

Prove

MOTOCICLISMO



HONDA NX 650 DOMINATOR

MATURITA' VINCENTE

In questa rinnovata versione, la Dominator raggiunge la maturità, sopperendo ai piccoli limiti delle versioni precedenti. Una nuova estetica, sospensioni e meccanica appena affinate ne fanno un'ottima enduro per l'impiego facile principalmente su asfalto e su qualche sterrato. Costa 8.250.000 lire f.c.

Prove sperimentali

CENTRO ANALISI
MOTOCICLISMO
DI NERVIANO
E PISTA PIRELLI
DI VIZZOLA TICINO

Testo

GIOVANNI
ZAMAGNI

Foto
CARLO PICCHIO
e OSCAR
BERGAMASCHI

Collaboratori

GIORGIO GALLINELLI
G. ZAMAGNI
e MAURIZIO GISSI

Il mercato delle moto da enduro in questi ultimi anni si è specializzato seguendo due filoni principali: moto con caratteristiche quasi stradali e moto destinate al fuoristrada specialistico. In questa trasformazione, la moto da enduro ha parzialmente favorito il ritorno dell'utenza al settore delle stradali pure. Così in due anni, tra il 1990 e il 1991, le tutto-terreno hanno visto calare le vendite di circa 5.000 pezzi nella cilindrata tra 501 e 750 cc, ovvero quella più importante, quella in cui le proposte enduro sono numerosissime da parte di tutte le Case, mentre fra le stradali c'è stato un incremento quasi corrispondente.

Tuttavia, ci sono alcuni modelli da enduro che continuano a riscuotere notevole successo e ad essere apprezzati dagli appassionati. Ci riferiamo in particolare alla Yamaha XT 600 e alla Honda NX 650, meglio conosciuta come Dominator. Rispetto ai primi anni Ottanta è cambiata la filosofia della Case giapponese; non più la novità a tutti i costi, con continue presentazioni di nuove moto a pochi mesi di distanza, ma piuttosto progettazioni mirate, con modelli concreti che possano durare nel tempo. È proprio il caso della Dominator.

Presentata sul finire del 1987, in oltre quattro anni questa versatile enduro non ha conosciuto sostanziali modifiche ciclistiche e stilistiche dopo aver aperto un nuovo filone. In una ideale suddivisione tra enduro stradali e da fuoristrada, la NX 650 resta sull'immaginaria linea di confine, anche se le variazioni apportate alla versione '92, presentata all'ultimo Salone di Milano, le hanno conferito maggiori connotati stradali. Le modifiche riguardano principalmente l'estetica, mentre motore e telaio sono pressoché gli stessi della versione nota. La linea ha ora un aspetto più filante e moderno; ogni singolo componente della sovrastruttura ha conosciuto piccole migliorie, che non hanno modificato i connotati principali della moto, ma l'hanno decisamente migliorata e resa ancora più appetibile. La novità più importante consiste nell'adozione del serbatoio da 16 litri, in luogo di quello da 13 della precedente versione. Nella prova dell'ultima NX 650 pubblicata sul numero di agosto '91, avevamo indicato tra i difetti proprio la scarsa autonomia autostradale dovuta alla ridotta

capacità del serbatoio. Ebbene, l'aumento a 16 litri ha incrementato l'autonomia a oltre 250 km viaggiando di passo turistico: niente male per una monocilindrica enduro. Il nuovo serbatoio, oltre ad essere funzionale, è anche più bello e aggraziato, con una forma maggiormente affusolata che si spinge verso l'alto, mentre il tappo di riempimento è ora di tipo aeronautico e a filo. La semi-carenature ai lati del serbatoio si estende maggiormente in avanti e ospita gli indicatori di direzione, migliorando l'aerodinamica e confermando le maggiori attitudini stradali di questa versatile enduro. Sono nuovi, inoltre, i convogliatori d'aria dinamici (appena davanti al serbatoio) di maggiore richiamo stilistico e studiati per portare aria fresca al cilindro e alla testata.

