

Written by Jeroen van der Veen

vrijdag, 03 maart 2006

Introductie Honda NT700V Deauville

Afgelopen week is onze redakteur Jeroen van der Veen naar Griekenland geweest voor de introductie van de Honda NT700V Deauville en de Honda CBF1000 ABS. We houden netjes de volgorde van testen aan en dus is eerst de Deauville aan de beurt. De CBF1000 ABS volgt later deze week. (tekst: Daan)



Grijze haren worden geverfd...

Iedereen kent het wel. Naarmate je ouder wordt begint de boel een beetje te hangen en raakt je smaak wat uit de mode. Daar moet dus aan gewerkt worden. Spotjes van fitness-apparatuur en slankpillen vertroebelen je zelfbeeld. Bedolven onder programma's van cosmetische chirurgie begin je aan je voorkomen te twijfelen. Je bent niet meer van deze tijd is je conclusie. Verwoed sprint je naar de sportschool om een wat meer gestroomlijnd figuur te krijgen en de kapper gooit er een kleurbehandelingetje tegenaan om zo maar verlost te worden van het oubollige imago dat je achtervolgt.

Dit gaat eigenlijk ook een beetje op voor de Deauville. Misschien ligt het aan mij, maar bij het horen van de naam 'Honda Deauville' gaat het hart niet sneller kloppen. Integendeel; het roept een beeld op van een oude-lullen-motor met een iet wat muf karakter. Tuurlijk, het is en blijft een motor die gericht is op het lichte toer-segment, die veelal wordt bereden door motorrijders die geen waarde hechten aan torenhoge PK-getallen, of een koppel dat het rimpelige gezicht voorbij de oogkassen trekt. Nee, deze doelgroep geeft meer om wendbaarheid, bruikbaarheid, bagageruimte, comfort en een neutraal rijbeeld dat niet voor verrassingen zorgt. Nooit gedacht dat ik mij in deze doelgroep thuis zou gaan voelen tijdens de introductie in Athene.



Gouwe ouwe

Dat Honda jaren geleden er al in geslaagd is om in te spelen op deze doelgroep, blijkt wel uit het feit dat de Deauville veelvuldig in het straatbeeld te vinden is. Niet slecht als je bedenkt dat deze 'gouwe ouwe' tijdens zijn introductie in 1998 niet veel hoofden deed draaien. Onverwacht werd het een goed lopend model en inmiddels, 8 jaar later, heeft de middenklasser van Honda enkele verbeteringen ondergaan, maar deed hij het nog steeds met dezelfde 18 jaar oude krachtbron. 'Tijd dus om eens gehoor te geven aan die facelift-commercialen en de grijze haren van de Deauville te verven', zal Honda gedacht hebben.

Luisterend oor

Door de jaren heen heeft Honda geluisterd naar zijn klanten en hen de vraag gesteld wat zij graag veranderd cq. verbeterd zouden zien aan de Deauville. Dit resulteert dan ook in een bijna geheel vernieuwde versie.

Het eerste verzoek was een verhoging van vermogen. Om dit te realiseren werd de cilinderinhoud vergroot met 33cc naar 680cc. Nieuwe, lichtere zuigers en drijfstangen werden geplaatst en ook de koppen (met nog steeds

één enkele nokkenas) werden vernieuwd door ze te voorzien van een vierde klep en het enkele busje vonken centraal te plaatsen. Dit alles resulteert in een vermogen van 66 Pk, een vermogenswinst van 10 pk dat vooral in de top merkbaar is. Ook het koppel is gestegen, met 15% naar 66,2 Nm. Dit is vooral merkbaar tijdens stadsgebruik en het versterkt zo de handelbaarheid. Tenslotte zorgt een vernieuwde startmotor voor leven in de brouwerij.

Maar bij enkel deze mechanische verbeteringen bleef het niet. Om de EURO 3-norm te halen werd naast een groter luchtfilterhuis ook het befaamde PGM-F1 injectiesysteem van Honda geplaatst. Naast een vermindering van het brandstofverbruik met 8% (wat gelijk staat met ongeveer 50 extra toerkilometers per tankbeurt) en de gemelde vermogenstoename, zorgt het er tevens voor dat de gasrespons beter en directer is. Het resultaat mag er zijn. De norm is niet alleen gehaald, maar de waarden uit de statistieken tonen zelfs aan dat de uitstoot ver onder de gestelde eisen zit. Verder bleek tijdens de testdag ten zuiden van Athene dat het verbruik rond de 1 op 15 à 16 ligt. Boomknuffelaars en aanverwanten zullen de Deauville dus in hun groene harten sluiten en als berijder kan er zonder schaamtegevoel gezwaaid worden naar onze alternatieve medemens.



