

# SIE IST SO EINE

Es gibt nur wenige Motorräder, die ab Werk fast alles können außer Online-Banking. Aber vielleicht lernt die Honda Deauville das auch noch.



**Praktisch: integrierte Koffer für die großen oder kleinen Schnäppchen zwischendurch**



**Für die Braut, die sich traut: Die Sozusbank ist verlockender als manches Hochzeitsbett**



**Kinderleichtes Bremsen: dank Verbundbremssystem und sehr einfacher Bedienbarkeit**

Von Rolf Henniges  
Fotos: Gargolov (1), Kunstle

Alles dran, alles drin – so bewarb sich die 1998 präsentierte Deauville. Die Ingenieure hatten ihre Vorgaben nahezu perfekt erfüllt. Nämlich ein funktionelles, handliches, preiswertes Alltagsmotorrad für den sprichwörtlichen Weg zur Arbeit zu konstruieren, das besten Wetterschutz bietet, obendrein bedingungslos tourentauglich ist, schon als Basismodell viel Stauraum offeriert und sich selbst auf langen Reisen freundlich zu seiner Besatzung verhält. Das designermäßige Resultat aus derlei Vorgaben bezeichnet Honda als „Skulptur auf zwei Rädern“. Danke.

Demjenigen, dem sich diese in Spanien bei Montesa gefertigte Deauville geschmacklich erschließt, bereitet die 650er viel Freude. Beginnend schon am Arbeitsplatz: pardon: Urlaubsplatz. Nichts stört, alles passt und sitzt dort, wo man es als Erstes sucht. Schalter und Griffe sind gut erreichbar und bedienbar, moderat gibt sich der Beinwinkel, der Tourenlenker kommt einem angenehm entgegen, die Sitzbank ist breit und komfortbetont, außerdem stufenförmig ausgeprägt, damit der Sozius dem Fahrer nicht ungewollt auf die Pelle rückt. Die Betätigung des E-Starters wird – im Bedarfsfall chokeunterstützt – mit gefälliger, dumpfem Brummeln aus der Zwei-in-eins-Anlage belohnt.

Es ist der Schlag eines nominell 56 PS starken Herzens. Der V2 mit 52 Grad Zylinderwinkel und 76 Grad Hubzapfenversatz vermittelt das pulsierende, rockige Gefühl eines echten 90-Grad-V-Twins. Baut durch seine Konstruktion jedoch wesentlich kompakter. Vor 16 Jahren bereits in der NTV 650 verwendet, wurde der mit dem Ruf der Unzerstörbarkeit behaftete Antrieb nahezu ohne Änderung für die Deauville übernommen. Er erfährt lediglich im Zuge der Anpassung an verschärfte Abgasnormen 2002 ein Update. Zwei unregelmäßige Kats plus ein Sekundärluftsystem sorgen nun für die Einhaltung der Schadstoff-Grenzwerte. Klingt zugeschnürt.

Ist die Deauville aber keineswegs. Ab 2000/min stampft der 250 Kilogramm schwere Mittelklassetourer los, erreicht seine Maximalleistung laut Honda bei rund 8000 und das maximale Drehmoment von 55 Nm bei 6300 Touren. Die Leistungsabgabe erfolgt harmonisch über den gesamten Bereich. Unspektakulär. Fast könnte man das Triebwerk als massierend beschreiben. Im Einklang mit dem, was die Optik ausstrahlt: Ruhe und Gelassenheit. Die 2002er-Wellnesskur hat die Laufkultur nochmals verbessert. Leichtere Kolben und Kolbenbolzen sowie eine geänderte Schwungmasse garantieren noch sanftere Leistungsentfaltung und wirken vibrationsmindernd. Getriebe und Kupplung wurden im Hinblick auf Langstreckenbetrieb oder

den harten Einsatz als Kurierkraf im Stadtgetümmel verstärkt.

Als diese Art moderner Packesel wird die Deauville nämlich in vielen europäischen Städten eingesetzt. Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Der Dreiventiler ist thermisch gesund, extrem robust, durch Kardanantrieb wartungsarm, und das Motorrad wegen der integrierten Staumöglichkeiten dafür geradezu prädestiniert. 19,5 Liter fasst der rechte Koffer, 24 der linke. Größere Kofferdeckel erweitern das Volumen auf 30,5 respektive 35 Liter. Mit dem ebenfalls als Zubehör erhältlichen 45-Liter-Topcase offeriert das Lasten- oder Urlaubstaxi stattliche 110,5 Liter Stauraum. Um den Kurieren das innerstädtische Cruisen zu vereinfachen, hat Honda die Deauville mit einem Verbundbremssystem ausgestattet. Bei der Betätigung des Fußbremshebels wird gleichzeitig der mittlere Kolben des linken vorderen Dreikolben-Bremssattels aktiviert (siehe Darstellung Seite 39).

