

Prove

MOTOCICLISMO



HONDA NX 650 DOMINATOR

SINTESI IDEALE

A quattro anni dalla presentazione la Dominator è ancora una delle enduro di maggiore successo. Merito di un corretto equilibrio tra le prestazioni brillanti e la linea azzeccata. Motore potente ma aerodinamica ed autonomia insufficienti nell'uso autostradale. Prezzo lire 8.078.000 franco concessionario.

Prove strumentali

CENTRO ANALISI
MOTOCICLISMO
DI NERVIANO
E PISTA PIRELLI
DI VIZZOLA TICINO

Testa

MARCO
RICCARDI
Foto
LE BARDE e
MARCO RICCARDI

Collaboratori

GIORGIO GALLINELLI,
MARCO RICCARDI
e GIOVANNI ZAMAGNI

Esiste una categoria di motociclette in grado di offrire la più ampia scelta per tipologia e numero di modelli proposti? Senza che occorra spremersi le meningi la risposta è immediata: l'enduro. Monocilindriche, bicilindriche, a due o quattro tempi, semplici oppure complicatissime, super spartane o super africane, carenatissime o completamente "nude", l'enduro sa offrire la più ampia latitudine di cilindrate e prezzi.

All'interno del pianeta enduro, il primo posto spetta senza dubbio alle grosse monocilindriche che hanno capacità superiore ai 500 centimetri cubi. Sono infatti loro che trainano tutto il settore dell'entrofuoristrada con un successo di vendite che non accenna a diminuire. È la ragione di questo positivo risultato è arcinota: facilità d'uso unita ad una grande economia d'esercizio. Una ricetta semplicissima quindi, ma anche tremendamente efficace, che ha consentito di vendere lo scorso anno oltre 20.000 "mono".

La maggior parte delle grosse monocilindriche vendute nel nostro paese (più della metà) portano il nome di Yamaha e Honda. Una specie di duello a distanza che dura da oltre quindici anni, da quando la Yamaha ha presentato nel 1976 la leggendaria XT 500. Un duello fatto solo di numeri, ma ugualmente molto violento che vede prevalere la Yamaha la quale pone sul mercato due contendenti come la XT 600 E e la XTZ 660 Ténéré. Per contro la Honda dispone unicamente della NX 650, universalmente conosciuta come Dominator.

La NX 650 regge bene il passo delle avversarie scegliendo una strada che sintetizza le principali caratteristiche delle concorrenti. È agile, facile da guidare come la XT ed è potente e "stradale" come la Ténéré. La Honda ha preferito scegliere la strada del compromesso più che quella della specializzazione con un preciso scopo, quello di creare una moto omogenea, una moto equilibrata senza eccessi e senza sbavature. Presentata sul finire del 1987, la Dominator non ha conosciuto sostanziali modifiche ciclistiche o stilistiche. L'enduro Honda ha ricivuto in questi quattro anni di vita solo piccole varianti che hanno ulteriormente migliorato la trattabilità del motore e la facilità d'utilizzo. Nella versione dell'anno scorso è stato montato un diverso albero a cammo che ha conferito maggiore potenza e migliore erogazione ed è sparita la pedivella

d'avviamento ed i relativi ingranaggi per la buona affidabilità dell'impianto elettrico. Nella Dominator edizione '91 cambiano invece i rapporti della scatola (più corta) e della quinta (allungata) e la corona di trasmissione finale viene aumentata di due denti diminuendo di fatto tutti i rapporti. Piccole modifiche anche alla carburazione ed il condotto di aspirazione del carburatore a depressione diventa leggermente più lungo. Sempre in "zona" aspirazione il filtro è fatto in un diverso materiale che ne prolunga la vita mentre il doppio terminale di scarico diventa ancora più silenzioso di prima in ottemperanza alle limitazioni delle norme antinquinamento.

Modifiche quindi di dettaglio che rientrano nella normale evoluzione di una motocicletta. Le variazioni più evidenti riguardano quindi le nuove colorazioni ed una finitura di qualità inferiore alla precedente.