Il cupolino è ora in un pezzo unico ed è diversamente delineato, nonostante il faro trapezoidale sia lo stesso del modello precedente. Il plexiglas fumé è dotato di una



presa d'aria Naca, disegnata con l'aiuto di sistemi Cad, per ridurre le turbolenze e la pressione del vento sulle spalle e sul casco di pilota e passeggero; oltre a ciò, il cupolino è più aggressivo, anche per merito della nuova fentoria sottostante il fanale, i fianchetti si protendono fino a racchiudere il serbatoio, nascondendo parte del telaio, e si prolungano in un fulmineo, filante e ricercato codino che nasconde appena il nuovo gruppo ottico posteriore. Le singole parti risultano ottimamente raccordate e anche le prese d'aria delle fiancatifre sono di aspetto piacevole.

Il robusto portapacchi è stato completamente rinnovato con supporti in alluminio e piastra superiore in materiale plastico. Oltre ad essere più bello esteticamente, è anche più grande e incorpora comodi appigli per il passeggero. Dopo la parentesi della versione '91, caratterizzata da tinte vivaci, contrastanti e decisamente vistose, la Dominator '92 si mostra con colori tenui ed eleganti, perfettamente in sintonia con il nuovo look.



Ridisegnato anche il logo sul serbatoio, grande e vistoso, con ombra inferiore per conferire un effetto tridimensionale. La dotazione di serie comprende il parafrangobasso, per proteggere meglio viaggiando su strada bagnata, i paramani (utili in fuoristrada e contro il freddo), i copri-steli della forcella, la cartella del disco anteriore e il doppio terminale di scarico. Meritano di essere segnalati, infine, i cerchi in alluminio con raggi tangenziali, le belle staffe delle pedane, novità di quest'anno, l'interruttore di sicurezza per la stampella laterale. Le finiture sono all'altezza della quotazione di vendita e della

conoscenza: le plastiche sono ben assemblate e di buona qualità, la dotazione di serie è più che discreta, i blocchetti elettrici sono funzionali, le leve al manubrio e i comandi a pedale sono ben fatti e correttamente sistemati.

La ciclistica riprende l'architettura classica della maggior parte delle enduro, sia per le misure geometriche, sia per le dimensioni, che per l'escursione delle sospensioni e del diametro delle ruote che restano da ventuno e diciassette pollici, rispettivamente davanti e dietro. Il peso a secco dichiarato è stato aumentato da 152 a 165 kg, praticamente quello verificato a secco di carburante, mentre quello del modello '91 era di 163 kg.

Il telaio è rimasto invariato, è un classico monotrave con culla inferiore che si sdoppia all'altezza del motore. La struttura è in acciaio con tubi a sezione rettangolare che conferiscono buone caratteristiche di rigidità e di peso sufficientemente contenuto, con la sca-

tolatura dietro al corno di sterzo usata come serbatoio per l'olio lubrificante. Le sole modifiche riguardano i passaggi idraulici delle sospensioni, peraltro invariate negli elementi. La forcella è priva di regolazioni e ha steli da 41 mm ed escursione di 220 mm, mentre l'ammortizzatore posteriore, regolabile nel precario della molla, garantisce alla ruota un'escursione di 195 mm. Immutato pure l'impianto frenante composto da due freni a disco: uno da 256 mm per l'anteriore e uno da 220 per il posteriore, con pastiglie semi-metalliche per aumentare il coefficiente d'attrito.