Das System, Single-CBS genannt, reicht im Stop-and-go-Verkehr völlig aus, um die Maschine nur übers Fußpedal abzubremsen. Effektive Verzögerung aus höheren Tempi wird erst möglich, wenn man über den Handbremshebel die Kraft der restlichen fünf Kolben der vorderen Bremssättel ins Spiel bringt. Respektable 9,5 m/s<sup>2</sup>, das







- > **Plus**
  - Hauptständer serienmäßig
  - Halterung für Bügelschloss unter der Sitzbank
  - Sehr gut aufzuheben
  - Tankform prima für Rucksack geeignet
- > **Minus**
  - Bakiges Zündschloss
  - Beim Öffnen klackert der Schmierstoff auf den Ausfall
  - Keine Einstellmöglichkeit des Kupplungshebels
- > **Sonstige Infos**
  - Mit größeren Kofferdeckeln wächst die Breite auf 92 Zentimeter, das Heck ist damit breiter als der Lenker
  - Bis Frühjahr 2004 wurden rund 37 000 Deauville in Europa verkauft, 9697 Exemplare davon nach Deutschland
  - Deauville-Freunde im Internet unter [www.hondadeauville.de](http://www.hondadeauville.de)
- > **Neu 2004**
  - Warnblinkanlage und Dauerlichtschaltung
  - Höhere Batterieleistung
  - Gründerte Fullrasten und modifizierter Schallhebel

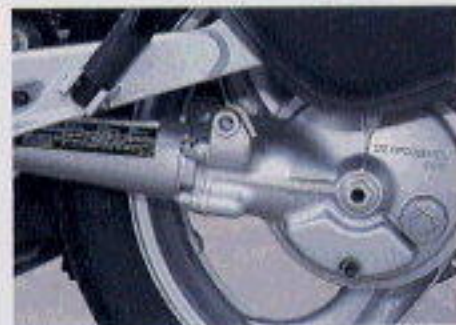


entspricht einem Bremsweg von 40,7 Metern aus 100 km/h, schafft die Deauville. Um solche Werte zu erreichen, muss der Fahrer ein sehr geübter Bremsler sein, denn die Blockiergrenze des Vorderrads ist nicht leicht ertastbar. Das Single-CBS bietet jedoch noch andere Vorteile. Versierte Piloten nutzen einen leichten Druck auf die Fußbremse, um der Maschine in engen Kehren einen zusätzlichen Lenkimpuls zu geben und so kleinere Radien zu realisieren. Zusätzlich entsteht durch die Bremswirkung auf beide Räder ein stabilisierender Effekt.

Stichwort Bodenkontakt. Die Fahrwerksabstimmung ist straff ausgefallen. Bescheidene 115 Millimeter Federweg vorn und 120 hinten kümmern sich darum, Wirbelsäule und Organe vor Bodenwellen zu schützen und die Honda – Immerhin beträgt das zulässige Gesamtgewicht 440 Kilogramm – auf Kurs zu halten. Das klappt in nahezu allen Situationen prima. Der Komfort bleibt dabei nicht auf der Strecke. Einstellmöglichkeiten? Das Fahrzeugniveau hinten kann per Handrad an höheres Gewicht angepasst werden. That's it. Kein Schrauben-Dschungel, durch den

man sich durchprobieren muss. Praktisch und äußerst funktional.

Wie der Rest des kleinen Fernwehkuriers. Für Kofferschlosser, Sitzbankentriegelung und Verkleidungs-Staufach reicht der Zündschlüssel aus. Dieser ist Teil einer elektronischen Wegfahrsperrung. Die Leuchtweitenregulierung des Scheinwerfers wird easy per Stellrad in der Frontverkleidung erledigt. Ganz weit entfernt vom elektronischen Schickimicki in puncto Benznanzeige ist der sehr gut erreich- und selbst mit dicken Handschuhen bedienbare Benzinhahn. Nach dem Umschalten auf Reserve



**Wartungsarm mit wenig Spiel im Antriebsstrang: der bewährte Kardan**



**Außerordentlich gute Sicht: stabile Spiegel mit weitem Einstellbereich**



**Das Handrad zur Verstellung der Federbasis ist schlecht zugänglich**





**Übersichtliches und aufgeräumtes Cockpit: Ziffernblätter seit 2002 im Karbon-Look**



**Gut versteckt: Integrierte Sturzbügel, die auch bei der großen Schwester Pan European zum Einsatz kommen**



**Praktische Seitenfächer in der Verkleidung: spritzwasserdicht und sinnvoll**

sollte man spätestens nach 50 Kilometern die nächste Spritbar aufsuchen.

