

MOTOCICLISMO

PROVE



HONDA NX 650

Testo:

PAOLO TAMBURI

Foto:

CARLO PERELLI

Collaudatori:

MAURIZIO GISSI

ELIANO RIVA

PAOLO TAMBURI

Prove strumentali:

CENTRO ANALISI

MOTOCICLISMO DI NERVIANO E

PISTA PIRELLI DI VIZZOLA

TICINO

Grafici:

PIERGIOORGIO PADOAN

Pellicole Fuji



HONDA NX 650

**DOMINATOR
MAGICA
STRADALE
CON IL SAPORE
DELL'ENDURO**

A guardarla la nuova Honda non si discosta molto dalle tradizionali enduro. Alla sua guida però rivela ben altro carattere con qualità stradali di primordine senza penalizzare il comportamento sullo sterrato. Una moto che riunisce il meglio delle enduro attuali con l'originaria filosofia di praticità e facilità di guida.



Prova

HONDA NX 650

■ ■ Nata semplice, quasi spartana, la monocilindrica enduro non ha cessato, nel corso degli anni e della sua evoluzione, di allontanarsi dal concetto iniziale al punto di sfociare, qualche volta, in pericolose contraddizioni. A forza di voler copiare i mostri del deserto e di non saper resistere a ipotetiche qualità sportive, si è allontanata dai principi che avevano contribuito in maniera decisiva alla sua affermazione, la facilità di impiego, la polivalenza e la libertà d'azione.

Fra la prima XT 500, così efficace su strada, agile in città, divertente su sterrato e le gigantesche maxi-trail, con i cavalli da tenere al freno sui percorsi tormentati, golfie e impacciate negli imbottigliamenti per le loro dimensioni inutilmente strabordanti e altrettanto impediti in fuoristrada, il cambiamento di filosofia è stato radicale. Al punto che questa fantomatica enduro di cui tutti vantano il carattere eclettico ha finito per diventare un ibrido di difficile classificazione e utilizzazione. E se la ragione accetta a forza l'arrivo del motorino d'avviamento e delle sospensioni degne di questo nome come dagli incontestabili progressi, il cuore ritorna spontaneamente alla grande iniziatica del genere, alla 500 XT, quando il ricordo evoca il piacere quotidiano e il servizio reso.

In questo quadro come si pone la Honda Dominator? Orbene essa tenta una specie di sintesi che, al termine di questa nostra prova, sembra perfettamente riuscita. L'enduro aveva bisogno di aria fresca, di sangue nuovo e la NX 650 sembra averli portati.

Il propulsore discende dal 600 Honda della seconda generazione che ha equipaggiato prima la LM e poi la RM ed ha subito numerosi interventi destinati a migliorarne le prestazioni e la facilità di impiego. La differenza più evidente risiede nell'aumento della cilindrata che passa dai 591 ai 644 cm³. Se tale incremento ha portato a un minimo guadagno di potenza, ne hanno beneficiato però la coppia, che migliora sensibilmente con un più sedici per cento su tutta la curva, e il regime di rotazione più contenuto. I progettisti infatti hanno voluto premiare il carattere e la rotondità del motore piuttosto che le prestazioni pure. Altre modifiche importanti riguardano la distribuzione con l'adozione di una catena alleggerita munita di tenditore automatico di nuova concezione, un inedito sistema di decompressione per facilitare al massimo l'avviamento e il ritorno all'alimentazione monocarburatore (già visto sulla XR 250 R dell'anno scorso).

La ciclistica riprende l'architettura classica della maggior parte delle enduro sia per le misure geometriche, sia per le dimensioni, sia per l'escursione delle sospensioni e del diametro delle ruote che restano da ventuno e diciassette pollici rispettivamente davanti e dietro.

Per contro alla Honda sottolineano il lavo-



Le linee sono originali, filanti e rastremate disegnate per offrire la massima funzionalità in tutte le condizioni di guida. Il cupolino, che porta integrata la strumentazione, è vincolato al telaio.



La strumentazione, semplice e ben leggibile, è raccolta in un cruscotto inclinato di 45 gradi per eliminare i riflessi. La dotazione comprende contagiri, tachimetro, contachilometri totale e parziale e alcune spia: folla, abbagliante e indicatori di direzione.

