

moto sprint

28



EUREKA!



SETTIMANALE
- N. 28 (592) - Anno XIII
13/19 luglio 1988 - L. 2.200
Sped. in abb. post. gr. II/70

NOVITÀ

MAXI MONO

PROVA TOTALE
HONDA NX 650
DOMINATOR



TEST GILERA XR-T 350

HONDA NX 650 DOMINATOR

LIBERO ACCESSO

Dietro ad un nome roboante e ad un'estetica piacevole e grintosa si cela una moto adatta agli esordienti come agli esperti, facile da condurre risulta divertente nella guida veloce

**AI GIAPPO-
NESI** piacciono tanto i nomi ad

effetto. Da sempre, e nei più disparati settori merceologici, amano infatti etichettare i loro prodotti con denominazioni ricercate ed evocative, a volte addirittura perentorie, con l'intento di fornire un «biglietto da visita» di grande impatto. Malati di esterofilia più di noi, attingono a piene mani dalle lingue straniere (non mancano esempi in italiano e latino), preferibilmente dal lessico anglosassone, più incisivo, musicale ed efficace sul piano della sonorità e della comunicativa.

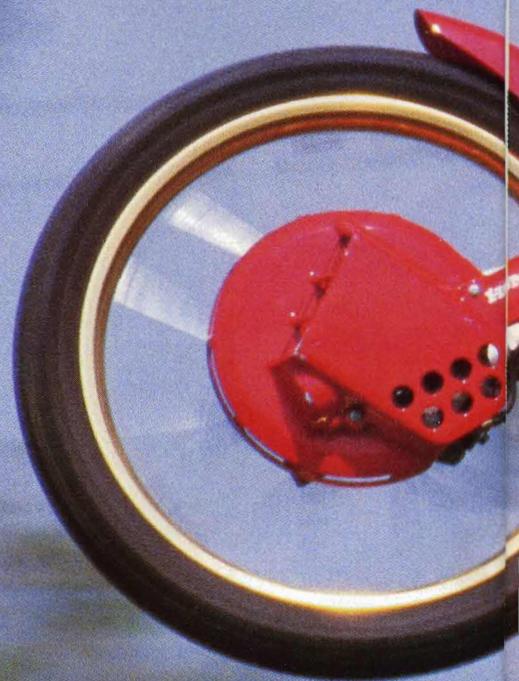
Vulcan, Intruder, Virago, Impulse, Fusion, Cavalcade, Phazer, tanto per citarne alcuni, ma l'elenco potrebbe continuare pressoché all'infinito, senza tralasciare epiteti da «macho sbruffoni» come Eliminator o Dominator. A proposito di quest'ultima va detto che è la prima volta che una denominazione così

Claudio Braglia - Carlo Iotti

grintosa e prepotente viene utilizzata per una enduro. Responsabile, guarda caso, la Honda, che con tutta l'umiltà che la contraddistingue, ha sentito la necessità di ribadire, come se ce ne fosse stato ancora bisogno, la sua funzione di apripista in ogni segmento del mercato motociclistico.

Dominator è appunto il nome scelto per il modello destinato a raccogliere il testimone dalla gloriosa serie XL/R, e che ha tutte le intenzioni — come dice la parola stessa — di «impugnare» la categoria dei monocilindrici con una enduro sportiva, snella e nervosa (in barba alle più recenti e celebrate esercitazioni sul tema delle «moto totali»), ben rifinita, ma soprattutto con una caratterizzazione estetica e sportiva più sbilanciata verso l'impiego stradale, lasciando al massimo uno spiraglio per il

SEGUE A PAG. 52



0



LIBERO ACCESSO

HONDA NX 650 DOMINATOR

fuoristrada leggero, terra battuta o fondi ghiaiosi.

Si tratta di una enduro piena di fascino che traspira anche una grande carica di dinamismo, successivamente estrinsecata da un rendimento nervoso ed estremamente brillante. Divertente e fruibile anche a dispetto di un peso più elevato di quello che lascia intuire l'esame statico, ha comunque molte frecce al suo arco: una formidabile coppia, grandi ciclistica e frenata, look avvincente e finiture di alto livello: con una cifra ancora abbordabile, ci si porta a casa dunque una aggiornata e brillante mono di grande effetto scenico, che in più si fregia della scritta Honda sul serbatoio... Scusate se è poco.

LINEA - La Dominator è bella senza condizioni, ma soprattutto ha charme perché è diversa. Con la sua ruota posteriore panciuta sotto l'alto retrotreno, con il compatto, originale cupolino a «testa di insetto» (perfettamente integrato e armonizzato col serbatoio come le più filanti sportive stradali), col suo doppio e grintoso silenziatore di scarico, riesce a dire qualcosa di veramente nuovo in un settore fra i più inflazionati. Anche gli altri elementi classici delle moderne enduro sono svolti in maniera del tutto particolare. Per tutti va citata la personale integrazione dei foderi della forcella col parafrangobasso ed aderente alla ruota, completata dalla bella cartella paradisco. Di grande effetto il propulsore, con basamento ed impianto di scarico avviluppati da un rivestimento color oro antico, oltre alle vivaci verniciature movimentate più dalle «decorazioni» determinate dalle forme della carrozzeria e dalla disposizione delle masse, che da ghirigori di colore.

FINITURE - Siamo ai massimi livelli pretendibili per una entrofuoristrada, soprattutto se si considera che la quota di commercializzazione non è esagerata. Tutto è eseguito con cura puntigliosa e non solo per buttare fumo negli occhi. Il piacevole rivestimento dei carter (che fa pendant con l'anodizzazione in oro di cerchi, manubrio e terminali di scarico) è resistente all'azione abrasiva dei pesanti stivali da fuoristrada, ed estremamente brillanti sono anche le verniciature, di resa omogenea indipendentemente dal fatto che ricoprono il metallo del serbatoio o la plastica degli accessori.

Altri indici dell'elevato livello di finiture si scoprono nell'accurata esecuzione dell'impianto di scarico, soprattutto nei terminali, nella pregevole piastra paracarther in lega leggera, nel pregiato portapacchi in alluminio e plastica e nel bel tappo del carburante provvisto di

serratura.

Anche i particolari tecnici sono interpretati con rara maestria, dai bei cerchi nervati e dotati di raggi ad attacco tangenziale alle finiture dei dischi (che sembrano merletti metallici) e relative pinze Nissan di estrazione racing diligentemente provvisti di carterini protettivi, per non parlare poi della finitura superficiale delle fusioni della parte meccanica. Concludono un quadro da lode un impianto di illuminazione come se ne vedono raramente su una enduro, ed un avvisatore acustico efficace anche alle lunghe distanze.

COMANDI - Si è quasi costretti a lasciarsi ammaliare da un ponte di comando così ricercato, con ogni componente eseguito perfettamente ed al posto giusto. Il manubrio dagli aurei riflessi supporta comandi di rara funzionalità e grande impatto visivo. Le leve sono ben sagomate (quella del freno è registrabile), il comando dell'acceleratore è scorrevole, e l'unico appunto va rivolto alle belle manopole in tinta con la moto, che offrono una impugnatura poco confortevole quando non si indossano i guanti.