Bis Nachschub gefordert wird, kann es jedoch dauern. Bei gemächlichem Landstraßentempo laufen 4,1 Liter Normalbenzin durch die 36er-Gleichdruckvergaser und ermöglichen einen Aktionsradius von 463 Kilometern. Ganz anders, wenn man voll beladen und mit hohem Vollgas-Anteil auf der Autobahn unterwegs ist. Dann reißt die 650er mit bis zu 8,8 Litern auf 100 Kilo-

meter ein Finanzloch in die Börse. Rasen statt Reisen war jedoch nie die Maxime der Deauville. Trotzdem kann man mit dem Alltagsfreund recht zügig unterwegs sein.

6,0 Sekunden vergehen, bis 100 km/h erreicht sind. 12,3 sind es bis 140 km/h. Keine Spitzenwerte, doch mit den gemessenen, relativ bescheidenen 52 Pferden der Deauville braucht man sich auf der Landstraße, im Kurvengeschlängel oder bei Passfahrten hinter stärkeren Bikes nicht zu

verstecken. Denn wie immer nutzt Leistung nichts, wenn sie nicht umgesetzt werden kann. Der Deauville-Pilot fühlt sich harmonisch in die Maschine integriert und sitzt fahraktiv, da lenkernah und für Tourenverhältnisse vorderradorientiert. Darüber hinaus ist es phänomenal, wie handlich der Fünf-Zentner-Brocken agiert. Schräglagenwechsel und enge Kehren gehen spielerisch vonstatten. Hierfür zeichnen die gelungene Gewichtsverteilung, der





## Fahrlleistungen

Höchstgeschwindigkeit*	184 km/h
Beschleunigung	
0-100 km/h	5,0 sek
0-140 km/h	12,3 sek
Durchzug	
80-100 km/h	7,0 sek
100-140 km/h	8,5 sek

## Tachometerabweichung

effektiv (Anzeige 50/100) 48/96 km/h

## Drehzahlmesserabweichung

Anzeige roter Bereich effektiv 8000/min 8400/min

## Verbrauch im Test

bei 100 km/h	3,9 l/100 km
bei 130 km/h	5,6 l/100 km
Landstraße	4,1 l/100 km
Theor. Reichweite	463 km
Kraftstoffart	Normal

## Maße und Gewichte

L/B/H	2220/870/1240 mm
Sitzhöhe	820 mm
Lenkerhöhe	1050 mm
Wendekreis	5620 mm
Gewicht vollgetankt	250 kg
Zuladung	190 kg
Radlastverteilung v/h	43/57 %

## Fahrdynamik

## Bremsmessung

Bremsweg aus 100 km/h 40,7 Meter  
Mittlere Verzögerung 9,5 m/s<sup>2</sup>

**Bemerkungen:** gleich bleibend gute, sehr hohe Verzögerungswerte bei gleichzeitiger Betätigung beider Bremsen. Wenn man nur vorne bremst, sind sowohl Dosierbarkeit als auch Verzögerung nicht optimal. Wird lediglich hinten gebremst, bricht die Deauville leicht nach rechts aus.

