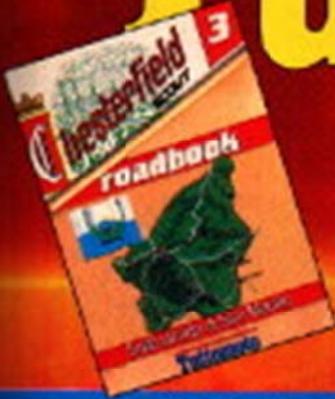


Settembre 1981 - n. 9

156 PAGINE A COLORI 3500 LIRE

# Tuttomoto



**IN REGALO**

**Tutte le piste  
del Titano**

**SEGRETISSIMO**



**Cade su Colonia  
il missile Kawa**

**ESCLUSIVO**

**'CBR 250 R':  
favolosa  
mini-maxi**

**INCHIESTA**

**I LIMITI  
DI VELOCITÀ**

**UNA FOLLIA LEGALIZZATA**

# PROVA

Voghera (Pavia). La grintosa "Dominator" si trova a proprio agio sia sull'asfalto sia nei percorsi fuoristrada più impegnativi. Tuttavia dopo un certo periodo di assuefazione, percorrendo tratti con fondo particolarmente pesante, si rileva una certa mancanza di trazione dovuta al poco profondo disegno dei pneumatici.



LA CASA DELL'ALA D'ORO CONTROBATTE  
L'OFFENSIVA DELLE DIRETTE  
CONCORRENTI NEL SETTORE DELLE  
GROSSE ENTROFUORISTRADA  
CON LA NUOVA ESUBERANTE "NX 650"

di Enrico Farina - Foto Carrer

# Honda "Dominator": alla conquista del regno perduto

Il suo nome, "Dominator", introduce immediatamente l' appassionati nella dimensione agonistica di questa moto progettata per dominare con estrema facilità qualsiasi tipo di terreno, da quello cittadino a quello fuoristradistico vero e proprio. Anche l'immagine della moto è assai grintosa: forte l'impatto cromatico che colpisce per la completa colorazione in rosso fiammante interrotta unicamente dai loghi laterali. La "Dominator" è stata studiata nei minimi particolari, osservando l'andamento delle vendite di vari modelli ed è quindi il frutto di un lavoro attento e finalizzato a commercializzare una moto decisamente nuova, spregiudicata nella linea e adatta a qualsiasi tipo di utenza.

Questa monocilindrica, tuttavia, eredita dal precedente modello Honda, la "XL/RM", la riuscita concezione di grossa enduro potente e versatile nell'impiego.

L'estetica della "NX 650 Dominator" privilegia il disegno assai originale, piuttosto che una minuta decorazione delle singole strutture. Ridotto all'essenziale il cupolino anteriore, mentre la linea caparbia è sottolineata dall'imponenza della carenatura del freno e della

ruota anteriore. Di notevoli dimensioni sono anche i due silenziatori posteriori degni di un bicilindrico di cilindrata superiore.

Il design perentorio non ha, però, trascurato le finiture, ineccepibili persino nei dettagli più nascosti. La verniciatura è impeccabile anche nelle anodizzazioni color oro di sicuro effetto. Accurata la costruzione del portapacchi posteriore in lega leggera e plastica; ormai questo accessorio è divenuto obbligatorio per ogni motocicletta "on-off" che si rispetti. Bella pure la plancia strumenti inserita all'interno del filante cupolino anteriore. I comandi sono stati realizzati, infatti, secondo il solito elevatissimo standard giapponese, e sono sempre di ottima qualità soprattutto nel caso specifico della Honda.