Irreprensibili i comandi elettrici: il blocchetto destro comprende pulsante di massa ed avviamento, quello sinistro l'interruttore generale delle luci con relativo devioluci, la slitta degli indicatori di direzione (che si disattivano premendo il pulsante), il lampeggio sul dorso e l'avvisatore acustico. La levetta dello starter è immediatamente sopra alla leva della frizione.

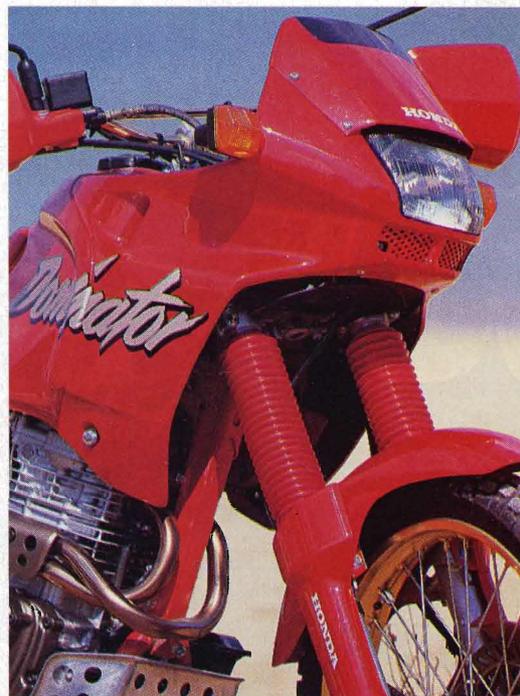
I comandi a pedale sono di estrazione spiccatamente fuoristradistica, ma eseguiti con buon gusto, e le pedane sono dotate di gommini asportabili.

La stampella laterale è facile da abbassare stando in sella (una offre un appoggio precario) e fornita di dispositivo di sicurezza mentre le pedane del passeggero sono ancorate a belle piastre in lega leggera.

STRUMENTAZIONE - Molto ben ricordato alla faccia interna del cupolino, il cruscotto a sviluppo trapezoidale richiama il disegno del gruppo ottico anteriore.

La dotazione è piuttosto spartana, ma la grafica è ben leggibile. Ci sono tachimetro/contachilometri e contagiri, più quattro spie luminose per indicatori di direzione (2), folle e abbagliante.

Ad una ottima stabilità degli indici la strumentazione affianca una buona precisione ma una visualizzazione eterogenea dei valori. Il tachimetro dà indicazioni in eccesso, mentre il contagiri è in difetto. □



■ LA SELLA NON OFFRE MOLTO SPAZIO AD UN EVENTUALE PASSEGGERO; I COMANDI AL MANUBRIO SONO PRATICI, TUTTO È A PORTATA DI MANO, MA LE MANOPOLE NON OFFRONO UNA PRESA OTTIMALE. LA DISPOSIZIONE È CLASSICA ■



■ IL CUPOLINO HA FUNZIONI PREVALENTEMENTE ESTETICHE, E NON OFFRE UN GROSSO RIPARO AERODINAMICO. AL SUO INTERNO TROVA POSTO UN BEL CRUSCOTTO CHE OSPITA UNA STRUMENTAZIONE COMPLETA E DI PIACEVOLE DESIGN ■



■ LA LINEA DELLA DOMINATOR È ESTREMAMENTE PERSONALE: LA CARATTERIZZANO FORME NUOVE E PIACEVOLI, LA LIVREA MONOCROMATICA E LA GRINTOSA SCRITTA SUL SERBATOIO ■



LIBERO ACCESSO

HONDA NX 650 DOMINATOR

LA TECNICA

Il motore della XL 600 R è stato maggiorato a 650 cm³ ed ha subito diverse modifiche

PER AUMENTARE

la cilindrata del suo grosso monocilindrico in modo da portarla a 644 cm³, la Honda ha realizzato questa nuova versione dell'ottimo propulsore della XL 600 mantenendo invariato l'alesaggio (che era già di ben 100 mm) e portando la corsa da 75 a 82 mm. Questo ha comportato naturalmente la necessità di rivedere completamente il manovellismo, adottando un differente albero a gomiti. La struttura del motore è però rimasta praticamente invariata, viste le ottime qualità già mostrate da questo motore sia in termini prestazionali che di affidabilità e robustezza.

La testata in particolare si distingue nella intera produzione mondiale per il fatto di avere quattro valvole disposte radialmente (sistema Honda RFVC), con camera di combustione emisferica. Dal punto di vista puramente teorico una camera di combustione di questa forma dovrebbe offrire qualche lieve vantaggio a livello di rendimento termico rispetto a una camera a tetto per via del suo miglior rapporto superficie-volume. Inoltre, sempre dal punto di vista teorico, dovrebbe essere possibile, a parità di alesaggio, l'adozione di valvole leggermente più grandi. Questo ha portato in passato alcune Case (in particolare la Rudge Withworth, ma non va trascurata la Excelsior), già assai prima della Seconda Guerra mondiale, a realizzare propulsori monocilindrici dotati di quattro valvole disposte radialmente. Il primo motore ad impiegare questo schema costruttivo pare sia stato il francese Alcyon del 1912. In tutti questi propulsori la distribuzione veniva comandata da aste e bilancieri.

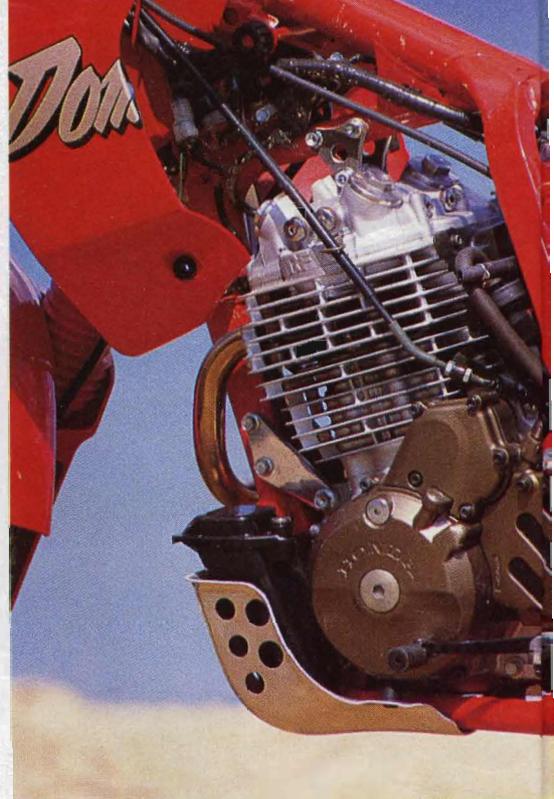
Ben più complicata si è rivelata, come logico, la situazione nel caso di propulsori con doppio albero a camme in testa e per di più policilindrici, come i BMW (progettati dall'austriaco Ludwig Apfelbeck) per vetture di Formula 2, realizzati nella seconda metà degli anni Sessanta, caratterizzati da una elevata complessità meccanica. Va sottolineato a questo proposito che successivamente la Casa bavarese è passata alle camere a tetto con le quattro valvole disposte dapprima diagonalmente e quindi in maniera tradizionale (ovvero sia le due di aspirazione da un lato e le due di scarico dall'altro); è stata proprio quest'ultima soluzione quella che ha consentito di ottenere i migliori risultati in termini