I nuovi colori sono una concessione alla moda shocking che impera ultimamente con accostamenti un poco arditi tra le diverse tinte di sella e carenatura mentre nel settore finitura la Dominator perde, rispetto alla prima NX 650, l'anziduzione oro dei collettori di scarico e del manubrio (sin dall'anno scorso), la regolazione del freno idraulico del monoparamortizzatore ed il registro per avvicinare od allontanare la leva del freno anteriore del manubrio. La finitura della Dominator è comunque di ottimo livello basti pensare ai supporti in alluminio delle pedane del passeggero e l'abbondante portapacchi in linea con la sella. Immutata l'estetica che si mantiene, a quattro anni di distanza dalla presentazione, ancora piacevole ed originale. È una linea a mezza strada tra l'africano con la mezza carenatura, e lo spartano, la semplicità del codino. Le forme sono — nuovamente — ben amalgamate per offrire una comoda posizione di guida a pilota e passeggero. L'assetto è infatti agevole anche per i più alti anche se sarebbe preferibile avere un manubrio leggermente più alto per un migliore controllo della moto quando si viaggia forte.

Positiva la contenuta altezza della sella da terra. Finalmente un enduro che non costringe ad acrobazie su un solo piede per mantenersi in equilibrio ai semafori. Chi è di "gamba corta" ringrazia ed in generale la sella bassa è d'aiuto fondamentale anche nel fuoristrada. Peccato che l'ottimo confort offerto dall'assetto, dalla lunghezza della sella e dal corretto



rapporto tra pedane e manubrio non sia altrettanto tale quando si marcia in autostrada. La mancanza di un adeguato riparo aerodinamico, affatica non poco braccia e spalle impegnate a contrastare la pressione dell'aria quando la velocità supera i 140 km/h tachimetrici.

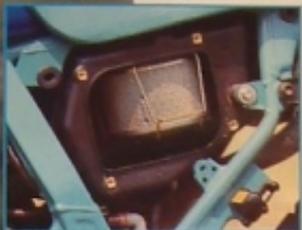
Come il terreno ideale per la Dominator non sia proprio l'autostrada è anche dimostrato dalla scarsa autonomia offerta dal serbatoio. Con tredici litri, la 650 Honda copre poco più di duecento chilometri alla velocità massima ammessa dal codice stradale. Moto come la nuova Ténéré o la Suzuki RSM hanno maggiore autonomia, maggiore velocità, e migliore protezione aerodinamica ma per conto devono scontare pesi ed ingombri più importanti. Alta velocità "codice", il motore della Dominator non è assolutamente sollecitato ed anche le vibrazioni si mantengono su valori decisamente accettabili; diventa-

no invece sensibili, specialmente nelle zone di pedane e manubrio, quando si oltrepassano i 6.000 giri ma di nuovo interviene il limitatore "naturale" della pressione aerodinamica. Il propulsore della Dominator riesce a dare il meglio di sé sui percorsi guidati: è rapido nel salire di giri, ha un carattere vivace e non manca di "rabbia" agli alti regimi. Rispetto al propulsore della Dominator "prima maniera" il motore si è addolcito e si è fatto più progressivo nell'erogare la potenza anche ai bassi regimi. Merito della nuova distribuzione, di una carburazione rivista proprio in tal senso e della rapportatura leggermente più corta. Inoltre il motore Dominator sa anche allungare con efficacia oltre il regime di potenza massima.

Un comportamento davvero ottimo, quindi, che facilita enormemente l'approccio con la Dominator. Ed in effetti uno dei pregi della NX 650 è proprio la facilità d'uso; la possibilità da parte di chi non è un super esperto di integrarsi rapidamente con la Dominator. È una moto "immediata" adatta alla città come alla montagna, ed offre quel giusto compromesso che solo

Il cruscotto è ancora quello della prima edizione. È ben leggibile e fornisce numerose informazioni ma l'estetica risulta un poco datata. Sotto, la linea della Dominator è rimasta immutata sin dalla presentazione ma è ancora accattivante ed anche funzionale per la guida.

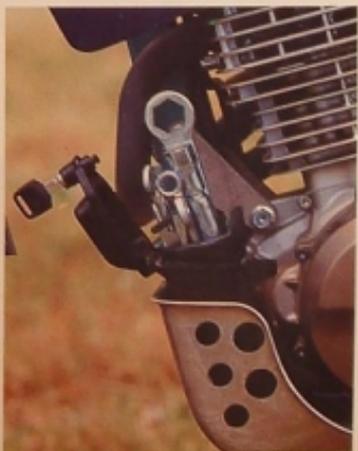




Sopra, il nuovo filtro dell'aria modificato nel materiale per un maggiore intervallo di manutenzione, l'accesso è facile e rapido. Sotto, le sospensioni ed i freni. Per maggiore "chiarezza" fotografica abbiamo tolto il copripilone anteriore. Le pinze freni sono a doppio pistoncino per l'anteriore e singolo per il posteriore. Il forcellone è in lamiera d'acciaio a sezione rettangolare mentre i leveraggi del monoammortizzatore sono in lega leggera.