Le manopole, le leve e le centraline di comando presenti sul manubrio offrono una notevole maneggevolezza e praticità soprattutto nell'impegnativa guida fuoristrada. Un tocco di eleganza è concesso dalle due manopole rosse, cioè in tinta con l'insieme della moto, e dai supporti delle pedane passeggero ben posizionate, comode e realizzate in lega leggera

(segue a pag. 82)

## LA CARTA D'IDENTITÀ

<b>Prezzo:</b>	L. 7.296.000
<b>IVA inclusa franco concessionario:</b>	
<b>Immatricolazione:</b>	L. 250.000
<b>Consegna:</b>	pronta
<b>Colori disponibili:</b>	rosso/nero/blu
<b>Cavalli fiscali:</b>	9
<b>Tassa proprietà:</b>	L. 24.400

**Con la Honda  
"Dominator"  
alla conquista  
del regno perduto**

(segue da pag. 81)

che completano le componenti accessorie. Il blocco strumenti si identifica per un design gradevole ma anche di facile lettura grazie alla presenza di quattro spie luminose posizionate proprio al centro tra il solito contagiri e il relativo tachimetro e contachilometri.

Sedersi in sella è un piacere dato il notevole confort del sellone. Subito ci si accorge del temperamento sportivo della "NX 650 Dominator" visto l'assetto tipicamente crossistico e aggressivo. Le maggiori soddisfazioni si ottengono lanciando la moto ad elevate velocità benché le doti protettive del piccolo cupolino si rivelino scarse. La tonalità di scarico è contenuta a livelli bassissimi mentre l'erogazione è veramente sostanziosa e avvertibile fin dai 3.000 giri iniziali. La buona elasticità ci porta, con una progressione incredibile, sino a raggiungere il limite di circa 7.800 giri. La velocità massima si ottiene in brevi spazi grazie alla rapportatura del cambio e alla buona progressione del motore.

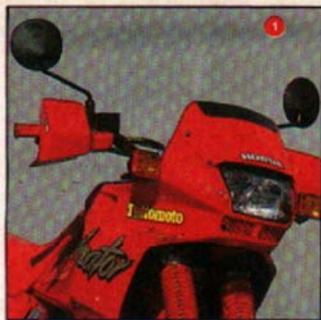
Questa dote, unita alla eccezionale maneggevolezza, fornisce un'ottima impressione circa l'assetto di guida, riservato finora soltanto ai più esperti piloti. La stabilità è totale persino nei curvoni veloci mentre, percorrendo le strade sterrate, si riesce a prodursi in fumabolismi crossistici.

Una minuta analisi delle caratteristiche costruttive della "Dominator" dà conto della sua funzionalità. Artefice principale della sua

maneggevolezza è la compattezza della ciclistica. Ridotto all'essenziale, il nuovo telaio assomiglia a un traliccio adatto alle moto da cross. È stato costruito secondo lo schema della culla sdoppiata; sotto, il motore è notevolmente irrigidito da un trave superiore di grandi dimensioni e dai tubi di sezione rettangolare. Ai due estremi si trovano i gruppi sospensioni formati anteriormente da una forcella con steli da 41 mm di diametro e 220 mm di escursione mentre, posteriormente, è collocato il solito sistema "Delta/Pro-Link" con un'escursione utile di 190 mm. La frenata è garantita da un impianto a doppio disco così composto: un elemento da 256 mm con pinza flottante per l'avantreno e un altro da 220 mm con pinza a pistoncini contrapposti per il retrotreno.

Un'ispezione accurata del cuore della moto rivela che esso è costituito da un moderno propulsore monocilindrico raffreddato ad aria con una cilindrata di ben 644 cc. Il nuovo motore della "Dominator" è una derivazione del precedente modello, quello di 600 cc della "RM", fatte salve le necessarie modifiche rese obbligatorie dall'incremento di cilindrata. Iniziamo dalla corsa portata a ben 82 mm per passare alla alimentazione ora garantita da un solo carburatore Keihin da 40 mm con funzionamento a depressione. Da notare che il modello di cilindrata inferiore montava un doppio carburatore con comando a filo. Questa opera-

(segue a pag. 87)



**IL GIUDIZIO  
A COLORI**

Quattro dischi colorati per rendere immediato il giudizio sulle doti della moto

- Scarso ●
- Buono ●
- Ottimo ●
- Eccellente ●

**ACCESSIBILITÀ**  
**RAPIDI  
I CONTROLLI**

Candele	●
Filtro aria	●
Livello olio	●

La facilità di smontaggio delle due fiancatine laterali e del serbatoio carburante permette un rapido controllo del filtro aria, della batteria e di tutte le altre parti.