Massimo Clarke

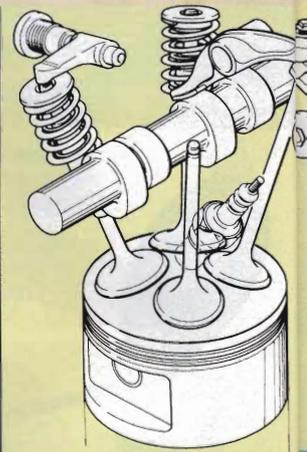
di prestazioni. La Honda ha realizzato la sua distribuzione a quattro valvole radiali utilizzando uno schema assai simile a quello proposto a suo tempo da Apfelbeck ma adattandolo alla presenza di un solo albero a camme. Per mantenere la corretta geometria di azionamento ogni eccentrico comanda la relativa valvola tramite interposizione di un bilanciere a due bracci e di un bilanciere a dito. Il primo di questi due componenti è dotato di un pattino con riporto di cromo duro e di un registro filettato per la regolazione del gioco. I perni dei bilancieri sono fissati al coperchio della testata. A comandare l'albero a camme (che ruota su cuscinetti a sfere) provvede una catena Morse, sulla quale agiscono un pattino di guida e un lungo tenditore a lamina, posta sul lato destro del motore. Ogni valvola viene richiamata da due molle ad elica cilindrica disposte coassialmente. Il cilindro in lega leggera è dotato di una canna in ghisa con bordino di appoggio superiore, installata con lieve interferenza. Internamente a quest'ultima scorre un pistone fuso in lega di alluminio dotato oltre che di abbondanti «sfiancature» laterali anche di alcune finestrature di alleggerimento. Uno spinotto flottante da ben 24 mm di diametro provvede a collegare il pistone alla biella. Quest'ultima, in acciaio fucinato, è del tipo con testa in un sol pezzo (che lavora su rullini ingabbiati). L'albero a gomiti è costituito da tre elementi assemblati mediante forzamento alla presa; l'asse di accoppiamento perfettamente cilindrico viene infatti inserito con interferenza nei bracci di manovella dei due semialberi. I perni di banco lavorano su due grossi cuscinetti a sfere. Sulla sinistra, tra il braccio di manovella e il cuscinetto di banco, è posto un ingranaggio a denti dritti che trasmette il moto a una seconda ruota dentata a montaggio elastico, che è solidale con l'albero ausiliario di equilibratura, collocato nella parte anteriore del basamento. Questo albero ruota su due cuscinetti a sfere ed è dotato di una grossa massa eccentrica conformata a mannaia.

All'estremità destra dell'albero a gomito sono installate due ruote dentate: quella interna, di maggiori dimensioni, è in presa con la corona della trasmissione primaria (solidale con la campana della frizione a dischi multipli) mentre quella più esterna

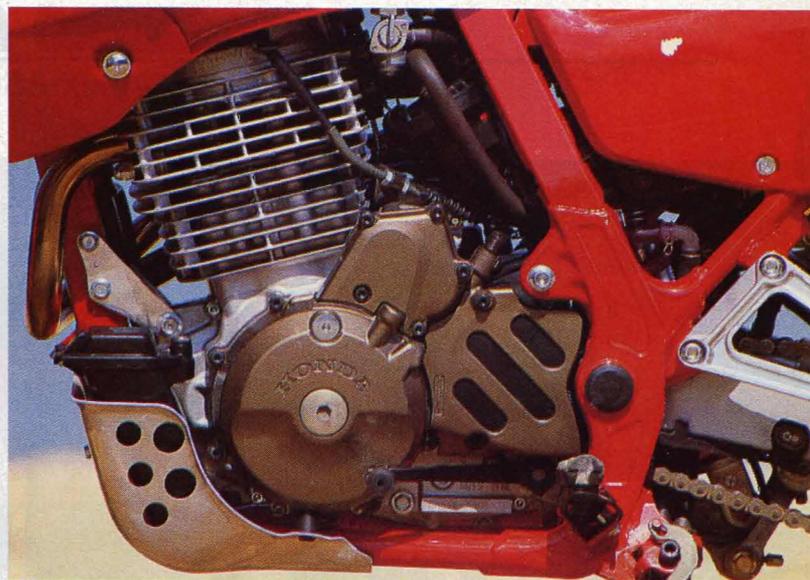
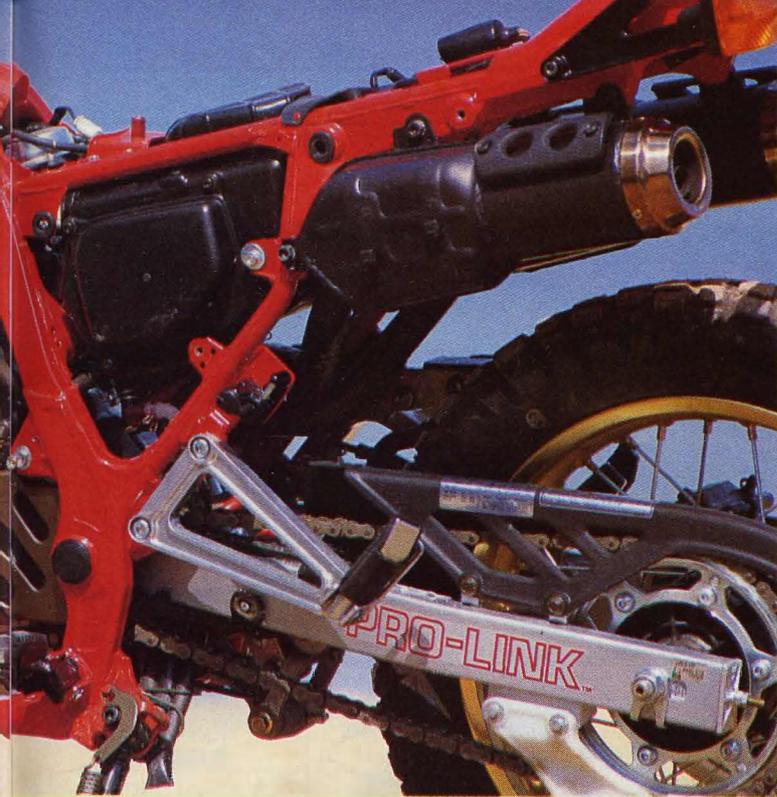
di prestazioni. La Honda ha realizzato la sua distribu-