Sopra, l'aggressiva linea dell'avantreno della Dominator. A fianco un particolare del motore con l'avvisamento elettrico e il serbatoio di recupero dei vapori d'olio provenienti dal motore: i vapori vengono poi riciclati nel filtro. A lato, il vano portatrezzi davanti al motore.



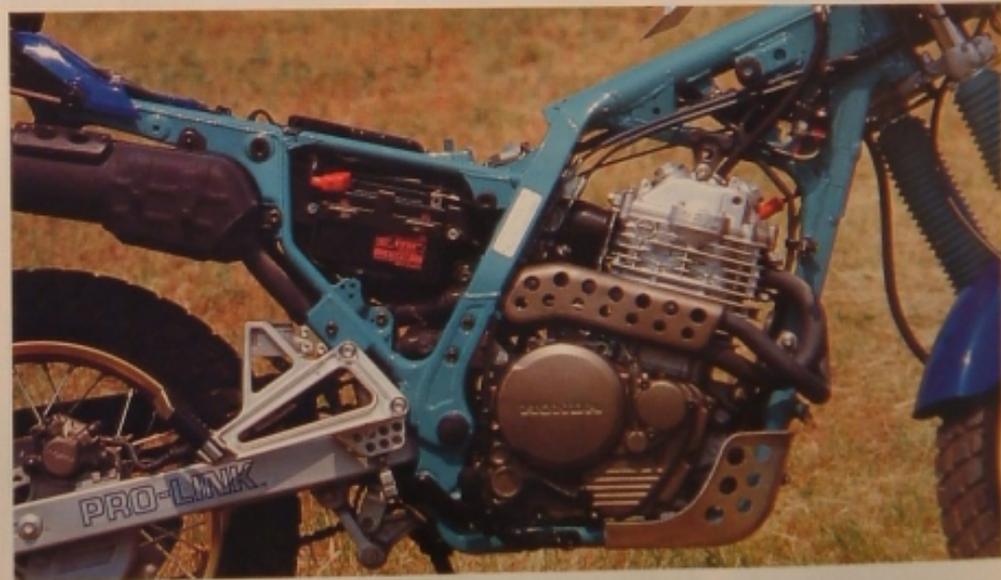
Sotto, il doppio scarico ulteriormente silenziato nella versione di quest'anno. In basso, il telaio della Dominator si ispira a quelli da cross; i montanti laterali sono di sezione rettangolare come il trave anteriore. Il telaio serve anche da serbatoio dell'olio per il motore. A fianco il motore ulteriormente rivisto per addolcirne il carattere ai bassi-medi regimi.

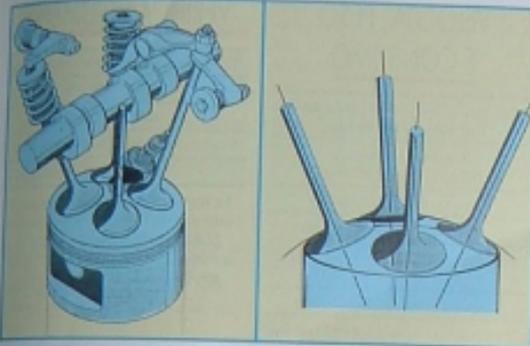
la moto da enduro sa dare. Nella Dominator questo compromesso viene perfettamente attuato e la moto si guida praticamente senza impegno e con tanta sicurezza. Nei tracciati misti, quelli pieni di curve in rapida successione, il carattere facile della Dominator emerge nettamente. L'avantreno si mantiene sempre controllabile e molto neutro con una stabilità ottima anche viaggiando al massimo dei giri. Dove qualche enduro si dimostra esageratamente "balle-rina", la Dominator cammina dritta

come un fuso e le puntate autostradali — sempre brevi, di nuovo per la mancanza di un riparo aerodinamico — non mettono in crisi grazie ad un avantreno davvero preciso.