## Handling-Parcours I (schneller Slalom)

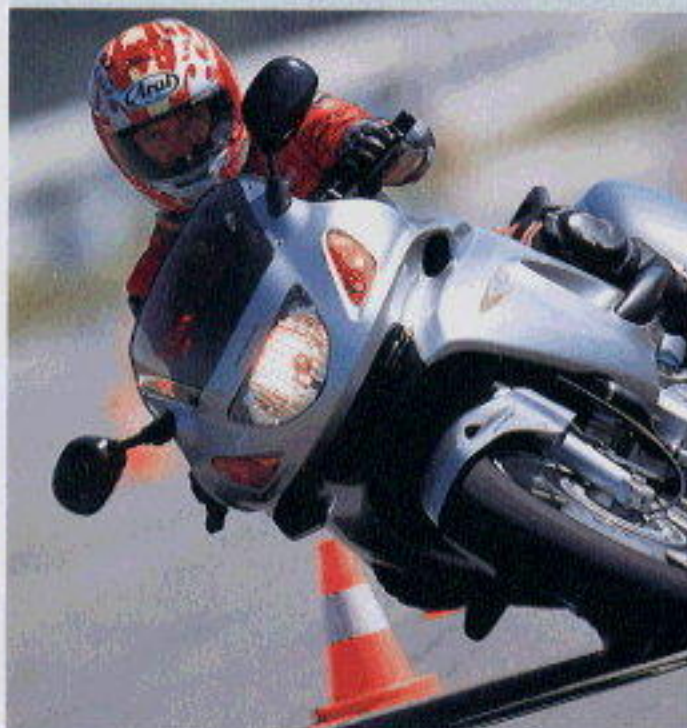
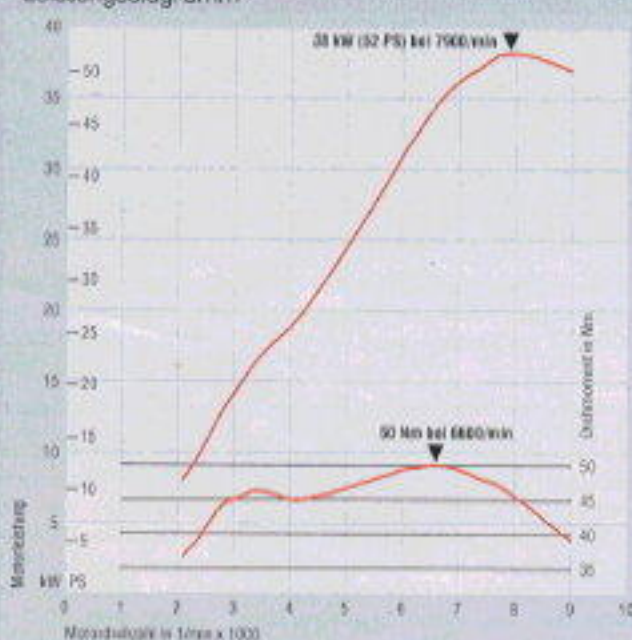
Beste Rundenzeit 22,9 sek  
Vmax am Messpunkt 84,6 km/h

**Bemerkungen:** Der breite Lenker und der schmale Hinterrifen sorgen für eine sehr gute Handlichkeit. Die Deauville passiert den Umkehrpunkt leichtfüßig mit guter Rückmeldung. Die mäßige Zeit resultiert aus der geringen Motorleistung.

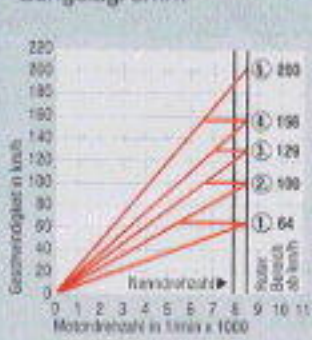
## Handling-Parcours II (langsamer Slalom)

Beste Rundenzeit 29,5 sek  
Vmax am Messpunkt 52,7 km/h

**Bemerkungen:** Der langsame Slalom wird bestimmt durch aufsetzende Teile wie Fußrasten, Ausspuff sowie Brems- und Schalthebel. Aufgrund ihrer Handlichkeit könnte die Deauville wesentlich schneller sein.

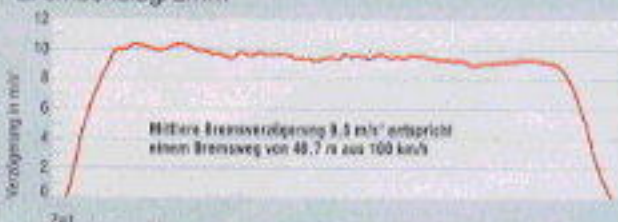
Leistungsdiagramm<sup>2</sup>

## Gangdiagramm



Der Drehmomentenbruch bei 4000/min ist im Fahrbetrieb nicht spürbar. Gut zu erkennen: der lineare Anstieg von Leistung und Drehmoment zwischen 4300 und 7000/min, der Bereich, in dem die Deauville am meisten bewegt wird. Weniger gelungen ist die weite Spreizung zwischen dem ersten und zweiten Gang, lästig in weiten Bergaufkehren. Auch zwischen dem Vierten und Fünften wäre eine engere Spreizung angenehmer.