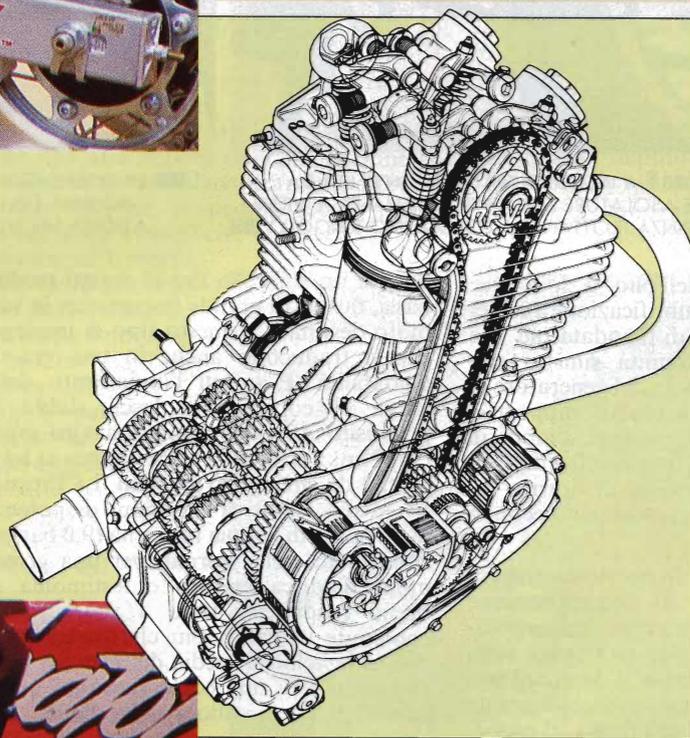
■ IL TELAIO A CULLA SEMPLICE SDOPPIATA INFERIORMENTE È IN TUBI ED ELEMENTI SCATOLATI, IN ACCIAIO. HA UNA STRUTTURA MOLTO RACCOLTA ATTORNO AL MOTORE E FUNGE ANCHE DA SERBATOIO PER L'OLIO (IL MOTORE HA IL CIRCUITO DI LUBRIFICAZIONE A CARTER SECCO) ■



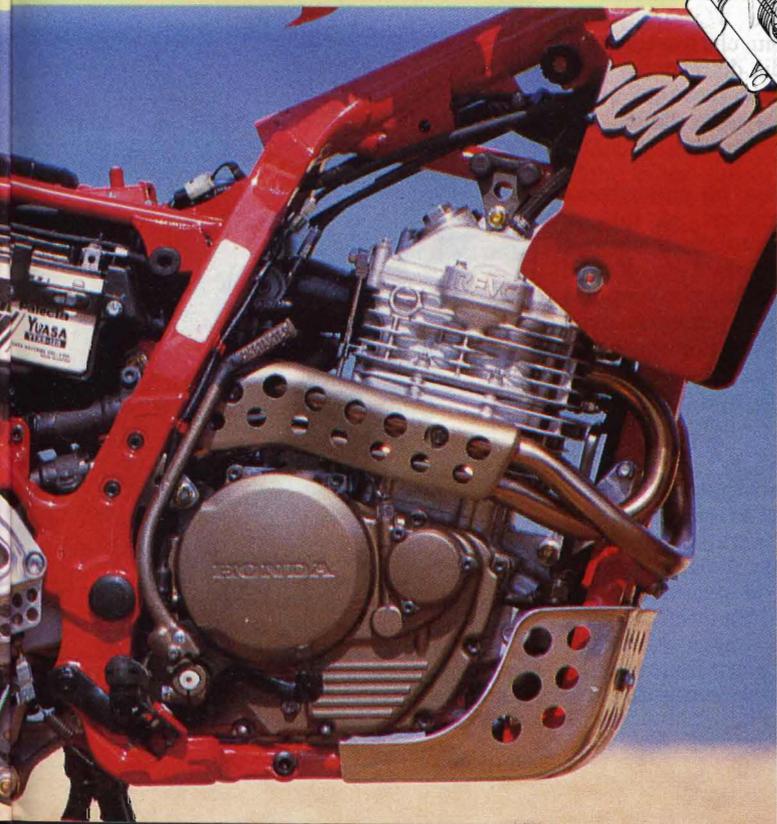
SEGUE A PAG. 56



■ IL MOTORE MONOCILINDRICO SPICCA PER LE QUATTRO VALVOLE DISPOSTE RADIALMENTE. IL SISTEMA DI AZIONAMENTO PREVEDE L'IMPIEGO DI UN BILANCIERE A DUE BRACCI PIÙ UN CORTO BILANCIERE A DITO PER OGNI VALVOLA. LA CANDELA È DISPOSTA AL CENTRO DELLA CAMERA DI COMBUSTIONE EMISFERICA. L'ALBERO A CAMME È DOTATO DI QUATTRO ECCENTRICI E VIENE AZIONATO DA UNA CATENA MORSE. IL DISEGNO IN TRASPARENZA SI RIFERISCE AL MODELLO XL 600 R DAL QUALE IL MOTORE DELLA DOMINATOR DERIVA DIRETTAMENTE. LA STRUTTURA DI BASE (BEN VISIBILE IN FIGURA) È RIMASTA INVARIATA; LE DIFFERENZE APPORTATE SONO INFATTI SOLO DI DETTAGLIO ■

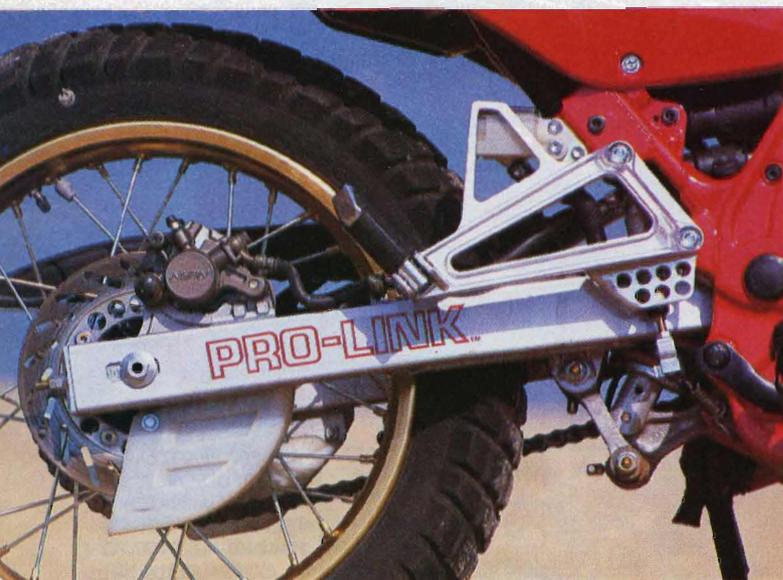


■ PER REALIZZARE IL PROPULSORE DELLA DOMINATOR I TECNICI GIAPPONESI HANNO ALLUNGATO LA CORSA DELLA XL 600 PORTANDOLA A BEN 82 MM. IL MOTORE È ORA ALIMENTATO DA UN CARBURATORE A DEPRESSIONE DOTATO DI UN DISPOSITIVO CHE MIGLIORA LA PRONTEZZA DI RISPOSTA ALLE RAPIDE APERTURE DEL GAS ■