A causa del nuovo serbatoio e dell'arretramento del manubrio, la posizione di guida è appena cambiata, ancora più improntata ad un utilizzo stradale; l'assetto è comunque concepito per affrontare le diverse situazioni senza particolari controindicazioni. Come ormai d'uso per le moto da enduro, la posizione in sella è rilassata, con le mani che impugnano bene il manubrio e le gambe correttamente sistemate sulle pedane. Un approccio, quindi, positivo, oltre tutto con il vantaggio di una sella non troppo distante da terra, fatto che agevola tanto le manovre da fermo quanto quelle in fuoristrada. La contenuta altezza della sella non compromette assolutamente l'abitabilità della Dominator, visto che anche i più alti troveranno una sistemazione più che dignitosa. Il comfort è aumentato dall'assetto leggermente allungato, con le

La strumentazione e il cruscotto sono gli stessi della prima versione della Dominator. Le informazioni fornite sono numerose, la leggibilità buona, ma l'estetica risulta leggermente superata. I comandi al manubrio sono posti correttamente e i blocchetti elettrici sono tra i migliori della categoria. Sotto, la nuova linea non si discosta molto dalla precedente, ma le poche modifiche hanno conferito all'enduro Honda una spiccata personalità stradale.



braccia meno piegate rispetto alla precedente versione per contenere la spinta dell'aria quando si viaggia veloci. Solamente con il passeggero a bordo gli spazi sono un po' ridotti e il pilota è costretto ad avanzare sulla sella contrando le braccia. La velocità di crociera ideale rimane fissata attorno ai 120-130 km/h, quando i muscoli del collo non sono troppo sollecitati, le vibrazioni vengono contenute dal contrafforte ed i consumi si stabilizzano intorno ai 17 chilometri per litro. Aumentando la velocità, le braccia e le spalle sono impegnate non poco a contrastare la pressione dell'aria e si finisce per stancarsi presto. Moto come la Yamaha XTZ 600 o la Suzuki RSM 600 possono contare su una maggiore velocità e migliore protezione aerodinamica e meglio si adattano ai lunghi trasferimenti autostradali, ma - per contro - devono scontare pesi ed ingombri più importanti. Inoltre, la nuova Dominator vanta un'ottima maneggevolezza e invidiabili qualità di compromesso. Si guida bene in città, nei percorsi ricchi di curve, in montagna ma anche nel fuoristrada: è sempre ottimamente controllabile e neutro. L'inserimento in curva è rapido e veloce, ed anche la stabilità si può considerare ottima. Nei tracciati misto-veloci, quelli che si affrontano al massimo del gas, si apprezza ancora di più la precisione dell'avanzamento, là dove una buona parte delle enduro monocilindriche entrano in crisi, la Dominator si dimostra decisamente stabile, divertente, veloce e non disdegna affatto le puntate alla massima velocità. Ovviamente una moderna sportiva è più efficace, ancora più precisa e viva, ma il prezzo da pagare è una guida rigorosa, impegnativa, con margini di manovra relativamente ridotti. Costo finisce per apprezzare questa versatile enduro, facile da condurre grazie al baricentro non elevato e alla corretta distribuzione dei pesi. Le sospensioni sono buone, incassatrici e, anche viaggiando in coppia, la schiena viene risparmiata dai colpi più duri. La nuova taratura di forcella e ammortizzatore ha portato un minor affondamento della prima e una maggiore rigidità del secondo. Nei salti o nei percorsi molto accidentati, la forcella non fatica ad arrivare al fondo corsa e l'ammortizzatore, da par suo, entra in crisi nelle buche ravvicinate. Inoltre, i pneumatici Bridgestone - discreti su asfalto - poco si adattano ad un uso veloce in fuoristrada: si tratta

comunque di condizioni, simili a che difficilmente interessano gli utenti di questo tipo di enduro. I freni sono all'altezza della ciclistica, progressivi e modulabili su strada, con spazi di arresto contenuti. Nel fuoristrada occorre prudenza per non bloccare l'anteriore, con perdita di controllo dell'avanzamento. Il fatto che la NX sia così appagante lo si deve in buona parte anche al suo motore. Pur derivando dal propulsore da 591 cc che ha equipaggiato le enduro Honda della prima metà degli anni '80, il 644 cc della Dominator è nato apposta per questa moto con una precisa ricerca di coppia e rotondità di erogazione piuttosto che di prestazioni assolute. E anche le modifiche all'anticipo dell'accensione e alla taratura del carburatore di quest'ultima versione sono state fatte proprio per migliorare ulteriormente l'erogazione ai bassi regimi. Per il resto, il moto a quattro tempi della Dominator è quello noto. Quindi, raffreddamento ad aria, contrafforte antivibrazioni, distribuzione monocilindrica in testa