## Bremsendiagramm



Verzögerung auf hohem Niveau: Durch gleichzeitiges Betätigen von Vorder- und Hinterradbremse bleibt das Motorrad spurstabil und durch die ausgewogene Radlastverteilung sowie Geometrie das Hinterrad am Boden.

## DATEN

## Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-62-Grad-V-Motor, je eine oben liegende, kettengetriebene Nockenwelle, drei Ventile pro Zylinder, Wassumpfschmierung, Gleichdruckvergaser, Ø 36 mm, unregelter Katalysator, SLS, Lichtmaschine 345 W, Batterie 12 V/11 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Kardan.

Bohrung x Hub	79,0 x 66,0 mm
Hubraum	647 cm <sup>3</sup>
Verdichtungsverhältnis	9,2:1

Nennleistung 41 kW (55 PS) bei 7800/min

Max. Drehmoment 55 Nm bei 6300/min

Schadstoffwerte (Homologation) in g/km  
CO 3,785 / HC 0,690 / NO<sub>x</sub> 0,112

## Fahrwerk

Brückenrahmen aus Stahl, Telegabel, Ø 41 mm, Engelink-Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfedern, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 296 mm, Dreikolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 276 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Verbundbremssystem.

Akk-Gussräder 3,50 x 17; 4,50 x 17

Reifen 120/70 ZR 17; 150/70 ZR 17

Bereifung im Test  
Michelin Maccosam 90 X B

## Maße und Gewichte

Radstand 1475 mm, Lenkerwinkel 62 Grad, Nachlauf 116 mm, Federweg v/h 115/120 mm, zulässiges Gesamtgewicht 440 kg, Tankinhalt/Reserve 19/2,5 Liter.

## Service-Daten

Service-Intervalle alle 6000 km  
Öl- und Filterwechsel alle 12.500 km

Motoröl SAE 10 W 40

Telegabel SAE 10

Zündkerzen NGK DPR BEA-9, NO X24EPR-U9

Leerlaufdrehzahl 1200x100/min

Reifenluftdruck vorn/hinten solo (mit Seiten) 2,5/2,9 (2,5/2,9) bar

Garantie zwei Jahre

Farben Blau, Rot, Silber

Preis 8140 Euro

Nebenkosten zirka 170 Euro

\* Herstellerangaben. <sup>2</sup> MOTORRAD-Testparcours. Werte von Handlingkurs und Bremsentest aus den drei besten Fahrversuchen gemittelt; <sup>3</sup> Leistung an der Kupplung. Messung auf Dynoje-Rollerprüfstand 150, konform nach ECE, maximal mögliche Abweichung ±5%.





Per Druck auf die Fußbremse wird nicht nur der hintere Doppelkolbensattel ①, sondern auch der mittlere Kolben des linken vorderen Dreikolbensatzes ② beaufschlagt. Mit steigendem Bremsdruck reduziert ein Proportional-Steuerventil ③ die Bremskraft hinten

breite Lenker und der schmale 160er-Hinterreifen verantwortlich. In Verbindung mit dem straffen Fahrwerk brennt die Deauville recht zielgenau an der Ideallinie entlang.

Trotz dieser Agilität liegt ein Hauch Phlegma über der Deauville. Sowohl Einkleben als auch Beschleunigen wirken irgendwie leicht zeitverzögert, die Honda strahlt eine Art meditative Ruhe aus, die sie ihrem Fahrer auf jedem Meter vermittelt. Es ist die schiere Unauffälligkeit verbunden mit kaum einer Schwäche, die die Deauville zu einem Partner für einen längeren, beschaulichen Lebensweg prädestinieren. Und dass es so eine für 8140 Euro gibt, ist besonders erfreulich.

## MOTORRAD FAZIT



Ein Motorrad, geradezu geschaffen, um auf ihm zu leben. Das sowohl im tiefsten Eifelnebel, als auch unter der Glutsonne Siziliens eine gute Figur macht. Mit dem man ohne schlechtes Gewissen Bordsteine herunterfahren, Großmutter von der Kirche abholen oder Einkäufe erledigen kann. Deauville fahren ist easy, ihr Wesen multifunktionell und äußerst anspruchslos.