**BAGAGLI**  
**LE BORSE?  
MEGLIO DI NO**

Portapacchi	●
Borse laterali	●
Borsa serbatoio	●

Tutte le enduro della nuova generazione dispongono di pratici portapacchi posteriori che servono per trasportare bagagli. Non si consiglia l'uso delle borse laterali.

**VIBRAZIONI**  
**LE PEDANE  
SONO IN GOMMA**

Entrambe le pedane sono ricoperte in gomma in modo da offrire un ottimo confort di marcia e per attutire le scarse vibrazioni del motore anche ai regimi più elevati. Minime quelle rilevabili al serbatoio. Qualche fastidio può determinarsi, soprattutto per il passeggero, quando si è lanciati alla massima velocità, ma sempre a livelli tollerabili.

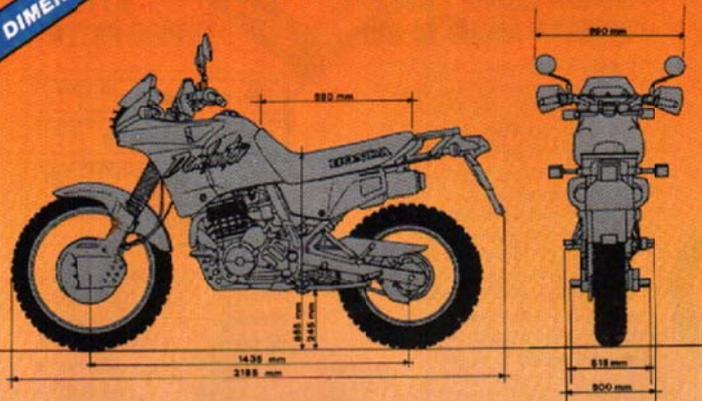
## DI FACILE LETTURA IL NUOVO CRUSCOTTO

Alcuni particolari della Honda "NX 650". ❶ L'affusolato cupolino privo di plexiglas. ❷ Il disco anteriore da 256 mm con il copridisco solidale al parafrangente. ❸ Il disco posteriore da 220 mm notevolmente alleggerito. ❹ Il cruscotto racchiude una strumentazione completa. ❺ Si apprezzerà senz'altro la linea della "Dominator" decisamente personale e monocromatica.



## DIMENSIONI

### CI SI MUOVE CON AGILITÀ MA LA SELLA È UN PO' ALTA



Le forme e le misure della "Dominator" impongono una posizione di guida caricata in avanti a causa del manubrio basso e delle pedane avanzate. L'altezza della sella non è elevatissima, ma non favorisce chi è di piccola statura. Buono il valore della luce da terra. La sella è forse troppo corta.

Con la Honda  
"Dominator"  
alla conquista  
del regno perduto

## PRESTAZIONI: LA PAROLA AI "NUMERI"

LA "NX650" SI È RIVELATA PRONTA  
NELLA RIPRESA E MANEGGEVOLE.  
INECCEPIBILE LA STABILITÀ E BUONO  
IL LAVORO DELL'IMPIANTO FRENI

SCARSO			OTTIMO
BUONO			ECCELLENTE



### ACCELERAZIONE

	tempo
da 0 a 50 km/h	3"
da 0 a 100 km/h	5"6/10
da 0 a 150 km/h	7"2/10
da 0 a 400 m	13"9/10



### COMPORTEMENTO NELLE DIFFERENTI CONDIZIONI

	Sul "misto" lento	
	Sul "misto" veloce	
	Sul bagnato	
	In rettilineo	
	In curva	
	In montagna	
	In città	



### VELOCITÀ MASSIMA

Solo il pilota		161 km/h
Con il passeggero		139 km/h



### VELOCITÀ MAX NEI DIVERSI RAPPORTI

Prima		48 km/h
Seconda		79 km/h
Terza		106 km/h
Quarta		132 km/h
Quinta		161 km/h



### ASSETTO

### IMPOSTAZIONE CROSS COMODA ANCHE IN DUE

Simile alle moto da cross, la "Dominator" ha una posizione di guida coricata in avanti verso il manubrio e consente un buon inserimento del pilota nelle svature del serbatoio. Si passa dalla guida comodamente seduti alla guida in piedi con facilità anche nel fuoristrada più impegnativo. Il passeggero, pur non disponendo di molto spazio sulla sella, gode di pedane posizionate molto in basso.