La vista frontale e dall'alto evidenziano bene le modifiche alle sovrastrutture rispetto alla precedente versione. Il serbatoio è più artuscolato, ma anche più capiente. Gli indicatori di direzione anteriori sono inglobati nel convogliatore d'aria inferiori. I due parafango mostrano il nuovo portapacchi con supporti in alluminio a molla per il passeggero, e le forche degli attrici, sistemate appena davanti al motore per abbassare il baricentro, e chiuse da una serratura di sicurezza.



La ciclistica ha conosciuto pochissime modifiche. Il telaio è praticamente lo stesso della precedente versione con modifiche di dettaglio all'idraulica delle sospensioni. La struttura è piuttosto robusta con tubi di acciaio a sezione tonda e quadra. Le ruote principali sono quelle ormai diffuse sulla maggior parte delle enduro "avanzate". La forcella, non regolabile, ha steli da 41 mm ed estensione di 228, mentre l'ammortizzatore posteriore è regolabile nel precario regolo con un'escursione ruota di 195 mm. In alto a destra l'impianto frenante, composto da due dischi da 266 anteriore e 260 mm posteriore.

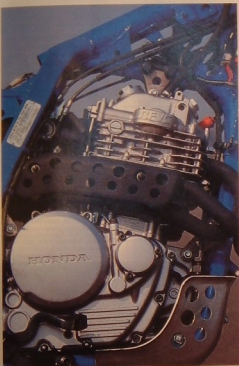
comandata da catena, lubrificazione a carter secco, frizione multiscopo in bagno d'olio, cambio a cinque rapporti e quattro valvole disposte radialmente, soluzione che consente di disporre di una camera di scoppio emisferica. Al nostro banco prova di Nerviano, abbiamo trovato circa 2 cavalli in meno rispetto alla versione dell'anno scorso: per contro la coppia è aumentata tra i 4.000 e i 6.000 giri: nell'uso quotidiano si apprezzano moltissimo l'elasticità, la pastosità e la coppia di questo propulsore. L'erogazione è buona già a partire dai 2.500 giri a cui corrisponde una velocità di circa 45 km/h, ma si può riprendere in quinta anche a partire dai 2.000 giri. Il vero carattere emerge comunque tra i 3.500 e i 6.000 giri indicati, quando i cavalli a disposizione aumentano rapidamente, con una erogazione regolare che permette una guida fluida e rilassata. L'allungo è discreto e la zona rossa del contagiri fissata a quota 7.000 si supera di circa 400 giri. Le vibrazioni sono discretamente contenute, con una zona critica attorno a quota 5.500 giri in fase di accelerazione, avvertibile sul manubrio, e sopra i 6.500 giri. Se la frizione si è dimostrata robusta, e ben modulabile, il cambio picchia leggermente di imprecisione, con un leggero indurimento e qualche impuntamento a caldo. Squadra che vince non si cambia,



recita un vecchio adagio del mondo del calcio, e la Honda sembra averlo applicato alla sua enduro più venduta. Le modifiche apportate sono di dettaglio e rientrano nella normale evoluzione di una motocicletta. Anche in questa versione '92 emergono le doti di stabilità, praticità, semplicità e polyvalenza della nuova Dominator, qualità che hanno permesso all'enduro Honda di essere la terza moto più venduta in assoluto, in Italia, per due anni consecutivi.



Le modifiche all'accensione e alla taratura del carburatore hanno migliorato l'erogazione ai bassi e medi regimi, conferendo al motore buone doti di coppia e sfruttabilità, tanto in strada quanto in fuoristrada. Caratteristica di questo motore è lo scarico sdoppiato, con il duplice scopo di aumentare la coppia e diminuire la rumorosità. Il disegno mostra la peculiarità della testata a quattro valvole radiali per disporre di una camera di scoppio emisferica. In basso a destra l'astina per il controllo dell'olio, contenuto nel trave anteriore del telaio.