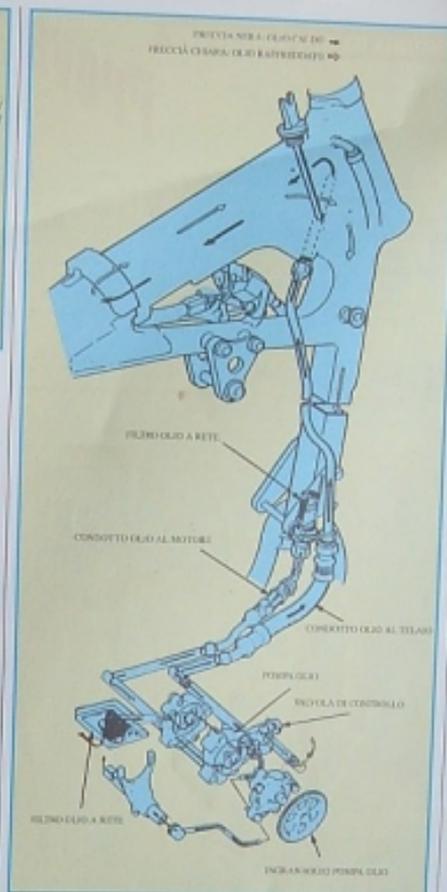
Anche nel fuoristrada la Dominator si dimostra in grado di ben figurare. Ovviamente non deve essere la classica mulattiera "alla berga-

masca" ma lo sterrato anche quello difficile, viene digerito senza problemi. Solo i pneumatici poco adatti all'uso specifico fuoristrada, si dimostrano insufficienti in queste condizioni, ma, di nuovo, aiuta il buon carattere del motore che perdona qualche errore di troppo e consente di amministrare bene il percorso fuoristrada. Inoltre la





Caratteristica esclusiva del motore Dominator è la testata radiale e quattro valvole; una soluzione che consente di disporre di una camera di scoppio esaltante come mostrato dal disegno. La distribuzione è monoalbero con le valvole azionate da speciali bilancieri. A destra, il percorso dell'olio nel trave anteriore del telaio.



giusta stesza della sella da terra permette al pilota di aiutarsi con le gambe ed anche questo è positivo. Le sospensioni rappresentano anch'esse un eccellente compromesso tra la precisione di guida sulla strada asfaltata e la capacità di assorbire i colpi inferti dalle buche del fuoristrada. La forcella è giustamente morbida per dare tanto confort ma è anche adatta ad ammortizzare i colpi degli sterzi. È, ovviamente, insufficiente per i salti ma non è certo questo lo scopo con cui è stata costruita. L'ammortizzatore posteriore è invece meno a posto della forcella; manca il "freno" in estensione ed entra presto in crisi sulle buche ravvicinate ed ha perso la possi-

bilità di regolare la parte idraulica. Per ultimi i freni, ma anche per loro il commento è più che positivo poiché sono sensibili, sempre modulabili, progressivi e potenti. Solo in fuoristrada occorre una maggiore attenzione e minore pressione sulla leva poiché in queste condizioni l'anteriore tende al bloccaggio abbastanza repentinamente. Con la Dominator (nome non nuovo in campo motociclistico; appartiene infatti ad una Norton bicilindrica stradale di 600 cc), la Honda ha in listino una moto attualissima, i quattro anni di vita non pesavano ancora sulle sue spalle, anzi col tempo la Dominator è diventata ancora più appetibile e di grande successo.

