

2002

DEAUVILLE
PRESSEINFORMATION

Einleitung

Ihre Premiere feierte die elegante Honda Deauville 1998 als Nachfolgerin der NTV650 Revere im Segment der Mittelklasse-Tourer. Angetrieben von einem kraftvollen und zuverlässigen flüssigkeitsgekühlten V2-Motor mit dem Spitznamen „Unkaputtbar“, erfreute sie sich dank ihrer innovativen integrierten Verkleidung, modernen Optik und Vielseitigkeit rasch großer Beliebtheit.

Besonderen Anklang fanden die vollintegrierten Seitenkoffer sowie die Möglichkeit, deren ohnehin schon große Kapazität mit einer breiten Palette speziellen Zubehörs noch zu erweitern. Im Folgejahr wurde die Deauville als eines der ersten Honda-Motorräder mit der H.I.S.S.-Wegfahrsperrung ausgestattet. Diese und zahlreiche andere Komfortmerkmale haben seit der Einführung der Deauville für einen anhaltenden Absatzerfolg in ganz Europa geführt.

Nach nunmehr vier Jahren wurde die Deauville erstmalig umfassend überarbeitet. Die dabei erzielten Verbesserungen bauen auf ihren traditionellen Stärken auf und machen die Maschine damit noch attraktiver für Pendler und Kurierfahrer sowie alle anderen Motorradfans, die ihre vielseitige Kombination aus anspruchsvoller Optik, Leistung, Zuverlässigkeit und Komfort zu schätzen wissen.

Entwicklungskonzept

Bevor das Entwicklungsteam mit grundlegenden Änderungen am Design der Deauville begann, wurden zunächst sämtliche verfügbaren Meinungen und Kommentare von Deauville-Fahrern analysiert. Zwar waren insgesamt nahezu alle Fahrer sehr zufrieden mit ihren Maschinen, doch speziell solche Fahrer, die ihre Deauville beruflich oder für längere Touren nutzten, äußerten den ein oder anderen Verbesserungsvorschlag für die neue Modellgeneration.

Besonders zu schätzen wissen alle Fahrer die integrierten Seitenkoffer der Deauville. Dennoch gab es den Wunsch nach einer etwas erhöhten Gepäckkapazität, so dass zukünftig auf entsprechende Nachrüstinvestitionen für den einfachen Transport größerer Gegenstände verzichtet werden kann. Auch der V2-Motor der Deauville ist aufgrund seiner schlanken Bauart und kultivierten Leistungsabgabe sehr beliebt, doch speziell Berufspendler äußerten den Wunsch nach einer weiteren Reduzierung der Vibrationen und damit erhöhtem Fahrkomfort auf längeren Touren. Aufbauend auf diesen und anderen Vorschlägen suchte das Entwicklungsteam nach Mitteln und Wegen, um die Deauville noch praktischer, komfortabler und fahrerfreundlicher zu gestalten.

Ganz oben auf der Liste standen größere Seitenkoffer. Einerseits war ein solch erhöhtes Gepäckvolumen zwar wünschenswert, andererseits würde eine deutlich breitere Auslegung aber den bewusst schlanken Proportionen der Maschine zuwiderlaufen. So konzentrierte man sich erfolgreich darauf, die Höhe - und damit die Kapazität - der Koffer sowie ihre Öffnung zu vergrößern, ohne ihre Gesamtbreite zu stark zu verändern.

Das nächste Ziel war die Reduzierung der Vibrationen und damit die Optimierung des Langstreckenkomforts. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, dieses Ziel zu erreichen, am effektivsten ist es jedoch sicherlich, dort

anzusetzen, wo die Vibrationen entstehen: am Motor. Hierzu ermittelte das Team zunächst die verschiedenen Schwingungsquellen und suchte dann nach Möglichkeiten, jede dieser Quellen durch ausgewogene Gewichtsminderungen und Umverteilungen zu neutralisieren.

Ebenfalls zum erhöhten Fahrkomfort und zur besseren Beherrschbarkeit der Deauville trägt die Ausrüstung mit dem bewährten Honda-Combined-Brake-Systems bei. Damit profitieren Fahrer im immer dichter werdenden Stadtverkehr von einem Gefühl erhöhter Zuverlässigkeit.

Zu guter Letzt ging man das Thema Umweltfreundlichkeit an. Dank intensiver Entwicklungsarbeit erfüllt die Deauville jetzt die strenge europäische EURO-2-Abgasnorm.

