

Kein alter Hut

Neues Kleid, stärkerer Motor, optionales ABS – die Honda Deauville hat sich zum Luxus-Tourer gemauert



Geschmackssache: das Styling des Hecks. Ein Topcase kann aufgesetzt werden

Testfahrten mit neuen Motorrad-Modellen sind im Allgemeinen eine spannende Angelegenheit. Die Frage, ob das vorgestellte Fahrzeug wirklich all das kann, was der Hersteller verspricht, schreit förmlich nach Überprüfung. Erst recht, wenn das neue Motorrad alles besser können soll. Handelt es sich aber wirklich um eine Neuentwicklung? Oder doch nur um einen alten Hut, der mit Farbe und ein paar Optik-Features aufgepeppt wurde, damit er wie der letzte Mode-Schrei aussieht?

Nachdenklich stimmt die erste Begegnung mit der Honda Deauville, Baujahr 2006. In Zeiten, in denen Maxime wie mehr Hubraum, mehr Leistung, weniger Gewicht gelten und den Verkaufserfolg bestimmen, kommt die Deauville wie ein Urahn aus vergangenen Zeiten daher. Dabei ist sie gerade einmal acht Jahre alt, 1998 feierte der Mittelklasse-Tourer als guter Freund und Weggefährte Premiere.

Die Grunddaten haben sich nämlich kaum verändert: Angetrieben wird sie weiterhin vom bewährten, flüssigkeitsgekühlten V-2 Motor, der schon in der legendären NTV 650 seinen Dienst verrichtete; nahezu



Reisen ohne Reue: Honda Deauville

zeitlos unverändert präsentiert sich der Brückenrohr-Rahmen mit konventioneller Telegabel vorn und Zentralfederbein hinten; der Kardanantrieb ist von Anfang an Standard. Alter Hut? Weit gefehlt. Es müssen nicht immer 130 PS und 1200 Kubik sein, die ein Motorrad zu einem komfortablen Tourer machen. Hier schwimmt die Deauville konsequent gegen den Strom. Ihr reicht ein Hubraumzuwachs von 33 auf 680 Kubikzentimeter, um auch im Zweipersonen-Betrieb für ausreichend Vortrieb zu sorgen. Dazu bedurfte es – neben dem Hubraumzuwachs – allerdings auch einer Leistungssteigerung im Rahmen der Möglichkeiten.

Neue Zylinderköpfe wurden dafür konstruiert und ein neues Kraftstoff-Einspritzsystem eingeführt. Gleichzeitig wurde das Motorgewicht um 1,4 Kilogramm reduziert. Die Zylinderköpfe arbeiten jetzt mit Vierventil-Technik, statt bisher mit drei Ventilen. Der Leistungsschub von sieben kW auf jetzt 48 kW (65 PS) hat dem Tourer gut ge-



Praktisch: Staufächer in der Verkleidung

tan. Er erlaubt dem Fahrer, die Deauville auch einmal etwas sportlicher um die Kurven und aus ihnen heraus zu bewegen – was sie ohne größere Widerstände mitmacht.

Das Fahrwerk zeigt kaum Schwächen, Bodenebenheiten schluckt die Telegabel gemeinsam mit einer robusten Single-Shock-Hinterrad-Aufhängung problemlos, zumal das hintere Federbein jede Menge Einstellmöglichkeiten offeriert. Lediglich das leichte Aufstellmoment bei Bremsmanövern in der Kurve trübt etwas den Fahrspaß. Das Getriebe dürfte zudem geschmeidiger sein.

Seit 2002 verfügt die Deauville über ein Kombi-Bremssystem. Es ist mit Dreikolben-Bremszangen vorn ausgestattet, die auf 296-mm-Scheiben zugreifen. Hinten befindet sich eine konventionelle Scheibenbremse mit

Zweikolben-Bremszange. Die Vorderrad-Bremse funktioniert wie die meisten konventionellen Scheibenbremssysteme. Sie betätigt alle drei Kolben der rechten Bremszange und die äußeren beiden Kolben der linken Bremszange.

Das Hinterrad-Bremspedal hingegen betätigt sowohl die Hinterradbremse als auch den mittleren Kolben der vorderen linken Bremszange. So wird ein optimales Bremsgleichgewicht auch bei hohem Bremsdruck aufs hintere Bremspedal gewahrt. Wem das nicht ausreicht, der kann für 600 Euro zusätzlich ein ABS ordern, was wir grundsätzlich empfehlen.

Dass Honda die Deauville als Luxus-Tourer bezeichnet, das bezieht sich vor allem auf die vielen Komfort-Merkmale. Dazu gehören die mechanisch höhenverstellbare Windschutz-



Höhe verstellbar: die Windschutzscheibe

scheibe und das ausgeklügelte, in die Verkleidung integrierte Koffersystem mit mehr Stauraum und einer Art Durchreiche zwischen beiden Koffern, in die gar ein Baguette passt. Die 8240 Euro teure Deauville ist aber mehr als ein Motorrad für die Fahrt zum Bäcker – und schon gar kein alter Hut. In der Tourer-Mittelklasse setzt sie Maßstäbe.

NORBERT MEISZIES

daten

MOTOR: flüssigkeitsgekühlter 52°-V2-Viertaktmotor, SOHC, 4 Ventile je Zylinder, geregelter Katalysator (Euro 3), Hubraum 680 cm³, Bohrung/Hub 81,0 x 66,0 mm, 48 kW (65 PS) bei 8000/min, 66,2 Nm bei 6500/min, elektronische Benzineinspritzung
KRAFTÜBERTRAGUNG: Nass-Sumpf-Mehrscheibenkupplung, mechanisch über Seilzug, Fünfgang-Getriebe, Kardan

FAHRWERK: Stahlrohr-Brückenrahmen, Telegabel vorn 41 mm Ø mit 115 mm Federweg, Stahlschwinge mit Zentralfederbein hinten und hydraulischer Federvorspannung, 122,5 mm Federweg

RÄDER UND BREMSEN: Dreispeichen-Aluminiumfelgen vorn/hinten, Reifen vorn 120/70 ZR1, hinten 150/70 ZR1; kombiniertes Bremssystem: 296 mm-Ø-Doppelscheibenbremse mit Dreikolbenbremszangen und Sintermetallbelägen vorn, 276 mm-Ø-Scheibenbremse mit Doppelkolben-Bremszange und Sintermetallbelägen hinten, ABS optional 600 Euro

ABMESSUNGEN UND GEWICHT: L/B/H 2218/810/1320 mm (bei Verkleidungsscheibe in höchster Stellung: 1491), Radstand 1476 mm, Sitzhöhe 805 mm, Trockengewicht 236 kg (239 kg mit ABS), max. Zuladung 197 kg, Tankinhalt 19,7 l

VERBRAUCH: ca. 5 l Normal/100 km
PREIS: 8240 Euro zzgl. Nebenkosten