Van deze tijd

De vernieuwde krachtbron met al zijn aanpassingen is er een die zonder tegenstribbelen zijn werk doet; een werkpaardje dat schakellui bereiden kan worden. Zelfs bij lage toerentallen sputtert het niet tegen en een lekker beschaafd twin-roffeltje belooft het stijgende toerental. Een uitgebalanceerd geheel dat typerend is voor Honda in dit lichte toer-segment. Dat al deze aanpassingen meer warmte genereren mag duidelijk zijn. Honda heeft er dan ook middels een vernieuwd koelsysteem voor gezorgd dat dit geen probleem zal gaan opleveren. Verder is de transmissie onderhanden genomen om de nieuwe cijfers probleemloos op het asfalt over te brengen. Wat wel opvalt is dat de 5-bak met een vrij luidde klak door de versnellingen gaat. Iets wat niet echt storend is, want de overbrenging naar de vernieuwde cardan is en blijft trefzeker.

Het oog wil ook wat...

Goed, de Deauville heeft inmiddels in de gewichten gehangen op de lokale sportschool en wat meer spieren gekweekt. Nu mag het duidelijk zijn dat het hier volhangt met spiegels, van vloer tot plafond. Zich niet storend aan paraderende anabolen wordt al snel door de genadeloze weerspiegeling duidelijk gemaakt dat kracht alleen niet alles is. Op naar de plastisch chirurg dus.

Allereerst de facelift met oogcorrectie. De Blackbird-achtige koplamp in het verbrede en gerestylde kuipwerk zorgt er samen met de blanke knipperlichten voor dat het vermoeide uiterlijk passé is en de Deauville een meer hedendaags voorkomen heeft gekregen. Door deze verbreding was het tevens mogelijk de (handschoen-) vakken in de kuip, waarvan er één met een sleutel af te sluiten is, dieper te maken.

Verder is de kuipruit vergroot en is het tevens mogelijk gemaakt het in een 17 cm (!) hogere positie te plaatsen. Dit gebeurt door de bevestigingsbouten los te draaien en de ruit te verstellen. Tijdens de test waren drie Japanners met deze taak opgezeteld (laten wij ze maar het officiële Honda-verstelteam noemen) en storten zich alle drie op dezelfde motor met een gelijke overgave. Binnen enkele minuten was de klus geklaard en kon er bekeken worden welk effect de hogere stand had op het rijcomfort. Perfect, vooral voor zo'n lange darm als ik en het vaak gevreesde turbulentie was maar licht merkbaar. Om de kop verder af te maken zijn de achteruit-kijk-luiken 55 mm verder naar buiten gekomen en geven een werkelijk perfect en trillingsvrij beeld weer van wat er achter je gebeurt.

Achter de in 2-posities te verstellen windscherm huist een nieuw instrumentenpaneel. De gegevens worden analoog-ogend weergegeven en is naast de huisvesting van een temperatuurmeter nu ook uitgebreid met een brandstofmeter. Overige informatie als tripmeters, tijd, verbruik (dit wordt overigens elke 3 seconden gemeten) en aanverwante zaken, zijn digitaal te aanschouwen.



Luie stoel

Ook aan de rijderspositie is gewerkt; liposuctie dus. Zo is voor een rechtzitter positie het stuur ongeveer 30 mm verhoogd en is het zadel comfortabeler geworden door het dikker en lager te maken. Net iets te laag voor deze bijna 2 meter tellende oosterling. Misschien is een in hoogte verstelbaar zadel iets waar bij de volgende 'upgrade' naar gekeken kan worden. Verder zijn de zijpanelen ranker geworden, zodat ook de kleinere medemens onder ons makkelijker met de voeten op het asfalt kan komen.

Uiteraard is er ook aan de duopassagier gedacht. Zo is de zit dikker en 6 mm breder geworden. Verder is het vooral aan de voorzijde iets verhoogd, zodat bij remmen de duopassagier niet al te snel in de nek van de berijder zit te hijgen.

Pakezel

Meer bagageruimte was tevens een verzoek van de doelgroep, repositioning à la JLo dus. Door de geïntegreerde koffers meer naar binnen te laten lopen, iets te verlengen en aan de achterzijde meer op te laten lopen, werd er een totale gecombineerde inhoudswinst van bijna 11 liter gerealiseerd. Verder beschikt de Deauville nu over een extra ruimte die de linker- met de rechterkoffer in verbinding brengt; deze ruimte wordt door Honda gekescherend 'baguette-hole' genoemd. Makkelijk voor een hele baguette tijdens het zondagse ontbijt zullen ze gedacht hebben of bijvoorbeeld voor het transporteren van (vrouwelijke) gereedschappen, zolang het maar niet meer dan 2,6 liter inhoud vergt. Een vernieuwd achterlicht-design complimenteert het geheel.