## MOTORRAD PUNKTEWERTUNG

		Maximale Punktzahl	Deauville	
<b>ANTRIEB</b>	Topspeed	30	12	<b>WUNDERDINGE</b> sind von einem gemessenen 52 PS starken Zweizylinder bei 250 Kilogramm Gewicht nicht zu erwarten. Die Fahrleistungen sind ordentlich. Die gleichmäßige Leistungsentfaltung des V2 kommt relaxtem Touren entgegen, für Überholmanöver stellt er auch oberheraus noch ausreichend Power zur Verfügung. Lastwechsel fallen trotz Kardan sehr gering aus.
	Beschleunigung	30	6	
	Durchzug	30	7	
	Ansprech-/Lastwechselverhalten	20	16	
	Leistungsentfaltung	30	22	
	Starten	10	8	
	Kupplung	10	8	
	Schaltung	20	11	
	Getriebeabstufung	10	6	
	Gesamtüberstufung	10	9	
	<b>Summe</b>	<b>200</b>	<b>105</b>	
<b>FAHRWERK</b>	Handlichkeit	30	20	<b>DAS FÜNF-ZENTNER-BIKE</b> gibt sich überraschend handlich und durch die straffe, gelungene Fahrwerksabstimmung lenkpräzise und stabil. Nur bei extrem sportlichem Fahren gerät die Gabel an ihre Grenze und geht bei Bremsmanövern auf Block.
	Stabilität in Kurven	40	24	
	Lenkpräzision	30	23	
	Geradauslaufstabilität	30	24	
	Fahrwerksabstimmung solo	40	30	
	Fahrverhalten mit Sozius	30	22	
	<b>Summe</b>	<b>200</b>	<b>143</b>	
<b>SICHERHEIT</b>	Bremsdosierung	30	21	<b>VON DER ZWEIFINGERBREMSE</b> ist die Deauville-Anlage weit entfernt. Man muss sich daran gewöhnen, ordentlich zuzugreifen. Darunter leidet die Dosierbarkeit ein wenig. Insgesamt gibt es an der Wirksamkeit der Bremse nichts zu bemängeln. Der seit 2002 verwendete Multireflectorscheinwerfer leuchtet die Fahrbahn vor allem im Abblendbereich wesentlich besser aus als sein Vorgänger.
	Verzögerung/Betätigungskraft	30	22	
	Bremsen mit Sozius/Fading	10	8	
	ABS/Verbundbremse	30	10	
	Schraglagentfreiheit	20	16	
	Bodenfreiheit	10	6	
	Lenkerschlagen/Shimmy	20	18	
	Bremsstabilität	10	8	
	Aufstellmoment beim Bremsen	10	7	
	Fern-/Abblendlicht	20	13	
	Sicht nach vorn/hinten	10	8	
	<b>Summe</b>	<b>200</b>	<b>137</b>	
<b>ALLTAG</b>	Ausstattung	30	17	<b>FEHLENDE MÖGLICHKEITEN</b> zur Fahrwerkseinstellung kosten die Deauville bei der Ausstattung Punkte. Dafür kann sie bei der Reichweite die maximale Punktzahl einfahren.
	Wartungsfreundlichkeit	10	7	
	Theoretische Reichweite	20	20	
	Zuladung	20	10	
	Handhabung	20	14	
	<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>68</b>	
<b>KOMFORT</b>	Sitzkomfort Fahrer	40	28	<b>FÜR EINEN V2</b> ist die Laufruhe beachtlich. Außer ruhigem Pulsieren ist vom Antrieb kaum etwas spürbar. Der Windschutz kann durch mehrere im Zubehör erhältliche Scheiben verbessert werden.
	Sitzkomfort Sozius	20	15	
	Windschutz	20	13	
	Laufruhe Motor/Antrieb	20	16	
	<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>72</b>	
<b>EIGENSCHAFTSWERTUNG</b>		<b>800</b>	<b>525</b>	
<b>KOSTEN/UMWELT</b>	Garantie	30	15	<b>DIE VERARBEITUNG</b> ist auf hohem Niveau. Vereinzelt sichtbare Schweißperlen könnten jedoch entfernt, die Spaltmaße der Teile noch verbessert werden. Die Unterhalts- und Inspektionskosten fallen wie der Verbrauch relativ gering aus. Der Säuler von einst gibt sich heute bescheiden.
	Verarbeitung	20	16	
	Verbrauch (Landstraße)	30	24	
	Inspektionskosten	30	16	
	Unterhaltskosten	20	17	
	Abgaswerte	30	17	
	Preis-Leistungs-Verhältnis	40	24	
	<b>Summe</b>	<b>200</b>	<b>129</b>	
<b>GESAMTWERTUNG</b>		<b>1000</b>	<b>654</b>	