauville bestookt. En niet geheel zonder succes zoals de verkoopcijfers aantonen. Heel stiekem heeft de NT 650 V de vijfde plaats ingenomen op de lijst van meest verkochte Honda's in 2002. Een verbazingwekkend feit, dat geheel ongemerkt aan ons voorbij is gegaan. De redenen daarvoor spreken voor zich: de Deauville kan niet met spectaculaire prestaties pronken en het model wordt niet door een uitgekende marketingcampagne aan de man gebracht.

Calculeren

Het volume van de zijkoffers is behoorlijk vergroot. Bovendien zijn de koffers aan de onderkant met een speciale coating tegen steenslag behandeld.



Het verhaal van de Deauville begint zo'n tien jaar geleden. Honda's succesvolle CX-serie liep op zijn eind en er werd naarstig gezocht naar een opvolger. Die rol werd toebedeeld aan de NTV Revère, een nogal sober uitgevoerde V-twin. Maar de cardanaangedreven NTV kon niet aan de verwachtingen voldoen. Het prijsverschil met de CX was te groot waardoor de calculerende motorrijder zocht naar een goedkoper alternatief. In 1998 probeerde Honda het tij te keren door de NTV te voorzien van een volle kuip en geïntegreerde koffers. Inmiddels leven we vier jaar later en in die periode hebben we nauwelijks iets vernomen van de Deauville, die door Honda's dochter Montesa in Spanje wordt gebouwd. En zo ineens staat er sinds het afgelopen voorjaar een nieuwe Deauville in de showroom te gloren, die wel motorrijders weet te overtuigen. Wat hebben wij gemist?

Onderzoek

De Deauville is nu uitgerust met een variatie op het bekende DCBS-systeem. Alleen is het op de NTV een CBS waarbij de remkracht via een ventiel gelijkmatig wordt verdeeld.



Honda ging niet over een nacht ijs alvorens te besluiten de Deauville grondig tegen het licht te houden. De uitkomst van een omvangrijk klantenonderzoek bracht naar voren dat de behoefte naar meer bagagecapaciteit, minder vibraties en het aanpassen aan de strengere milieueisen zeer groot was. In de huidige, geoptimaliseerde uitvoering haalt de nog steeds met carburateurs uitgeruste V-twin met speels gemak de nieuwe Euro 2 norm. Naast een secundair luchtsysteem heeft de Deauville een katalysator in de overgang van spruitstuk naar uitlaatdemper plus nog eentje in de demper zelf. De door de klandizie bekritiseerde trillingen gingen de ingenieurs te lijf met gerichte minimale gewichtsherverdelingen aan in totaal 80 blokkonderdelen. Zo werd ruim 10% gewicht bespaard op zuigers en zuigerpennen. De rest van de motorvibraties wordt nu via de uitlaatoophanging aan een oog naar het frame en niet meer direct naar de rechter voetsteun

geleidt. Desondanks vallen in de stuuruiteinden vanaf 6000 tpm nog steeds lichte vibraties waar te nemen die 1000 tpm hoger nog iets meer versterkt doorkomen. Maar van een serieus trilprobleem is geen sprake (overigens ook niet bij de voorganger). Het zachte kriebelen valt uitsluitend op bij constante snelheden boven de 130 km/u, in het bijzonder dus op de snelweg.

Symbiose



Het koper van een Deauville is forens of toerrijder. Of allebei. Deze constatering verklaart veel waarom het succes van de Honda ons onopgemerkt dreigde te passeren. Misschien dat wij de Deauville nooit hebben gezien als een motor waarin de symbiose tussen woon/werk en toerisme geslaagd tot stand is gekomen. Iets wat veel motorrijders kennelijk niet is ontgaan, want juist op deze werkterreinen imponeert de Honda. Met het elegant geïntegreerde bagagesysteem desgewenst uitgevoerd met de optionele laptop/attachékoffer-topkoffer toont de Deauville zich een winner in de file of een gewaardeerde toerpartner. Daarbij komt de middelgrote twin je met een uitgebalanceerde ergonomie tegemoet. Voor berijders met een lengte tot 185cm zijn er tussen de tankstops door geen redenen van pijnlijke aard om extra stops in te lassen, tenzij je last hebt van chronische blaasproblemen. Langere berijders zouden de hoek van de knieën in combinatie met de rechte houding van het bovenlichaam als te krap kunnen ervaren. Daar moet je dan maar mee leven, want de voetsteunen kun je vanwege de grondspeling niet verder naar beneden plaatsen. Dat is echt iets om rekening mee te houden, want met het gemeten vermogen van 56 pk in combinatie met de speelse rijeigenschappen en de handelbaarheid ben je zonder meer in staat om behoorlijk vlot door het landschap te zoeven. Het blok steekt voor een concept als dit absoluut juist in elkaar. De Deauville is vlot, maar moeilijk sportief te berijden omdat het voorwiel door de cardanaandrijving en het hoge gewicht van het bagagesysteem erg licht wordt tijdens harde acceleratie en hoge snelheden. Daardoor gaat de op zich goed afgestemde voorvork op oneffenheden nogal bruto stempelen. Het accent van de achterschokbreker ligt op comfort en dat maakt het mogelijk om een duo mee te nemen zonder dat je de afstelling moet veranderen. De veervoorspanning is instelbaar en de vering neutraliseert op een onopvallende wijze de cardanreacties.