LIBERO ACCESSO

HONDA NX 650 DOMINATOR



■ IL FRENO POSTERIORE È A DISCO: SI TRATTA DI UN'UNITÀ DA 220 MM Ø CON AMPIE ASOLATURE SULLA PISTA FRENANTE, E VIENE SOLLECITATO DA UNA PINZA FLOTTANTE A PISTONCINO SINGOLO ■



■ LA SOSPENSIONE POSTERIORE È REALIZZATA SECONDO IL NUOVO SCHEMA DELTA PRO-LINK, CON IL FORCELLONE SCATOLATO CHE AZIONA UN SISTEMA DI LEVERAGGI SIMILE A QUELLO DELLE CR ■

azione la pompa dell'olio a lobi che, essendo il circuito di lubrificazione a carter secco, è doppia (una di mandata più una di recupero). All'estremità sinistra dell'albero è fissato il rotore del generatore di corrente. Il cambio a cinque rapporti è dell'usuale tipo a ingranaggi sempre in presa con denti di innesto frontali. Il basamento, come avviene di norma nel caso dei monocilindrici, si «apre» secondo un piano verticale.

Tra le particolarità di questo motore va segnalato il sistema di decompressione completamente automatico, «incorporato» nell'albero a camme; esso agisce sulla valvola di scarico destra ed è dotato di una ruota libera e di una piccola camma ausiliaria caricata da una molla. Il carburatore a depressione costante con diffusore di ben 40 mm di diametro è dotato di un sistema meccanico per il sollevamento della valvola a saracinesca cilindrica da parte dell'alberino della valvola del gas (che è del tipo a farfalla) allorché ai bassi regimi si «apre» rapidamente la manopola del gas. Successivamente a questa fase (altrimenti, dato anche il rilevante diametro del diffusore, si potrebbero verificare incertezze o ritardi nella risposta) la valvola a saracinesca cilindrica torna ad essere comandata dalla depressione.

BANCO - Dal punto di vista della potenza massima e di quella specifica (che è pari a 44,2 kW/litro, valore non certo elevato), la risposta al banco della Dominator non si può definire proprio esaltante, pur risultando tutto sommato buona. È chiaro l'intento dei progettisti di dotare la moto di un ampio campo di utilizzazio-

ne e di un vigoroso tiro ai regimi medio-bassi, fattori di grande importanza in una moto destinata a questo tipo di impiego, che si traducono anche in una grande guidabilità. E infatti l'andamento della curva di coppia non lascia dubbi in proposito: a 2500 giri/min siamo già sopra i 40 Nm, anche se la vera «birra» si ha a partire da circa 4000 giri/min. La Pressione Media Effettiva ai regimi di potenza (8,29 bar) e di coppia massima (9,0 bar) va considerata nella norma, per una grossa monocilindrica enduro e testimonianza di buoni rendimenti uniti a sollecitazioni contenute in valori più che ragionevoli. Anche la velocità media del pistone, pure in presenza di una corsa rilevante, con i suoi 17,5 m/s si colloca nella media.

CICLISTICA - Il telaio ha uno schema a culla continua sdoppiata, in tubi di acciaio ed elementi scatolati; il corto e rigidissimo trave superiore è da 40 x 25 mm. La struttura triangolata che supporta la sella è saldata alla parte posteriore della culla. Anteriormente viene impiegata una forcella pneumatica con canne da 41 mm Ø; al retrotreno si fa ricorso ad uno schema «Delta Pro-Link» derivato direttamente da quello utilizzato sulle macchine da cross.

Il sistema frenante prevede anteriormente un disco da 256 mm Ø con pinza flottante a due pistoncini paralleli e un disco da 220 mm Ø al retrotreno, con pinza a pistone singolo. Va infine segnalato il nuovo schema di «raggiatura» delle ruote con mozzoni di ridotte dimensioni e raggi rettilinei disposti con considerevole inclinazione. □



■ LA FRENATA DELLA DOMINATOR È DAVVERO SODDISFACENTE, GRAZIE SOPRATTUTTO AL POTENTE DISCO ANTERIORE CHE È PROTETTO DA UNA CARTELLA IN PLASTICA. IL DISCO È DA 256 MM Ø, FISSO, MENTRE LA PINZA È FLOTTANTE ■

SCHEDA TECNICA

Motore	quattro tempi
Cilindri	uno
Distribuzione	monoalbero (catena)
Numero valvole per cilindro	quattro, radiali
Raffreddamento	aria
Alesaggio e corsa (mm)	100x82
Cilindrata (cm ³)	644
Rapp. di compressione	8,3
Diagramma di distribuzione	Asp. 5° 40° Scar. 45° 5°
Carburatori	Keihin da 40 mm a depressione
Lubrificazione (pompa)	a carter secco (trocooidale)
Capacità coppa olio (litri)	2,3 (serbatoio separato)
Accensione	elettronica CDI con anticipo automatico
Impianto elettrico	a 12 V Batteria da 8A4
Candele	NGK DPR 8 EA-9
Avviamento	elettrico e a pedale
Trasmissione primaria	a ingranaggi (2,029)
Trasmissione finale	a catena (3,00)
Frizione/tipo (comando)	multidisco in bagno d'olio (meccanico)
N. marce	5
Rapporto 1.	2,66
Rapporto 2.	1,65
Rapporto 3.	1,25
Rapporto 4.	1,00
Rapporto 5.	0,84
Telaio	a culla sdoppiata
Sospensione anteriore	forcella pneumoidraulica
Escursione (mm)	220
Sospensione posteriore	monoammortizzatore «Delta Pro-Link»
Escursione (mm)	190
Ruote	a raggi pneumatici: Ant. 90/90 - 21" Post. 120/90 - 17"
Freno anteriore (mm)	disco (256)
Freno post. (mm)	disco (220)
Lunghezza (mm)	2185
Larghezza (mm)	890
Altezza (mm)	1220
Interasse (mm)	1435
Altezza sella (mm)	865
Luce a terra (mm)	245
Peso a secco (kg)	152
Capacità serbatoio (litri/riserva)	13/2,5
Prezzo (Lit) franco concessionario	7.296.000

SU STRADA

Adatta soprattutto alla guida stradale, ha un motore brillante e dall'erogazione fluida

POSIZIONE DI GUIDA - A differenza delle enduro dell'ultima generazione che prevedono posizioni di guida più stradali e bene inserite nel veicolo, la Dominator offre una situazione più crossistica. Ci si trova appena appoggiati sulla sella, con un limitato aggancio al serbatoio, ed un po' caricati in avanti verso il manubrio basso e con le estremità cadenti ed arretrate.

