



# HONDA NX 650 DOMINATOR

SI TRATTA di una classica moto da enduro che ad ogni stagione si rinnova, senza grossi stravolgimenti, per continuare a raccogliere i successi che merita. Attualmente è prodotta (ad esclusione del motore che arriva dal Giappone) nello stabilimento di Atessa della Honda Italia e differisce dalla precedente versione principalmente nel cupolino, le cui dimensioni ridotte non offrono tanta protezione aerodinamica. In compenso le plastiche risultano ben assemblate e di buona qualità, ma di grande effetto sono pure il manubrio anodizzato in oro, i doppi terminali di scarico, il robusto portapacchi nel quale può essere ospitato il pratico antifurto. Non mancano gli



utili paramani al manubrio e la protezione in alluminio per il motore, mentre il freno a disco anteriore e i foderi della forcella sono sguarniti. La lunga sella non è troppo alta da terra e le pedane e il manubrio consentono una buona conduzione in piedi in fuoristrada. L'attuale Dominator riesce a coniugare abbastanza bene il duplice impiego: sugli sterrati però, soprattutto all'atterraggio dai salti, le sospensioni mostrano qualche limite se si esagera mentre su strada si possono trarre ottime soddisfazioni grazie all'a-

gilità e alle buone caratteristiche di manovrabilità. In tema di stabilità sul veloce non si registrano oscillazioni tali da compromettere la precisione dell'avantreno e c'è un buon feeling sia nella fase di inserimento sia nei cambi di inclinazione. Più dei pneumatici, «onesti» su strada e un po' in crisi sui fondi fangosi, merita un bel voto l'impianto frenante, mentre le migliori doti del propulsore sono la generosità dell'erogazione ai bassi regimi e le discrete doti di allungo visto che ci si può spingere tranquillamente oltre i 7000 giri indicati.



## LA SCHEDA

**MOTORE** - Monocilindrico, 4 tempi, raffreddato ad aria. Alésaggio e corsa 100 x 82 mm, cilindrata 644 cm<sup>3</sup>, rapporto di compressione 8,3:1. Distribuzione monocilindrica con 4 valvole. Carburatore tipo VE di 40 mm Ø. Lubrificazione a carter secco. Trasmissione primaria a ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a 5 rapporti.

**CCLISTICA** - Telaio monocella sdoppiata in tubi di acciaio. Forcella telescopica a perno avanzato con steli di 41 mm Ø ed escursione di 220 mm; sospensione posteriore monoammortizzatore con escursione di 195 mm. Freni: anteriore a disco di 256 mm Ø, posteriore a disco di 220 mm Ø. Pneumatici: ant. 90/90-21", post. 120/90-17".

**DIMENSIONI** - Lunghezza 2195 mm, larghezza 875 mm, altezza sella 865 mm, interasse 1440 mm. Capacità serbatoio 16 litri. Peso a secco 164 kg.

**GARANZIA** - Integrale di 2 anni.

**PREZZO** - Lire 10.390.000 f.c.

## I RILEVAMENTI

### VELOCITÀ MASSIMA

159,2 km/h

### ACCELERAZIONE

0-400 m 14"3 - km/h 142  
0-1000 m 28"5 - km/h 155

### RIPRESA

da 50 km/h nel rapporto più lungo  
0-400 m 15"1 - km/h 135,7  
0-1000 m 29"8 - km/h 155

### POTENZA MASSIMA

39,6 CV a 6100 giri/min

### COPIA MASSIMA

4,8 kgm a 5250 giri/min

### CONSUMO

Al limite 9,8 km/litro  
Extraurbano 21,0 km/litro

### FRENATA

Da 60 km/h 14,6 m  
Da 100 km/h 41,5 m

## I PRO

FRENI  
ALLOGGIAMENTO ANTIFURTO  
EROGAZIONE

## I CONTRO

TARATURA SOSPENSIONI  
DIMENSIONI CUPOLINO  
PROTEZIONI DISCO/FORCELLA