Enduro monocilindriche a confronto

Dati rilevati dal nostro Centro Analisi e Prove di Nerviano

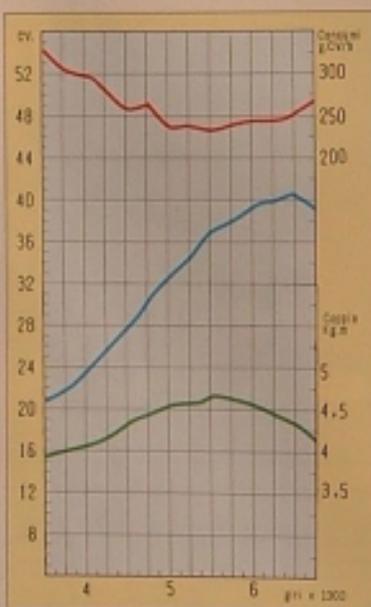
Marca	Modello	Aleagge, ccm, cilindrata netta	Potenza max, alla rete CV e giri	Coppia max, alla rete kgm e giri	400 metri da fermo secondi	Velocità di uscita km/h	400 metri da 50 km/h secondi	Velocità di uscita km/h	Velocità max, sulla strada più alta km/h	Velocità max, km/h	Consumo medio km/l	Peso senza benzina kg	Prezzo franco convezione*	Prova sul fuoristrada
HONDA	Dominator NX 650 '91	106x82 644	48,50 6.500	4,59 5.500	15,893	147,54	14,623	139,53	46,12	162,4	17,0	165	8.078.000	8-1991
APRILIA	Pegaso 600	98x81 562,12	42,03 7.000	4,85 6.100	13,865	148,76	14,568	140,62	39,13	165,0	16,5	160	8.050.000 *	5-1990
GILERA	RC 600 '91	98x74 558	44,44 7.500	4,78 6.250	15,802	150,00	15,251	137,40	47,67	159,5	17,0	165	8.480.000 *	7-1991
KAWASAKI	KLR 650 Terangi	100x83 651	41,50 6.750	4,85 5.500	14,120	145,16	14,691	137,40	45,57	164,0	17,8	159,5	8.220.000	9-1989
SUZUKI	DR 650 RSM	95x80,4 640	40,37 6.750	4,56 5.250	14,062	144,00	14,717	136,36	42,25	164,5	17,2	176	7.327.800	10-1990
YAMAHA	XTZ 660 Ténéré	100x84 659	40,05 6.000	4,98 5.500	14,077	144,00	14,667	135,34	46,63	164,5	15,5	186	8.510.000 **	6-1991

* Prezzo "Chiavi in mano"

** Prezzo franco importazione

In queste pagine pubblichiamo i dati fondamentali della moto in esame e i risultati delle nostre prove strumentali. Per queste prove, presso il nostro centro Anali e Prove di Nerviano, utilizziamo banchi dinamometrici Borghi e Saveri tipo FA 50/30 e FA 200/30. Utilizziamo pure catene Regina Industriale e Olio Castrol. Le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione, le eventuali disponibilità di optional sono riportati così come ci sono stati trasmessi dai costruttori o dagli importatori. Trattati nell'insieme di informazioni fondamentali per un completo giudizio sulla moto in esame.

LE ANALISI DEL BANCO



Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr CV-h-giri
Alta ripresa	40,50-6,500	4,50-5,500	236-5,500
All'alt'bero	44,40-6,500	5,05-5,500	215-5,500
Potenza specifica all'alt'bero CV/h			68,9
Velocità lineare del pistone (michelin), al regime di potenza max			17,8
Consumo medio effettivo (kg/h) al regime di coppia max (all'alt'bero)			9,81
Rapporto minimo peso della batteria a piena apertura del gas			3,500
Rapporto peso/potenza (alla stessa kg/CV)			4,02

Il grafico e le tabelline sintetizzano i risultati della prova cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. Le curve caratteristiche tracciate sul grafico esprimono i valori ottenuti alla targa. Nonostante abbia alle spalle una discreta anzianità di servizio (da un infero dal propulsore della XL 600 R del 1984), il motore è ancora tra i più potenti della categoria italiana. Le modifiche introdotte nell'edizione dello scorso anno ad un sistema di scocca sono evidenti sulla Dominator '91, tanto da togliere leggermente la potenza.

VELOCITA', PESO E CONSUMO

Vel. max in pos. abbass.: 162,4 km/h (a 170 e 7.000 giri)
Peso senza carburante: 163 kg (76 ani. e 87 post.)
Consumo in città: 17 km/litro
Consumo fuori città: 18,5 km/litro
Consumo autostradale (a 130 km/h): 16,5 km/litro
Consumo massimo: 12,5 km/litro
Consumo medio della prova: 17 km/litro

ACCELERAZIONE

metri	100	200	300	400
secondi	5,535	8,652	11,161	13,893
km/h	98,87	126,76	138,15	147,54

In questa classe si prova con partenza da fermo su 400 m, erogata come al solito con un giro di 80 kg (spinta 75, carburante 5), la Dominator ha speso un tempo quasi da primario confermando le ottime doti di potenza del motore. Rispetto alla concorrenza vale per lo meno di un decimo alla sua potenza Gilera PC 600 ed è praticamente eguale alla Aprilia Pegaso. Il tempo migliora quello della Dominator 1989, ed anche la velocità è maggiore.