### SICUREZZA

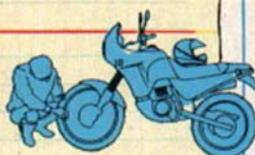
### ATTENTI! FRENI POTENTI

Freno anteriore	
Freno posteriore	
Pneum. ant.	
Pneum. post.	

La potenza dei due impianti frenanti è notevole tanto da richiedere una certa assuefazione per non incorrere in facili bloccaggi delle ruote.

### USURA DEI PNEUMATICI

Prezzo	Marca	Modello	Durata
ant. 108.560	DUNLOP	K560	8.000 km
post. 128.620	DUNLOP	K560	6.000 km



### SPAZI DI FRENATA



Velocità	Spazio di frenata (metri)
a 50 km/h	9,8
a 100 km/h	40,2
a 130 km/h	61,4
a 150 km/h	80,5

### AUTONOMIA D'ESERCIZIO



Velocità	Autonomia (km)
a 80 km/h	264
a 120 km/h	232
a 140 km/h	176
autonomia media	250

### LA PROVA DELLA BILANCIA



Carico	Peso (kg)
peso a secco	154
a pieno carico	170

### CONFRONTO CON LE RIVALI

MARCA	Honda	Suzuki	Yamaha
Modello	NX 650 Dominator	DR 600 S	XT 600
Motore	4 tempi	4 tempi	4 tempi
Cilindrata	644 cc	589 cc	595 cc
Potenza	46 CV a 6.000 giri	45 CV a 6.750 giri	45 CV a 6.500 giri
Distribuzione	monoalbero	monoalbero	monoalbero
Cambio	5 rapporti	5 rapporti	6 rapporti
Trasmissione finale	catena	catena	catena
Telaio	culla sdop.	monotrave	culla sdop.
Sospensione ant.	forcella pneum.	forcella teleidr.	forcella telescop.
Sospensione post.	Delta Pro-Link	Full Floater	monocross
Pneumatico anteriore	90/90-21	100/80-21	3.00-21
Pneumatico post.	120/90-17	130/80-17	4.60-18
Freno anteriore	disco (256 mm)	disco (240 mm)	disco (267 mm)
Freno posteriore	disco (220 mm)	tamburo (130 mm)	disco (220 mm)
Consumo	16,5 km/l	19 km/l	17,5 km/l
Peso a secco	154 kg	136 kg	153 kg
Velocità massima	161 km/h	170 km/h	150 km/h
Prezzo con IVA	L. 7.296.000	L. 6.072.000	L. 6.429.740



### CONSUMI DI CARBURANTE



Consumo	Consumo (l/100 km)
città	6,1
extraurbano	5,1

### SMUSSATE LE SPORGENZE

Specchi	●
Faro	●
Avv. acustico	●
Protezioni	●

La carrozzeria in ogni sua componente non presenta sporgenze o spigoli vivi che possano compromettere la sicurezza della moto.

### MOTORE

### UNA MECCANICA PIÙ CHE COLLAUDATA

Il propulsore che equipaggia la nuova Honda "NX 650 Dominator" deriva da quello della "XL 600 R". La cilindrata è salita a 644 cc con l'adozione di un nuovo albero motore, mentre la testa presenta il noto sistema RFVC a quattro valvole. Il cambio è a cinque rapporti mentre l'alimentazione è assicurata da un solo carburatore a depressione. L'avviamento è favorito da un sistema di decompressione automatico annesso all'albero a camme. La potenza dispone di un diagramma di utilizzazione molto progressivo.