Una posizione quasi crossistica dunque, che non impone coercizioni o interferenze di sorta nell'avanzamento in sella (anche perché le pedane sono poste abbastanza avanti) che non siano quelle dovute all'avvertibile arretramento del manubrio. Lo sviluppo della sella è un po' limitato posteriormente, ma il passeggero gode di pedane non esageratamente alte ed inoltre non grava eccessivamente sulla schiena del pilota.

COMFORT - La taratura delle sospensioni privilegia l'utilizzazione sportiva della macchina e per questo la risposta è un po' brusca sullo scossone, con una conseguente penalizzazione del comfort di marcia. Di solito le Case giapponesi curano particolarmente questo punto indipendentemente dall'estrazione della moto; per la Dominator la Honda ha preferito immolare parte del comfort di marcia alla godibilità ed alla efficacia della guida.

Per questo, per quanto risulti facile e gustosa anche nella marcia in souplesse, l'atipica enduro di Hamamatsu dà il meglio se sollecitata con la manetta spalancata, e non è giusto dolersi più di tanto se il cupolino offre una scarsa protezione ad alta velocità (è più che altro un vezzo estetico che serve al massimo a togliere un po' di carico aerodinamico dal casco e dal busto), e se

si manifesta un evidente picco di vibrazioni attorno ai 6000 ÷ 7000 giri su pedane e manubrio.

MOTORE - Rapportata corta e con una coppia elevata, la Dominator è una enduro nervosa che risponde con gustosa prontezza alla minima sollecitazione dell'acceleratore. Estremamente elastico e tetragono, il motore non accusa cali di rendimento neppure nelle più pesanti condizioni di utilizzazione.

Si avvia con rara prontezza, va in temperatura lestamente e fornisce una



piacevole tonalità dal doppio silenziatore di scarico, che ha il pregio di arrotondare la «musicalità» fin dai medi regimi. La rumorosità meccanica è contenuta.

EROGAZIONE - Anche se non estesissima agli estremi (procedendo in quinta si scende difficilmente sotto ai 2000 giri senza evidenti strappi, ed in alto l'allungo non è portentoso), l'erogazione è fluida ed estremamente potente. Già attorno ai 3500 giri si fa omogenea e si manifesta una coppia così sostanziosa che porta in un sol fiato, e senza successivi picchi, fino ai 7000 giri di strumento. Volendo si possono raggiungere anche gli 8000 giri,



■ LA DOMINATOR È UNA MOTO MOLTO PIACEVOLE DA CONDURRE, ADATTA ANCHE AI NEOFITI PER IL SUO COMPORTAMENTO DIVERTENTE E GRATIFICANTE ANCHE AD ANDATURE NON ELEVATISSIME. È CARATTERIZZATA DA UN AVANTRENO BEN CARICATO CHE GARANTISCE UNA OTTIMA STABILITÀ, ANCHE SE A PREZZO DI UNA CERTA DUREZZA NELLA FASE DI INSERIMENTO IN CURVA, SOPRATTUTTO IN QUELLE PIÙ LENTE. FORZANDO IL RITMO SULLO STERRATO DIVENTA AVVERTIBILE UNA CERTA DUREZZA NELLA SOSPENSIONE POSTERIORE CHE HA UNA CERTA TENDENZA A RIMBALZARE ■



LIBERO ACCESSO

HONDA NX 650 DOMINATOR

ma il motore si fa ruvido e d'altronde non è necessario né redditizio insistere.

L'incremento di cilindrata da 600 a 650 cm³ non ha condotto ad un eclatante aumento di potenza (da 1 a 1,5 CV rispetto alle precedenti versioni), ma ad una esaltazione delle caratteristiche di coppia. I 38,74 CV alla ruota rilevati, riportati all'albero equivalgono a poco meno di 44 CV (per cui sono circa 2 i CV che mancano all'appello rispetto ai valori dichiarati), mentre è rimarchevole che anche a circa 7000 giri effettivi la potenza non cali in maniera apprezzabile.

VELOCITÀ - Ci aspettavamo qualcosa di più in termini di velocità massima. Certo non è che sia così importante per una macchina di questa estrazione, ma ciò non ci esime dal sottolineare che sia il valore più basso fra le più recenti enduro monocilindriche provate. Evidentemente la mancanza della possibilità di assumere una corretta e ben riparata posizione aerodinamica e la rapportatura corta limitano gli exploit velocistici.

In compenso i 160 km/h effettivi della velocità di punta vengono colti in spazi brevissimi, praticamente all'uscita del chilometro.

RIPRESA - Se non fosse stata penalizzata nella prima fase dalla irregolarità che la affligge attorno ai 2000 ÷ 2500 giri avrebbe spuntato il miglior tempo in assoluto in ripresa, mentre così la Dominator deve cedere, anche se di poco, il passo sulle distanze classiche dei 400 e 1000 metri alla Kawasaki KLR 650.

Diversa è invece la «musica» riprendendo dalle velocità superiori, dove è prontissima e talvolta persino esuberante nella risposta, accentuata dalla rapportatura corta.

ACCELERAZIONE - Brillante ed estremamente divertente, la Dominator spunta tempi notevoli in accelerazione anche a dispetto dell'aumento di peso rispetto alle precedenti XL/R. La rapportatura corta e la dosabilità della frizione permettono spunti gustosissimi conditi da veementi impennate di motore che si proiettano fino all'inserimento di seconda e terza.

CONSUMI - Dovendo alimentare tutta la grinta che ha in corpo, in generale la Dominator è una buona bevitrice, ma si colloca a mezza via fra le più assetate Suzuki DR Big ed Aprilia Tuareg 600, e fra le più parche Yamaha Ténéré e Kawasaki 650. In media si percorrono 17 ÷ 18 km/litro, mentre a velocità costante i valori sono discreti: 21,4 km/litro

a 90 km/h e 17,7 km/litro a 120 km/h. La prestazione nella prova economy, penalizzata dalla rapportatura corta, non è eclatante con poco più di 24 km/litro, mentre è rimarchevole che anche tirando al limite si scenda raramente sotto agli 11 km/litro. Più elevato della media dei monocilindrici Honda, con 260 cm³ per 1000 km, è risultato il consumo di lubrificante, ed abbiamo rilevato una usura piuttosto elevata per la copertura posteriore (spessore da nuova 10 mm) con la quale non si coprono più di 2700 km; più moderata quella dell'anteriore (spessore 7 mm) con la quale si fanno almeno 5500 km.

FRIZIONE - È un organo eccellente, dolce nel disinnesto, modulabile, progressivo e netto allo stacco. Inoltre non cede se stressato pesantemente e non accusa trascinamenti a freddo o tendenza ad incollare a caldo.

CAMBIO E TRASMISSIONE - Il cambio è degno compagno di tanta frizione poiché preciso, fluido negli innesti (soprattutto in scalata) e rapido. La spaziatura dei rapporti è molto omogenea, anche se tendente al corto, mentre la trasmissione fornisce a volte risposte un po' secche.