VERIFICA STRUMENTI

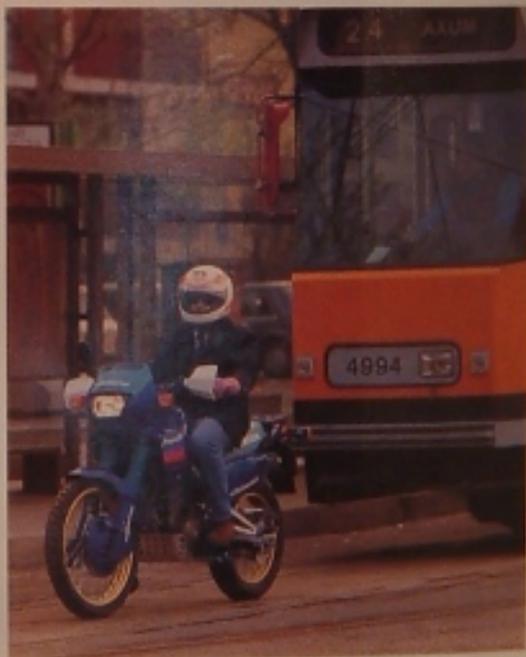
Tachimetro: indicia 50 = 48,52 km/h
Indica 100 = 96,77 km/h
Indica 150 = 145,15 km/h
Contagiri: indicia 3.500 = 3.608 giri
Indica 7.000 = 7.106 giri

Le nostre prove strumentali alla prova Pirelli di Virzola Ticino si sono svolte il 22/04/91 nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 11°C, umidità 40%, pressione 1.010 mbar, vento scurente.

RIPRESA

metri	100	200	300	400
secondi	5,328	8,945	11,932	14,623
km/h	90,15	112,59	125,67	139,53

Anche questa prova è stata fatta con cambio completamente di 80 kg nella distanza di 400 m vincendola però alla velocità di 90 km/h nella marcia più alta per verificare le doti di tiro del motore. Naturalmente la Dominator si piazza nella zona alta della classifica ed è seconda alla Aprilia Pegaso 600 dopo un'andata ancora la velocità del motore. Rispetto alla precedente Dominator il miglioramento è di circa due decimi con una velocità di marcia superiore di oltre quindici chilometri orari.



DATI ANAGRAFICI

Costruttore: Honda Motor Co. Ltd N° 27-3 Chono, Jangonan, Shibaoka, Tokyo, Japan, Telex 007222078.

Importatore: Honda Italia Industriale S.p.A., Via Roma, 72, 00144 Roma, Tel. 06/547941, Telex 06/920214, Telex 613102.

Denominazione modello: NX 650

Domotipo:

Data e luogo presentazione: Salone di Colonia 1991.

Intesa vendite in Italia: febbraio 1991.

Colori: rosso, bianco e blu elettrico.

Forma di garanzia: 12 mesi inaltera, 24 nel motore.

Prezzo: lire 8.078.000.

CV fiscali: 9.

CARATTERISTICHE

Motore: monocilindrico quattro tempi raffreddato ad aria con distribuzione monocambero e quattro valvole disposte radialmente comandata da catena. Alloggiato a corsa 100 x 82 mm, cilindro 644 cc, rapporto di compressione 8,3:1. Avviamento elettrico con dea-spremitore automatico. Controllo antivibratori montato a girataggio calcolato all'albero motore.

Accensione: elettronica Nippondenso a scarica capacitiva con anticipo automatico elettronico.

Carburatore: Keihin a depressione da 40 mm di diametro. Comando a valvola idrodinamica.

Lubrificazione: a Carter secco con olio contenuto nel trave superiore del telaio. Doppia pompa di mandata e recupero di tipo meccanico comandato da girataggio.

Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio con comando meccanico, con sette dischi conduttori e sei condotti.

Cambio: a cinque rapporti con ingranaggi sempre in presa ed innesti a denti frontali. Vitei rapporti interni: 2,66 in primo, 1,750 in seconda, 1,250 in terza, 1,000 in quarta, 0,800 in quinta.