Enduro monocilindriche a confronto

Dati rilevati dal nostro Centro Analisi e Prove di Nerviano

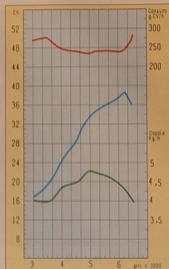
| Marca | Modello | Alzaggio, corsa, cilindrata esatta | Potenza max, alla ruota cv a giri | Coppia max, alla ruota kgm a giri | 400 metri da fermo secondi | Velocità di uscita km/h | 400 metri da 50 km/h secondi | Velocità di uscita km/h | Velocità min. nella marcia più alta km/h | Velocità max. km/h | Consumo medio km/l | Peso senza benzina kg | Prezzo chiavi in mano | Prova sul facciale |
|---------|----------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|-------------------------|------------------------------|-------------------------|--|--------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------|
| HONDA | Dominator NX 650 '92 | 100x82 644 | 38,58 6.250 | 4,83 5.000 | 14,101 | 145,16 | 14,623 | 140,62 | 43,48 | 159,6 | 16,5 | 166,0 | 8.250.000* | 6-1992 |
| HONDA | Dominator NX 650 '91 | 100x82 644 | 40,50 6.500 | 4,59 5.500 | 13,893 | 147,54 | 14,623 | 139,53 | 46,12 | 162,4 | 17,0 | 163,0 | 8.159.000* | 8-1991 |
| APRILIA | Pegaso 650 | 100x83 651,8 | 43,34 6.600 | 5,59 5.000 | 13,791 | 150,00 | 14,373 | 144,00 | 47,24 | 165,8 | 15 | 175,5 | 8.840.000 | 3-1992 |
| SUZUKI | DR 650 RS | 95x90,4 640 | 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 | 8.849.940** | 6-1991 |

* Prezzo franco concessionario

** Prezzo franco importatore

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 Analisi e Prove di Nerviano, utilizziamo banchi dinamometrici Borghi e Saveri tipo FA 50/30 e FA 200/30. Utilizziamo pure olii Castrol e lubrificanti 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. Trattasi 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/100-giri |
|--|-----------------|-----------------|---------------------|
| Alla ruota | 38,58-6.250 | 4,83-5.000 | 235-5.000 |
| All'albero | 42,30-6.250 | 5,30-5.000 | 214-5.000 |
| Potenza specifica all'albero CV/h | | | 65,68 |
| Velocità lineare del pistone: m/sec | | | 17,08 |
| Pressione media effettiva: kg/cm² | | | 5,17 |
| Regime minimo possibile a tutta apertura del gas | | | 3.000 |
| Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV | | | 4,31 |

Il grafico e la tabella sintetizzano i risultati delle prove che abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. Le curve caratteristiche tracciate sul grafico esprimono i valori ottenuti alla ruota. Le modifiche apportate all'accensione e alla lubrificazione hanno effettivamente portato benefici all'irraggiungimento ai bassi regimi, con un aumento della coppia a tutti i regimi rispetto alla precedente Dominator. La potenza massima è diminuita di circa due cavalli, ma rimane comunque allineata a quella della concorrenza. Il regime minimo a tutta apertura del gas è diminuito di 500 giri, a conferma della necessità del motore. Nella media la PNE.

VELOCITA', PESO E CONSUMO

Vel. max in pos. abbass.: 159,6 km/h

(indicata 163 a 7.300 giri)

Vel. max in pos. rialzata: 152 km/h

(indicata 159 a 6.900 giri)

Peso senza carburante:

166,0 kg (77 ant. e 89 post.)