(segue da pag. 82)

zione si è resa necessaria per favorire la prontezza del motore soprattutto durante le rapide aperture del gas. La testata rimane la classica a quattro valvole con sistema RFVC e camera di combustione a forma emisferica. L'esclusività di questo sistema brevettato dalla Honda favorisce il rendimento globale del propulsore. La potenza è così salita a circa 39 CV alla ruota a 6400 giri utili per raggiungere la ragguardevole velocità massima di 161 km orari. Il cambio, invece, è immutato con i soliti 5 rapporti finali serviti da una frizione multidisco a bagno d'olio. L'intero motore adotta un circuito di lubrificazione a carter sacco sfruttando gli stessi tubi del telaio come serbatoio di lubrificante. I freni sono potentissimi e rispondono con la massima sicurezza ed efficienza ad ogni situazione imprevista. Da notare che la tutto-terreno Honda si trova a proprio agio anche nel traffico cittadino. Infatti il ridotto ingombro laterale consente di muoversi con una certa agilità tra le maglie del traffico cittadino, anche se la sella un po' troppo alta può rendere difficili gli spostamenti da fermo.

Note positive e confortanti anche per quanto concerne il prezzo: 7.296.000 è una cifra sicuramente abbordabile e interessante soprattutto se si rapporta il costo della Honda "NX 650 Dominator" al suo elevato standard costruttivo curato anche nei dettagli.



## Con la Honda "Dominator" alla conquista del regno perduto

Voghera (Pavia). A sinistra la "Dominator" ha dimostrato ottime doti di "impermeabilità" affrontando guadi profondissimi e prolungati. Nella foto sotto, la motocicletta privata delle sovrastrutture mostra il telaio in tubi rettangolari e il nuovo impianto di scarico a doppio silenziatore.



### RICAMBI

### PREZZI RAGIONEVOLI

Manubrio	L. 100.000
Leva frizione	L. 21.410
Specchio retrov.	L. 28.850
Freccia direzionali	L. 15.000
Silenziatore	L. 203.900
Carena completa	L. 424.000
Sella	L. 256.000
Pistone e cilindro	L. 559.900
Cerchio ant.	L. 227.000
Cerchio post.	L. 234.000

### PROTEZIONE

### TANTE PARTI TROPPO ESPOSTE

La carenatura è la più soggetta a danni da caduta insieme al nuovo doppio silenziatore e ai paramani.

**Paramani.** Nelle cadute sono facilmente danneggiabili come anche le due manopole in gomma.

**Segnalatori.** Come su tutte le moto da fuoristrada sono tra le parti più esposte della "Dominator".



**Leve.** Anch'esse sono le parti più sporgenti e quindi soggette a danneggiamenti anche in seguito a barali cadute.

**Silenziatori.** La presenza di un doppio silenziatore aumenta la possibilità di danneggiamenti in caso di scivolata.

**Carenatura.** Anche se decisamente affusolata, il cupolino anteriore è soggetto a costosi danni dopo impreviste scivolata.

**HONDA** Nuovi orizzonti.

Honda Dominator è la prima due ruote che fa il diavolo a quattro su qualsiasi percorso. La linea fila dritta senza esitazioni, la carenatura mozzafiato è integrata al serbatoio, le prestazioni sono diaboliche, le sospensioni "divine". Il motore (650 cc) monocilindrica, 4 tempi, raffreddato ad aria, tira fuori 46 cavalli indiovolati. Honda Dominator manda in bestia tutti i concorrenti. Concorrenti? Non c'è competizione.

**SULLE STRADE DI FUOCO S'INCONTRA IL DEMONIO.**



Foto di prototipo

**LA NUOVA HONDA DOMINATOR**

Garanzia integrale Honda di 1 anno, 2 anni su motore e cambio. Servizio Honda Assistance.

Sulle "Pagine Gialle" troverete gli indirizzi dei concessionari Honda e dei punti di assistenza autorizzati.