GUIDA - La Dominator è l'enduro monocilindrica globalmente più divertente che abbiamo provato in questi ultimi tempi, visto che per la prontezza della erogazione e soprattutto per la fruibilità e sfruttabilità della ciclistica anche a bassi livelli, permette pure ai piloti meno esperti di illudersi di essere dei «manici», per un sano divertimento anche sullo sterrato.

È una macchina molto ben gestibile da chiunque, anche se il suo aspetto particolarmente agile e leggero contrasta col responso della bilancia e dei tempi nelle prove di slalom (soprattutto ad alta velocità dove acquisisce una certa inerzia direzionale). La scelta di un avantreno ben caricato si fa apprezzare successivamente nella precisione di guida che, come vedremo, è irreprensibile, e soprattutto nella solidità e sicurezza di appoggio sui tortuosi sentieri a fondo compatto, ove la Dominator sa effettivamente rendere il fuoristrada accessibile anche ai neofiti.

A differenza delle colleghe la NX 650 è una enduro che gradisce anche la guida di corpo, assecondata dagli spostamenti in sella come per le sportive stradali. In compenso lo sterzo è poco duttile alle basse velocità e conseguentemente gli inserimenti in curva non sono prontissimi, anche se si può agire di forza senza tema che l'avantreno «prenda sotto»,

mentre sul veloce si manifesta una marcata tendenza autoraddrizzante che conduce ad allargamenti di traiettoria al limite, soprattutto se si entra in curva coi freni ancora in azione.

STABILITÀ - Acquisito un minimo di esperienza, presto si trova la maniera di compensare la tendenza ad allargare di avantreno nella guida sportiva, aiutandosi col progressivo e controllabile sovrasterzo indotto dal generoso propulsore, in congiunzione con la sincerità delle coperture dal profilo ottimale per i terreni compatti, anche se lo scotto da pagare è una scarsa trazione sui fondi pesanti.

La stabilità è assoluta, di un livello raro a trovarsi su di una entrofuoristrada. Anche alla massima velocità in rettilineo non si manifesta la minima oscillazione, ma la bontà dell'assetto emerge soprattutto sui curvoni veloci, nei quali la Dominator si inserisce con rara precisione, ed anche nelle eventuali variazioni di inclinazione o traiettoria dove si mantiene scevra da oscillazioni o pendolamenti. Estremamente divertente sullo sterrato compatto, accusa qualche limite solo quando la si voglia utilizzare in maniera troppo crossistica, visto che il retrotreno rimbalza sulle asperità peggiorando l'assetto.

Sul misto asfaltato la NX 650 è semplicemente fantastica e sulle strade di montagna si rivela in grado di tener testa alle più brillanti sportive, se le curve sono strette e ci sono tanti tornanti.

FRENI - L'impianto frenante fa il paio con la meccanica, avendo lo stesso esuberante carattere. La riserva di potenza decelerante è persino eccessiva, tanto che nell'ultima fase della frenata è necessario usare qualche cautela per evitare il bloccaggio. Di questa situazione hanno in parte sofferto i pur ottimi spazi di arresto, come conferma dall'altro lato l'eccellente tempo spuntato nella decelerazione intermedia dai 140 a 40 km/h, fino a che cioè non hanno la possibilità di manifestarsi i citati problemi di dosabilità del disco anteriore nell'ultima fase della decelerazione. La resistenza agli sforzi prolungati è elevata, mentre per i motivi di cui sopra è bene che l'impianto frenante non venga sollecitato a fondo nel fuoristrada sportivo.

NOIE ED INCONVENIENTI - In 3000 km di prova durissima non è emerso il minimo inconveniente meccanico. Le sole annotazioni negative riguardano qualche taglio riscontrato sulla copertura posteriore e la rottura della leva della frizione in seguito ad uno shock. □

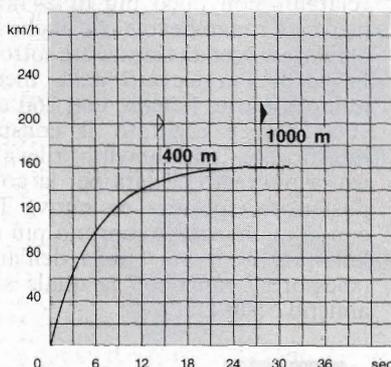
I NOSTRI RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA

160,761 km/h Tachimetro/Contagiri: 165/~7300 Dichiarata: > 160

ACCELERAZIONE DA FERMO

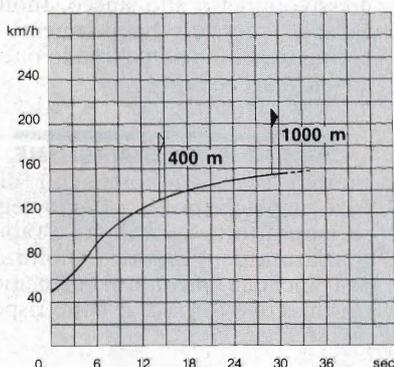
Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	5''64	100,669 km/h
0-200	8''80	123,091 km/h
0-300	11''50	140,806 km/h
0-400	13''98	147,811 km/h
0-1000	27''88	160,211 km/h
0-50 km/h	1''88	—
0-100 km/h	5''58	—
0-150 km/h	14''80	—
0-200 km/h	—	—



RIPRESA DA 50 KM/H

NEL RAPPORTO PIÙ LUNGO

Distanza	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	5''30	82,916 km/h
0-200	8''86	111,316 km/h
0-300	11''89	123,366 km/h
0-400	14''66	133,723 km/h
0-1000	29''29	154,133 km/h
50-100 km/h	7''34	—
50-150 km/h	23''70	—
50-200 km/h	—	—



VIBRAZIONI

	a 130 km/h
Pedane	75 m/s ²
Manubrio	72,5 m/s ²
Serbatoio	42,5 m/s ²

	LEQ/picco massimo
Pedane	40/330 m/s ²
Manubrio	35/280 m/s ²
Serbatoio	11/ 90 m/s ²

NOTA: la prova a velocità costante si svolge su strada pianeggiante, rettilinea per la durata di 10", mentre la verifica del Leq/picco massimo viene effettuata in condizioni di normale utilizzazione su percorso tipo con continue accelerazioni e decelerazioni, per la durata di 1 minuto. Il «picco» rappresenta il massimo livello di vibrazioni registrato, mentre il Leq visualizza il livello energetico medio che assorbe il pilota nell'unità di tempo. Per quanto riguarda la fastidiosità delle vibrazioni possiamo fissare in 40 m/s² la soglia oltre la quale iniziano a disturbare, mentre sotto al citato valore risultano più tollerabili ed ovviamente sono tanto più basse quanto più si avvicinano allo zero ideale.