Consumo in città: 15 km/litro

Consumo fuori città: 18,5 km/litro

Consumo autostradale (a 130 km/h): 17 km/litro

Consumo massimo: 11,5 km/litro

Consumo medio della prova: 16,5 km/litro

ACCELERAZIONE

| metri | 100 | 200 | 300 | 400 |
|---------|-------|--------|--------|--------|
| secondi | 5,631 | 8,778 | 11,529 | 14,101 |
| kmh | 98,41 | 125,87 | 138,82 | 145,16 |

In questa classica prova con partenza da fermo sul 400 m, eseguita con carico di 70 kg (pilota 65, carburante 5), la nuova Dominator non è riuscita a ripetere l'ottima prestazione della precedente versione, ma il tempo rimane comunque di sicuro valore, anche se confrontato con la migliore concorrenza.

VERIFICA STRUMENTI

| | |
|----------------------|--------------------|
| Tachimetro: indicata | 50 = 48,26 km/h |
| indicata 100 = | 96,25 km/h |
| indicata 150 = | 146,34 km/h |
| Contagiri: indicata | 3.500 = 3.300 giri |
| indicata 7.000 = | 6.700 giri |

Le nostre prove strumentali alla pista Pirelli di Vizzola Ticino si sono svolte il 21/03/92 nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 13°C, umidità 60%, pressione 1.020 mbar, vento assente.

RIPRESA

| metri | 100 | 200 | 300 | 400 |
|---------|-------|--------|--------|--------|
| secondi | 5,349 | 8,969 | 11,344 | 14,623 |
| kmh | 89,84 | 113,21 | 126,47 | 140,62 |

Anche questa prova è stata fatta con carico complessivo di 70 kg sulla distanza di 400 m iniziandola però dalla velocità di 50 km/h nella marcia più alta per verificare le doti di tiro del motore. In questo caso il tempo fatto registrare dalla nuova NX 650 è identico a quello della precedente versione, con una velocità di uscita superiore di 1 km/h. Si tratta quindi di un'ottima prestazione confermata anche dalla velocità minima di soli 43,48 km/h.



DATI ANAGRAFICI

Costruttore: Honda Motor Co., Ltd. N. 27 - 8 Chome, Jyugyosai, Shibuya-ku, Tokyo, Japan, Telex 00722678.

Importatore: Honda Italia Industriale S.p.A., Via Kenia, 72 - 00144 Roma, Tel. 06/547941, Telex 06/5920214, Telex 613102.

Denominazione modello: NX 650 Dominator.

Data e luogo presentazione: novembre 1991, Salone di Milano.

Inizio vendite in Italia: aprile 1992.

Gamme colore: rosso, nero, o bianco.

Forma di garanzia: 12 mesi integrale, 24 sul motore.

Consegna: pronta.

Potenza fiscale (cv): 9.

Prezzo: lire 8.250.000 franco concessionario.

CARATTERISTICHE

Motore: monocilindrico quattro tempi. Distribuzione monoalbero comandata da catena e quattro valvole disposte radialmente. Contralbero antivibratori mossi da ingranaggi. Alloggio a corsa: 100 x 82 mm, cilindrata totale 644 cc. Rapporto di compressione 8,3:1.

Raffreddamento: ad aria.

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

Avviamento: elettrico con decompressore automatico.

Alimentazione: un carburatore a depressione Keihin 40 VE.

Lubrificazione: a carter secco con olio contenuto nel trave superiore del telaio, forata con doppia pompa trocoidale.

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

Cambio: a cinque rapporti con ingranaggi sempre in presa ed innesti a denti frontali. Valori rapporti interi: 2,666 (32/12) in prima, 1,647 (28/17) in seconda, 1,250 (25/20) in terza, 1,000 (23/23) in quarta, 1,190 (25/21) in quinta.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto di trasmissione 2,029 (denti 69/34). Finale a catena; rapporto di trasmissione 3,133 (corona 47, pignone 15).

Telaio: monotrave sdoppiato in tubi di acciaio; inclinazione cassetto di sterzo 28°, avanzata 109 mm.