Onder de rok

Een stevig gestel waar de gewonnen krachten aan opgehangen worden is uiteraard evenzo belangrijk. Het vernieuwde frame heeft de beschikking gekregen over een verbeterde, niet in te stellen voorvork en werd er tevens een vernieuwde achterschokbreker ingelepeld, welke handmatig met een makkelijk bereikbare draaiknop afgesteld kan worden. De brede afstelbaarheid zorgt er voor dat het rijden met duopassagier en eventuele bagage optimaal verloopt. Dit in samenwerking met de 300 gram (per stuk) lichtere wielen maken het een makkelijk stuurbare fiets met voldoende grondspeling. Bochten worden met gemak verslonden en het extra vermogen aansporend tijdens een stukje sportief gebruik zorgt dat de voetsteunen al schrapend over het Atheense asfalt glijden. Zelfs met deze slijtende voetsteunen en verdwenen 'schaaf-boutje' geeft het geen krimp en blijft zonder verrassingen doen wat er van verwacht wordt. Zelfs een wheely (die uw vriendelijke buurt-Spike altijd weer zo nodig moet uitvoeren) brengt de Deauville niet van zijn stuk. Een neutrale fiets die perfect aansluit op de wensen van zijn doelgroep.



De hoo-ijzers

Om nu niet meteen de net vernieuwde vriendschap met de boomknuffelaars al weer te beëindigen door tijdens een noodstop er één neer te maaien, beschikt de Deauville nog steeds over het in 2002 geïntroduceerde prima functionerende gecombineerde remsysteem. Vooral met het nieuwe ABS-systeem, dat als optie verkrijgbaar is, kan er tijdig, zeer beheersbaar en zonder het bekende ABS-getril geremd worden, zodat je nieuwe vrienden zonder angst kunnen blijven oversteken. Een betere in zijn soort dus.

Pimp my Ride

Zoals we van Honda gewend zijn is er buiten de ABS-optie nog een hele lijst met extra's verkrijgbaar. Zo zijn er mistlampen leverbaar in combinatie met een LED-achtermistlicht; een first in de motorwereld dat naast de waarschuwingsstand van de knipperlichten zorg draagt voor extra veiligheid van de berijder.

Verder zijn er diepere deksels voor de geïntegreerde koffers beschikbaar dat de capaciteit met ruim 16 liter doet vergroten. Tevens zijn er sterke draagzakken voor in de koffers verkrijgbaar. Heb je nog meer behoefte aan bagageruimte, dan is de 45 liter tellende topkoffer dé oplossing en ook hier is weer de speciale zak een keuzemogelijkheid. Nóg meer ruimte nodig? Een attaché-achtige magnetische tanktas met regenhoes zorgt hier volgens de accessoires-lijst voor. Mocht het dan nóg steeds niet genoeg zijn, wees verstandig en koop een vrachtwagen!

Genoeg van het gewouwel van de levenspartner? Honda heeft een digitale versterker geplaatst waar een MP3- of CD-speler op aangesloten kan worden. 'Born to be Wild' zal dan door de waterdichte speakers schalmen en de klaagklanken van thuis of duopassagier zullen verstommen. Wordt dit door de partner niet gewaardeerd en raak je door de trommelvliezen-tergende geluiden de weg kwijt? Dan biedt het GPS-navigatiesysteem voor de Deauville uitkomst.

Verder zijn er handkappen verkrijgbaar, bestaat handvatverwarming tot de mogelijkheden, liggen kniebeschermers voor op de zijkanten van de tank in het schap, kan er een bug-spoiler geplaatst worden, is er een verlenging van het spatbord beschikbaar, wordt er op verzoek een 12 Volt accessoires-plug ingebouwd, kunnen er transparante seals geplakt worden om de lak en het plastic te beschermen en zorgt het optionele alarmsysteem voor de overige bescherming. Tenslotte maakt een beschermhoes voor de motor de accessoires-lijst af.

Voor de prijs van €9.740,- wordt het 236 kilo wegende standaard model afgeleverd in de gewenste kleur variërend van dusk beige metallic, petrol blue metallic, pearl concours metallic, anchor grey metallic of shasta white. Voor een extra €750,- wordt het ABS-systeem geplaatst, waardoor de naald van de weegschaal 3 kilo meer aangeeft.



Conclusie

De Deauville is een allrounder (Honda noemt dit Multi-Use) die uitblinkt in de functies waarvoor het gemaakt is, nl. het lichte toeren en woon-werkverkeer. Maar ook het wat vlotter boenderen langs de Atheense kust gaat 'm best af zo lang je het niet overdrijft en zelfs de off-road capaciteiten zijn getest. Mogelijk? Ja. Raadzaam? Nee. Sommigen zullen de Honda zien als een saaie, zakelijk benaderde motorfiets die voldoet aan alle eisen en niets extreems in zich heeft. Misschien waar, maar ik zie het liever als een prettige en complete fiets die, zoals we van Honda gewend zijn, heel voorspelbaar en neutraal zijn kunnen toont. Het geeft naar mijn mening de doelgroep waar het om vraagt: een sterker en gezonder gestel in een fris nieuw jasje. Zo zie je maar wat een beetje fitness en kleurspoeling doet...

Met dank aan: **Texport**

Foto's: Honda Press