SCARTI TACHIMETRO

Velocità indicata	Velocità effettiva
40 km/h	39,002 km/h
60 km/h	57,554 km/h
80 km/h	75,043 km/h
100 km/h	94,331 km/h
120 km/h	115,302 km/h
140 km/h	135,003 km/h
160 km/h	—
180 km/h	—
200 km/h	—

SCARTI CONTAGIRI

Regime indicato	Regime effettivo
2000 giri/'	2066 giri/'
3000 giri/'	3121 giri/'
4000 giri/'	4132 giri/'
5000 giri/'	5202 giri/'
6000 giri/'	6292 giri/'
7000 giri/'	7308 giri/'
8000 giri/'	8369 giri/'
9000 giri/'	—
10000 giri/'	—

PROVA MANEGGEVOLEZZA

Sulla base di 60 metri con birilli distanziati di 6 metri
6''53 media 33,078 km/h
 Sulla base di 120 metri con birilli distanziati di 12 metri
7''21 media 59,917 km/h

DIAMETRO DI STERZATA

A destra 4,49 metri
 A sinistra 4,55 metri

PROVA DI FRENATA

Velocità effettiva	Spazio di arresto
40 km/h	6,80 metri
60 km/h	13,81 metri
80 km/h	27,02 metri
100 km/h	40,43 metri
120 km/h	56,82 metri
140 km/h	74,91 metri
160 km/h	—

DECELERAZIONE

da 140 a 40 km/h **3''09**

NOTA: il tempo dai 140 ai 40 km/h esprime le capacità di decelerazione «intermedie» del veicolo, quelle non visualizzabili con le sole misure degli spazi di arresto.

CONDIZIONI METEOROLOGICHE

Pressione atmosferica: 102,1 kPa -
 Temperatura: 29°C - Umidità relativa: 71% - Velocità del vento: 0,9 m/s - Densità del carburante: 727 g/l - Temperatura del carburante: 28°C.

HONDA NX 650 DOMINATOR

CONSUMO CARBURANTE

Al limite	10,616 km/litro
In montagna	15,030 km/litro
In città	16,390 km/litro
In autostrada	15,822 km/litro
Extraurbano	19,219 km/litro
Economy Run	24,703 km/litro
A velocità costante	
90 km/h	21,413 km/litro
120 km/h	17,731 km/litro

CONSUMO LUBRIFICANTE

260 cm³ ogni 1000 km

CONSUMO PNEUMATICI

ogni 1000 km

mm 1,1	centrale sull'anteriore
mm 3,3	centrale sul posteriore
—	laterale anteriore
—	laterale posteriore

PESO EFFETTIVO

Con tutti i liquidi più 5 kg di carburante
170,200 kg
 Dichiarato 152 kg a secco

TEMPERATURE

Zona misurazione	Temperatura in gradi C
Sottocandela	170
Corpo carburatore	43
Acqua	—
Olio	118
Disco anteriore	102
Pneumatico anteriore	57
Pneumatico posteriore	65

Temperature rilevate dopo 6 giri di pista «tirati» al massimo

SPAZIATURA DEI RAPPORTI AL CAMBIO

Rapporto inserito	* Velocità al tachimetro	Velocità effettiva	Regime del motore dopo il cambio marcia
Prima	54 km/h	48,344 km/h	5100 giri/'
Seconda	85 km/h	79,206 km/h	5600 giri/'
Terza	111 km/h	104,515 km/h	5800 giri/'
Quarta	138 km/h	132,645 km/h	6000 giri/'
Quinta	165 km/h	160,761 km/h	(a 7300 giri/')
Velocità a 1000 giri/' in V		24,739 km/h	
Velocità minima in V		27,399 km/h	

* tirando al regime di 7250 giri.

RUMOROSITÀ

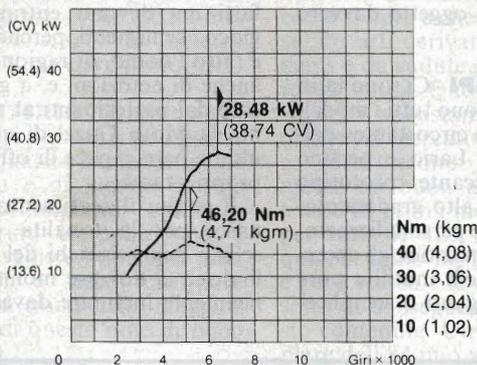
Scarico a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo 86,5 db(A)
 Meccanica a 50 cm dal motore a 2/3 del regime massimo 79,5 db(A)
 A 7 metri con motore in piena accelerazione da 3/4 del regime massimo 86,5 db(A)

LIVELLO SONORO CLACSON

A 3 metri 101 db(A)
 A 20 metri 87 db(A)

PROVA AL BANCO

Rapporto motore/banco	2,69
Braccio	716 mm
Temperatura	19 °C
Pressione	102 kPa
Umidità relativa	32%
Fattore di correzione	1,011



POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA

28,48 kW (38,74 CV) a 6400 giri/'
 Dichiarata 46 CV a 6000 giri/' (all'albero)

COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA

46,20 Nm (4,71 kgm) a 5250 giri/'
 Dichiarata 5,8 kgm a 5000 giri/' (all'albero)

Tutte le PROVE AL BANCO sono realizzate presso la **BORGHI & SAVERI** di Pieve di Cento produttrice di Banchi Prova per ogni tipo di motore

LA PAGELLA

■ Linea.....	LODE
■ Finiture.....	LODE
■ Illuminazione notturna.....	30
■ Comandi.....	28
■ Strumentazione.....	26
■ Comfort di marcia.....	24
■ Rumorosità.....	26
■ Vibrazioni.....	22
■ Posizione di guida.....	25
■ Motore.....	30
■ Avviamento.....	30
■ Erogazione.....	30
■ Potenza.....	27
■ Coppia.....	29
■ Accessibilità meccanica.....	29
■ Prestazioni globali.....	29
■ Velocità.....	26
■ Ripresa.....	30
■ Accelerazione.....	30
■ Consumi.....	25
■ Autonomia.....	23
■ Modulabilità frizione.....	LODE
■ Resistenza frizione.....	30
■ Precisione cambio.....	30
■ Scelta dei rapporti.....	29
■ Guida e maneggevolezza.....	30
■ Variazione di traiettoria.....	30
■ Curve strette.....	30
■ Curve a medio raggio.....	LODE
■ Curve a largo raggio.....	LODE
■ Stabilità e tenuta di strada.....	LODE
■ Tenuta sul bagnato.....	30
■ Tenuta sullo sconnesso.....	26
■ Sospensione anteriore.....	28
■ Ammortizzatore.....	28
■ Pneumatici.....	27
■ Precisione in rettilineo.....	LODE
■ Sensibilità al vento laterale.....	30
■ Modulabilità freni.....	27
■ Potenza freni.....	30
■ Resistenza freni.....	30
■ Costo dei ricambi.....	24
■ Prezzo d'acquisto.....	24
■ Affidabilità.....	30
■ PUNTEGGIO TOTALE.....	1277

n.b. la lode vale 35 punti