Sospensioni: forcella teleidraulica Showa, non regolabile, con steli da 41 mm di diametro ed escursione 220 mm. Sospensione posteriore progressiva Pro-Link con forcellone a sezione rettangolare in acciaio; ammortizzatore Showa regolabile nel precarico molla. Escursione ruota 195 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega leggera con raggi tangenziali; ant. 1,85x21, post. 2,50x17; pneumatici Bridgestone tubeless, ant. 90/90-21 54S, post. 120/90-17 54S.

Freni: disco anteriore da 256 mm con pinza a due pistoncini paralleli; freno posteriore disco da 200 mm con pinza a singolo pistoncino.

Impianto elettrico: batteria Yuasa sigillata da 12V-8Ah, generatore da 230 W, lampada faro ant. alogena 60/55 W, lampada posizione post. 5/21 W, lampade indicatori di direzione 21 W, lampade strumenti 3W.

Dimensioni (in mm): lunghezza 2.185, interasse 1.435, larghezza max 890, altezza max 1.220, altezza sella 865, distanza minima da terra 345.

MANUTENZIONE

Alimentazione: benzina super, capacità serbatoio litri 16, di cui 2,5 di riserva.

Accensione: candela NGK DPR8EA-9 o ND X24EPR U9. Per guida ad alta velocità NGK DPR8EA-9 o NDX24EPR-U9.

RICAMBI (IVA compresa)

Testata L. 695.000, valvola aspirazione L. 32.700, cilindro L. 560.400, pistone completo di segmenti L. 124.200, albero motore L. 652.000 con biella, carburatore L. 333.800, cartaccia filtro olio L. 6.000, pacco frizione L. 85.400, marmitta L. 328.700, pignone/corona L. 122.400, catena L. 157.700, batteria L. 202.000, fuso ant. L. 180.800, lampeggiatori L. 72.700, specchietto L. 24.500, centralina accensione L. 137.600, telaio L. 1.680.400, forcella L. 789.700, forcellone L. 328.700, ammortizzatore L. 761.100, cerchio ant. L. 325.000, cerchio post. L. 300.735, manubrio L. 75.900, leva freno L. 16.300, leva frizione L. 20.200, pedale cambio L. 42.500, pedale freno L. 62.000, poggiatesta L. 33.500, strumentazione completa L. 320.500, contagiri L. 129.500, trasmissione flessibile cortagiri L. 22.300, contagiri L. 149.800, trasmissione flessibile contagiri L. 28.200, coppia pastiglia ant. L. 44.700, serbatoio L. 518.400, sella L. 295.700, parafrangente ant. L. 77.300, parafrangente post. L. 137.200.

Lubrificazione: capacità impianto 2,0 litri di lubrificante SAE 20W/50 o 10W/40 classifica API SF, SE o SG, da sostituirsi ogni 3.000 km, cambio filtro ogni 6.000 km.

Pneumatici: pressione di gonfiaggio a freddo solo pilota: ant. e post. 1,5 atm. Con passeggero: ant. 1,5, post. 2,0.



COMMENTO SUL PREZZO

(8.250.000 lire franco concessionario)

La quotazione è in linea, e in qualche caso inferiore, a quella della concorrenza. Oltre a invidiabili qualità generali, la nuova Dominator vanta ottime rifiniture e una dotazione di serie completa. Da tenere in considerazione anche la buona valutazione dell'usato.

PREGI

- Facilità e praticità d'uso
- Ottima qualità di versatilità
- Stabilità e frenata
- Evoluzione potenza

DIFETTI

- Abitabilità ridotta con il passeggero
- Ammortizzatore posteriore poco adatto al fuoristrada

INCONVENIENTI REGISTRATI

Nessuno.

DATI DICHIARATI

Potenza massima: 46 cv (32,6 kw) a 6.000 giri

Coppia massima: 5,4 kgm a 5.000 giri

Velocità massima: 160 km/h

Tempo sui 400 metri da fermo e: n.d.

Consumo: 5,2 litri/100 km

Peso: kg 165 a secco.