Insgesamt bieten die o.g. Modifikationen ein erhöhtes Maß an Fahrvergnügen und Komfort für Fahrer und Beifahrer. Damit spricht die Deauville eine noch breitere Zielgruppe an, die sie als die ideale Maschine für den Weg zur Arbeit sowie längere Wochenendtouren schätzen lernen werden.

Stylingkonzept

Mit ihren schlanken Linien, die speziell für komfortables Fahren auf europäischen Straßen ausgelegt sind, kann sich der Deauville-Fahrer mit bemerkenswerter Leichtigkeit durch dichten Stadtverkehr und enge Gassen schlängeln. Die aerodynamische Halbverkleidung verläuft bis zur Heckpartie und bietet ausgezeichneten Schutz gegen Wind und Wetter.

Auch wenn das Design der neuen Deauville auf den ersten Blick unverändert erscheinen mag, so zeigen sich bei genauerem Hinsehen eine Reihe von neuen Merkmalen, die für noch mehr Komfort und Vielseitigkeit sorgen. Am augenfälligsten ist vielleicht der neue transparente Multi-Reflektor-Scheinwerfer, der eine erhöhte Leuchtleistung bei nächtlichen Fahrten bietet.

Die neue Carbonoptik der Hauptarmaturen im Cockpit der Deauville verleihen der integrierten Instrumentengruppe einen moderneren High-Tech-Look.

Neugestaltet wurden auch der vordere Kotflügel, die verchromte Schutzabdeckung des Auspuffsystems und die Fußrastenhalterungen, deren stärker abgerundete Kanten die hochwertige Optik der Maschine unterstreichen.

Verbesserte Zulademöglichkeiten

Eines der Hauptziele bei der Überarbeitung der Deauville war die Größe der integrierten Seitenkoffer.

Das Ziel bei der Entwicklung der neuen Seitenkoffer war klar definiert: zumindest der linke Koffer sollte so groß werden, dass der Berufspendler bzw. Student problemlos eine Aktentasche im A4-Format, ein Laptop plus Tragetasche oder vergleichbare Gegenstände mit Abmessungen von ca. 340 x

280 x 60 mm transportieren kann. Nach Vorgabe dieser Abmessungen wurde das Volumen des linken Koffers um mehr als 30% von 18 auf 24 Liter erhöht. Damit lassen sich Dinge des täglichen Gebrauchs jetzt absolut problemlos transportieren.

Zwar wurde auch der rechte Seitenkoffer vergrößert, hier stellte jedoch das Auspuffsystem eine „natürliche“ Begrenzung in der Vertikalen dar. Dennoch wurde auch hier im Sinne erhöhten Komforts eine Volumensteigerung von 16,7 auf 19,5 Liter erzielt. Wie beim aktuellen Modell gilt auch bei der neuen Deauville: für Fahrer, die ein erhöhtes Gepäckvolumen wünschen, steht optional ein Satz größerer Kofferdeckel zur Verfügung, die sich rasch und problemlos auswechseln lassen.

Damit ist die Liste der Optimierungen jedoch noch nicht zu Ende. Beide Seitenkoffer verfügen über neue, robustere Verschlussmechanismen sowie über nach innen verlegte Scharniere, die die Optik der Maschine nicht stören. Beim rechten Koffer kommt außerdem ein Wärmeschutzpolster zum Einsatz, das den Koffer und seinen Inhalt vor der Hitze des Auspuffrohres abschirmt. Beide Koffer verfügen darüber hinaus auf der Unterseite über eine spezielle Kunststoffbeschichtung, die sie wirksam vor aufgewirbelten Steinen und Schmutz schützen.

Farbkonzept

Die neue Deauville geht in drei Farbvarianten an den Start. Das leuchtende Rotmetallic unterstreicht den lebendigen Charakter der Deauville, während das neue Silbermetallic die Linien der Maschine besonders gut zur Geltung bringt. Das aus dem Vorjahr übernommene Dunkelgrünmetallic verleiht der Maschine dagegen eine ruhigere Note. Darüber hinaus wird die Deauville in einigen Ländern auch in Weiß zur Verfügung stehen. Da sich dieser Untergrund besonders gut für die Anbringung individueller Logos oder Schriftzüge eignet, kann das Motorrad dann individuell beruflich eingesetzt werden.

Die sichtbaren Teile des Motors weisen jetzt eine besonders widerstandsfähigen silbernen Oberflächenschutz anstelle der aktuellen „Alogin“-Beschichtung auf. Brems- und Kupplungshebel verzichten auf das anodisierte Bronzefinish und zeigen sich jetzt in robustem Schwarz.