Trasmissione: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 2,817 (70/32). Trasmissione finale a catena con "O-Ring", rapporto 3,313 (spigone 15, corona 47). Vitei finali di trasmissione: Prima 24,579, seconda 16,311, terza 11,665, quarta 9,332, quinta 7,465.

Telaio: monotrave sdoppiato in tubi d'acciaio, montato di sterzo inclinato di 28° gradi, avvicinata 109 mm.

Sospensioni: forcella teleidraulica Show a 0,80 litri da 41 mm di diametro ed escursione 220 mm. Sospensione posteriore con forcellone a sezione rettangolare montata su cuscinetti ad aghi. Monoammortiz-

atore Show regolabile nel precarico della molla, escursione ruote posteriori 195 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega leggera concordi da 21 anni e 17 posti. Pneumatico tubolare da 90/90-21 ant. e 120/90-17 post.

Ereni: anteriori da 256 mm con pinta a doppio pistoni, posteriore a disco da 220 mm con pinta a singolo pistone.

Impianto elettrico: tensione impianto 12V, generatore da 230W, batteria Yuasa sigillata da 12V8AH, lampada faro ant. altopia da 60/55W, lampada posizione post. 5V 21W, lampade segnalatori di direzione 21W, lampade per stranieri 5W.

Dimensioni (in mm): lunghezza 2.190, interasse 1.835, larghezza 890, altezza massima 1.220, altezza sella 865, altezza minima da terra 245.

MANUTENZIONE

Accensione: candela NGK DPR9EA-9 oppure ND X24EPF U9. Per guida ad alta velocità NGK DPR9EA-9 oppure ND X2EPF U9. Distanza fra gli elettrodi candela 0,8-0,9 mm.

Alimentazione: carburatore tipo super. Serbatoio da 15 litri, di cui 2,5 di riserva.

Lubrificazione: capacità impianto 2,3 litri di lubrificante SAE 15W40 classifica SF, da sostituirsi ogni 3.000 km, cambio filtro ogni 6.000 km.

Pneumatici: pressioni di gonfiaggio: 1,5 ant. e post. Con passeggero 1,5 ant. e 2,0 post.

DATI DICHIARATI

Potenza massima: 45 cv a 6.000 giri

Coppia massima: 5,8 kgm a 5.500 giri

Velocità massima: 169 km/h

Tempo sui 400 metri da fermo a velocità d'uscita a.d.

Consumo: a.d.

Peso: kg 152 a secco.

RICAMBI (IVA compresa)

Telaio L. 717.808, valvola aspirazione L. 38.612, cilindro L. 524.988, pistone completo di segnaia L. 125.018, biella e albero motore L. 689.291, carburatore L. 438.734, camicia filtro olio L. 11.270, pacco innesci L. 87.885, marmitta L. 254.876, pignone/corona L. 89.700, catena L. 128.700 - fuso ant. L. 252.280, lampogeneratore L. 62.119, specchio/ta L. 56.718, - scello L. 1.547.542, forcella 986.193, forcelline L. 503.534, ammortizzatore L. 627.501, cerchio ant. L. 270.844, cerchio pos. L. 306.736, manubrio L. 128.459, leva freno L. 42.612, leva frizione L. 23.122, pedale cambio L. 58.957, pedale freno 77.582, poggiatesta L. 113.280, strumentazione completa L. 642.112, contagiri L. 189.121, manoscorta flessibile corraioni L. 28.132, contatti/fusibili L. 247.818, coppia pastiglie ant. L. 59.078, impianto L. 462.541, sella L. 302.080, parafrangenti L. 118.384, parafrangenti post. L. 141.610.



COMMENTO SUL PREZZO

(Iva 8.078.000 lire franco concessionario)

La quotazione è nella media della categoria enduro ed inferiore di circa mezzo milione alla diretta concorrente, la Yamaha XTZ 660 Tencé. È un prezzo quindi corretto e proporzionato alle prestazioni di motore e ciclistica.

PROGI

- Facilità d'uso
- Precisione avanzata
- Stabilità su strada
- Frenata
- Impugnata potenza motore

DIFFETTI

- Scarsa protezione aerodinamica
- Ammortizzatore posteriore poco lenito
- Scarso autonomia autoradiale

INCONVENIENTI REGISTRATI

Neovista.