Blokkeren



Waar de Deauville echt in uitblinkt zijn de remmen, wat alles te maken heeft met het gecombineerde remsysteem CBS. Met de voetrem zet je niet alleen de achterrem aan het werk, maar ook een van een van de drie zuigers van de linker voorremschijf. Voorwaarde is wel dat je zowel de voor als de achterrem gebruikt. Op die manier kun je niet alleen veilig maar ook uitermate effectief vertragen. Dan remt de toch 250 kilo zware machine met een behoorlijke vertraging hoewel je op droog wegdek amper de blokkeergrens weet te bereiken. Afhankelijk van hoe hard je met je voet remt wordt de remkracht door een ventiel op voor- en achterwiel verdeelt. Het achterwiel gaat dus zelfs niet blokkeren als je onbenullig hard op het pedaal trapt omdat de remkracht dan naar het voorwiel wordt gestuurd. Gebruik je alleen de hand- of voetrem dat is de vertraging maar matig terwijl een duidelijk drukpunt amper waar te nemen is. Het systeem vraagt om enige gewenning, maar het steekt wel goed in elkaar.

Conclusie

De doorgewinterde forens of toerrijder verwacht naast een fiets die precies doet wat ze er van verwachten ook betrouwbare, zuinig werkende techniek. En hierin draait de aanschaf van een Deauville niet uit op een teleurstelling. De afstand tussen een volle en een lege tank ligt gemiddeld op zo'n 300 kilometer woon/werk-verkeer of landschap. Zelfs al vraag je het uiterste van je Honda, waar de Deauville overigens niet echt toe aanmoedigt, dan nog is de gecultiveerde driekleps twin niet gulziger dan 1: 16. De Deauville staat altijd voor je klaar. Niemand zal een buil vallen aan het ingetogen uitlaatgeluid en ook het onderhoud vergt ie niet het uiterste van je financiële draagkracht. Daar komt nog bij dat de Deauville zowat niet stuk te krijgen is. Tenminste als je de ervaringen van blokgenoten die rijden op de Transalp en de Shadow moet geloven. En na zoveel positieve berichtgeving past het beeld van een slordige afwerking niet echt bij de Honda Deauville, die met €9570 toch wel behoorlijk aan de prijs is.

IN HET KORT ► Motor vloeistofgekoelde 52° V-twin met drie kleppen per cilinder. **Compressieverhouding** 1: 9,2 **Boring x slag** 79 x 66 **Cilinderinhoud** 647 cc **Brandstofsysteem** twee Ø38mm Keihin CV carburateurs **Ontsteking** Digitaal, transistor met elektronische vervroeging **Transmissie** natte koppeling, vijf-versnellingsbak, cardan **Frame** Aluminium Ruggengraatframe **Afmetingen lxbxh:** 2030/700/1090 **Wielbasis** 1473 mm **Zithoogte** 810 mm **Veerweg voor/achter** 115/120 mm **Voorrem** twee Ø296 mm schijven met driezuigerremklauw met CBS **Achterrem** enkele Ø240 mm schijf met tweezuigerremklauw **Voorvering** 41 mm **Achtervering** monoshock met instelbare veervoorspanning **Bandenmaat** voor/achter 120/70ZR 17 - 150/70ZR 17 **Tankinhoud** 19 l. **Gewicht** 246 kilo volge-tankt **Prestaties** 56 pk bij 7750 tpm, 55 Nm bij 6250 tpm **Topsnelheid** 179km/h **Prijs** €9570 **Importeur** Honda Nederland • Ridderkerk • 0180-491777.

COPYRIGHT ANWB
2004 -[DISCLAIMER EN](#)
[PRIVACYVERKLARING](#)