Der Schriftzug „Combined Brake System“ findet sich auf dem vorderen Kotflügel der Maschine, während ein neues Honda-Flügellogo den Kraftstofftank ziert. Zwischen Scheinwerfer und Windschutzscheibe befindet sich ebenfalls ein neues, kontrastierendes silbernes (oder für die silberne Version ein schwarzes) Honda-Logo.

Farben

- **Pennant-Rotmetallic**
- **Tasmania-Grünmetallic**
- **Shield-Silbermetallic**
- **Shasta-Weiß**

Motor

Der flüssigkeitsgekühlte Motor der Deauville ist seit jeher für seine kräftige und problemlose Leistungsabgabe bekannt. Erstmals in der NTV650 Revere eingesetzt, ist dieses bewährte Triebwerk im Laufe der vielen Jahre nur geringfügig modifiziert worden.

Nach nunmehr vier Deauville-Jahren war die Zeit jedoch reif, diesen Motor umfassend zu optimieren. Die beiden Hauptziele waren dabei die Reduzierung der Motorschwingungen sowie die Anpassung an ein zeitgemäßes Emissionsniveau.

Deutlich reduzierte Motorvibrationen

Der offensichtlichste Ansatz für die Reduzierung von Motorvibrationen ist eine Dämpfung mit weichen Materialien. Dies geschieht entweder durch die Isolierung der Vibrationsquelle - wie z.B. durch eine Gummilagerung des Motors - oder durch die Isolierung des Fahrers durch Schwingungsentkoppelung aller Teile, mit denen er in direktem Kontakt steht. Wenn dieser Ansatz auf den ersten Blick auch als der Einfachste erscheinen mag, so ist er sicherlich nicht der Effektivste. Außerdem spielt der Motor als tragendes Element eine zentrale Rolle in der Rahmenkonstruktion der Deauville. Eine Gummilagerung würde eine umfangreiche Versteifung des Rahmens und wahrscheinlich sogar eine vollständige Überarbeitung zum Ausgleich der verlorenen Steifigkeit und Festigkeit nach sich ziehen. Stattdessen widmete sich das Entwicklungsteam direkt der eigentlichen Vibrationsquelle: dem Motor selbst.

Der vorgenommene Hubzapfenversatz trägt bereits deutlich zur Minimierung der Primärschwingungen bei. Dennoch können die diversen sich drehenden und bewegenden Teile des Motors bei verschiedenen Frequenzen

und Drehzahlen insgesamt beträchtliche Schwingungen verursachen. Um die von Fahrer und Beifahrer wahrgenommenen Vibrationen zu minimieren, muss eine optimal ausgewogene Neutralisierung aller Vibrationsquellen erfolgen.

In Tests wurden die in Relation zur Motordrehzahl stärksten Vibrationsniveaus ermittelt. Als Hauptverursacher erwies sich das hin- und hergehende Kolbengewicht und die entsprechende Kurbelwange. Eine Überarbeitung der Kolben und ihrer Bolzen führte zu einer Gewichtseinsparung von beeindruckenden 10%, die um weitere Modifikationen an den Gegengewichten der Kurbelwelle ergänzt wurde. Dies war jedoch nur der Anfang. Insgesamt wurden mehr als 80 verschiedene Teile des Motors entweder überarbeitet oder vollständig ausgetauscht. Das Ergebnis ist eine spürbar sanftere Leistungsabgabe und Beschleunigung und damit ein insgesamt entspannteres Fahrgefühl.

Robustere Kupplung

In Gesprächen mit Deauville-Fahrern wurde auch der Wunsch nach einer robusteren Kupplung laut, um den Belastungen im städtischen Stop and Go-Verkehr noch besser gewachsen zu sein. Daher wurden die Reibscheiben der Kupplung mit einem neuen, widerstandsfähigeren Oberflächenmaterial versehen. Anzahl und Größe der Kupplungsscheiben blieben dagegen unverändert. Auch das Getriebe wurde überarbeitet und an die veränderte Kraftübertragung der neuen Kupplung angepasst. Sogar einige Zahnräder wurden im Hinblick auf noch zuverlässigeren Betrieb über lange Distanzen verstärkt.

Niedrigere Abgasemissionen

Wie bereits erwähnt, spielte auch die Erfüllung aktueller und zukünftiger Abgasnormen eine wichtige Rolle bei der Überarbeitung des Deauville-Triebwerks. Die Ausstattung mit den neuesten Honda-Umweltschutztechnologien stand daher ganz oben auf der Liste der Verbesserungswünsche. Auf der Einlassseite sorgt der groß dimensionierte Luftfilter für einen gleichmäßigen Lufteintritt in die Vergaser und damit für konstante Leistung unter den verschiedensten Bedingungen.

Zum Zwecke einer saubereren Verbrennung wurde ein neues Sekundärluftsystem verwendet, das die Auslasskanäle des Motors mit Frischluft aus einer neuen, mit einem Filter ausgestatteten Zusatzkammer versorgt. Das Ergebnis ist ein geringerer Schadstoffausstoß durch Nachverbrennung von Kraftstoffrückständen und Abgasen in den Auslasskanälen.

Ein Satz neuer 2-Wege-Katalysatoren sorgt für eine erweiterte Schadstoffreduzierung. Der erste Katalysator sitzt im zum Schalldämpfer führenden Auspuffrohr, während der zweite im Schalldämpfer selbst platziert ist. Die mit hochwirksamem Material beschichteten Katalysatoren bewirken eine deutliche Senkung der Kohlenwasserstoff- und Kohlenmonoxidemissionen. Damit unterschreitet die neue Deauville die für 2003 geplanten, strengen Grenzwerte der EURO-2-Abgasnorm deutlich.

Fahrwerk

Die steife, gut ansprechende 41-mm-Ø-Vorderradgabel wird am Hinterrad durch ein leistungsfähiges Federungssystem mit Zentralfederbein ergänzt. Mittels eines leicht erreichbaren, massiven Verstellrades lässt sich die Vorspannung der Hinterradfeder problemlos an die jeweiligen Bedingungen anpassen.

In Anbetracht des bereits außerordentlich hohen Komforts und der ausgezeichneten Handlungseigenschaften waren an Rahmen, Radaufhängung und Chassis der Deauville kaum Verbesserungsmaßnahmen erforderlich. Eine kleine Modifizierung leistete jedoch einen großen Beitrag zur angestrebten Reduzierung der Motorschwingungen.

Beim aktuellen Modell befindet sich die Aufhängung des Schalldämpfers direkt am Ende der rechten Soziusfußrastenhalterung, über die Motorvibrationen an Beifahrer und Fahrer übertragen werden können. Statt einer komplizierten Gummilagerung zur Vibrationsdämpfung entschied man sich, die Auspuffhalterung von der Fußraste auf eine kaum sichtbar am Unterrahmen befestigte Lasche zu verlagern. Dieses neue Befestigungssystem eliminiert nicht nur eine der Hauptquellen störender Motorvibrationen, sondern stellt gleichzeitig eine ebenso elegante wie einfache Lösung für die Auspuffaufhängung dar. Die Fußrastenhalterung befindet sich jetzt hinter dem Auspuffsystem und ist damit vollständig von dieser Vibrationsquelle isoliert.

Neues Combined-Brake-System

Genutzt wird die Deauville überwiegend von Pendlern und Berufsfahrern, die oftmals viele Stunden im dichten Stadtverkehr unterwegs sind. So ist es besonders wichtig, die Maschine optimal an diese Verkehrsbedingungen anzupassen. Ein rasches und zuverlässiges Ansprechen auf sämtliche

Reaktionen des Fahrers spielt in engen und stark befahrenen Straßen eine noch wichtigere Rolle als auf freier Strecke. Im Sinne einer zuverlässigen Beherrschung der Maschine unter den unterschiedlichsten Bedingungen wurde die Deauville daher jetzt mit einer gezielt vereinfachten Version des bewährten Honda-Combined-Brake-Systems ausgestattet.

Das System verfügt über zwei neue Drei-Kolben-Bremszangen am Vorderrad und eine herkömmliche Zwei-Kolben-Bremszange am Hinterrad, die die bisherige Ein-Kolben-Zange ersetzt und eine größere Bremsbelagfläche aufweist. Die neuen Sintermetallbremsbeläge der Hinterradbremse haben zudem einen höheren Reibwert und erfordern einen geringeren Bremskraftaufwand. Die Bremsscheibe am Hinterrad ist jetzt 1 mm dicker und damit auch den Anforderungen des Combined-Brake-Systems gewachsen; zusätzlich kommt ein leistungsfähigerer Hauptbremszylinder zum Einsatz. Des Weiteren besitzt das Hinterradbremssystem ein neues Proportional-Steuerventil zwischen Hauptbremszylinder und hinterer Bremszange, das bei kräftiger Bremsenbetätigung für eine optimal ausgewogene und fahrsituationsangepasste Bremskraftverteilung sorgt.

Bei diesem neuen System bewirkt die Betätigung des Vorderradbremshhebels im Wesentlichen dasselbe wie bei einem herkömmlichen System: es werden die beiden äußeren Kolben der linken Bremszange sowie alle drei Kolben der rechten Bremszange betätigt, wodurch eine starke, lineare Bremsreaktion mit minimalem Aufwand und ausgezeichnetem Ansprechverhalten in nahezu allen Bremssituationen erfolgt.

Bei Betätigung der Hinterradbremse wird bei diesem neuen System nicht nur über das Proportional-Steuerventil die kompakte neue Zwei-Kolben-Bremszange aktiviert, sondern auch auf den mittleren Kolben der linken vorderen Bremszange erfolgt eine präzise ausgewogene Krafteinwirkung. Da

in diesem Fall nur einer der sechs Kolben der Vorderradbremse aktiviert wird, bleibt bei normaler Bremsbetätigung die Hauptbremswirkung auf die Hinterradbremse konzentriert, während die im Verhältnis geringeren vorderen Bremskräfte lediglich stabilisierend auf das Bremsverhalten wirken. Bei stärkerer Bremsbetätigung verändert sich dieses Bild jedoch, und das Proportional-Steuerventil passt die Bremsflüssigkeitsdrücke an Vorder- und Hinterradbremse im Sinne einer gut dosierten Bremskraftverteilung an.

Der Sinn und Zweck dieses Systems besteht darin, dass in allen Bremssituationen das Vorderrad verzögert wird, wobei diese Bremskräfte vorn bei starker Betätigung der Hinterradbremspedals entsprechend höher als hinten ausfallen. Es ist allgemein bekannt, dass selbst eine geringe Bremswirkung am Vorderrad ein Fahrzeug wesentlich effektiver verlangsamt als die ausschließliche Betätigung der Hinterradbremse. Ebenso erhöht eine extrem starke und plötzliche, ausschließliche Betätigung der Hinterradbremse das Risiko des Reifenschlupfs und damit die Gefahr, die Kontrolle über die Maschine zu verlieren. Durch die Einwirkung genau dosierter Bremskräfte am Vorderrad bei Betätigung der Hinterradbremse und Steigerung dieser Kräfte bei plötzlich ansteigendem Bremsdruck am Hinterrad kann die Deauville ihre Geschwindigkeit deutlich schneller und effektiver verlangsamen bzw. mit einem kürzeren Bremsweg zum Stillstand kommen, als dies bei ausschließlicher Aktivierung der Hinterradbremse der Fall wäre.

Selbstverständlich ist die koordinierte Betätigung von Vorder- und Hinterradbremse mit Schwerpunkt auf der Vorderradbremse stets die sinnvollste Lösung. Speziell im dichten Stadtverkehr kann der Fahrer jedoch oftmals nur mit der Fußbremse reagieren. In einem solchen Fall ermöglicht das Bremssystem der neuen Deauville dank der optimalen Bremskraftverteilung jetzt eine deutlich zuverlässigere Bremsreaktion.

Zubehör

Auch für die neue Deauville steht eine umfangreiche Zubehörpalette zur Verfügung, mit der sich Fahrspaß und Komfort weiter steigern lassen. Hierzu zählen:

- Eine größere Polycarbonat-Verkleidungsscheibe für erhöhten Windschutz.
- Größere Kofferdeckel, mit denen sich das Volumen der Seitenkoffer von 19,5 auf 30,5 Liter (rechts) bzw. von 24 auf 35 Liter (links) erhöhen lässt. Damit lassen sich Gegenstände von der Größe eines Integralhelmes und mehr transportieren.
- Maßgeschneiderte Innentaschen mit robusten Tragegriffen für die Seitenkoffer, die sich auch an die größeren Kofferdeckel anpassen lassen.
- Ein Kunststoffgepäckträger, der sich direkt am Heck oberhalb der Handgriffhalterungen befestigen lässt.
- Ein elegantes abschließbares Top Case mit 45 Litern Fassungsvermögen in Fahrzeugfarbe.
- Ein praktischer großer Tankrucksack.
- Seitenprotektoren, die den durch die Verkleidung gebotenen Windschutz nach unten ausweiten, indem sie Wind und Kälte von den Füßen und Beinen des Fahrers weggleiten.
- Eine praktische Schaltwippe
- Eine nützliche 12-Volt-Steckdose, die in Verbindung mit dem integrierten Kabelsatz den nachträglichen Einbau eines Radios etc. erleichtert.
- Handprotektoren aus Kunststoff für zusätzlichen Windschutz.
- Beheizte Handgriffe für Fahrten bei kalter Witterung.
- Ein Alarmanlage für erhöhten Diebstahlschutz.

- Ein hochmodernes RDS-Audiosystem (Radio Data System) mit in die Griffarmaturen integrierten Bedienelementen, das in eine spezielle Halterung im rechten Seitenkoffer passt.