Il controllo del livello del lubrificante motore, contenuto nel trave superiore del telaio, si effettua allentando il tappo posto anteriormente al serbatoio carburante.





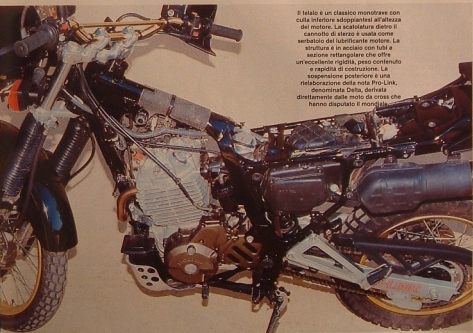
Togliendo il fianchetto di sinistra si accede alla scatola stagna del filtro aria con elemento a cartuccia di carta. Protetto e facilmente accessibile il cavo della frizione con relativa leva di comando. Il contenitore cilindrico vincolato al telaio serve a decantare i vapori provenienti dal carter e rimetterli in circolo attraverso il carburatore.



Come sulle moto della Parigi-Dakar la borsetta degli attrezzi è sistemata dietro lo scudo paramotore in alluminio. Questa posizione consente una rapida accessibilità oltre a concorrere ad abbassare il baricentro. Rimane però esposta a fango e sporcizia.



Il telaio è un classico monofrasc con culla inferiore sdoppiata all'altezza del motore. La scollatura dietro il canotto di sterzo è usata come serbatoio del lubrificante motore. La struttura è in acciaio con tubi a sezione rettangolare che offre un'eccellente rigidità, peso contenuto e rapidità di costruzione. La sospensione posteriore è una rielaborazione della nota Pro-Link, denominata Delta, derivata direttamente dalle moto da cross che hanno disputato il mondiale.



Prova

HONDA NX 650

ro effettuato per conferire un'elevata rigidità al telaio, lasciando supporre che, con la Dominator, si è cercato principalmente di affinare le qualità stradali, stabilità e precisione, piuttosto che le attitudini fuoristradistiche. Infine la presentazione e l'equipaggiamento della NX 650 si differenziano nettamente da quelli delle enduro attuali.

Nell'allestimento si è pensato più al pilota che all'impatto visivo: comfort, razionalità della posizione di guida, protezione denotano l'impegno a offrire una moto facile e gradevole per tutti. Infatti, se non fosse per la novità, la Dominator potrebbe benissimo essere confusa con tante altre monocilindriche, sebbene abbia una sua originale personalità, sia piacevole, ben accessoriata e molto ben rifinita.

Soltanto passando all'azione ci si rende conto che è un'altra cosa rispetto alle altre. La prima sorpresa è la sella ad un'altezza ragionevole. Finalmente un'enduro che rompe apprezzevolmente con questa detestabile moda che ci ha propinato una generazione di entrofuoristrada cammiesche, inavvicinabili a chi è sotto al metro e settantacinque. Con la Dominator nessun problema, anche i corti toccano sicuramente a terra.

Una seconda sorpresa arriva quando si decide, per verificare le enfatiche assicurazioni dei tecnici Honda, di bypassare il magico pulsante del motorino elettrico e ritornare all'antico agendo sulla aborrita pedivella. Trenta per cento di sforzo in meno, dicono, e in effetti non si è molto lontano dalla verità. La resistenza sotto il piede corrisponde più o meno a quanto ci si aspetta di trovare attaccato alla leva, un albero motore, una biella e un pistone. Basta poi pesarsi leggermente sopra per sentir vivere il motore, accompagnato da una dominante di scarico enfaticamente, baritonale e secca.

È vero che la presenza del motorino elettrico porta a sottovalutare l'importanza di questa constatazione, ma non dimentichiamo che tale dispositivo ha permesso di montare una batteria più piccola e probabilmente un alternatore più leggero. Quando si tratta di diminuire il peso di una moto, le economie sono sempre importanti, e la Dominator conferma sulla bilancia che i risultati ci sono.

Che la Dominator seducesse sempre più man mano che dall'analisi statica si passava ai primi giri di ruota, ce ne eravamo già accorti nel breve assaggio in Sicilia (vedi Motociclismo dicembre 1987). La posizione di guida è ben studiata con un manubrio non troppo alto, la sella stretta all'attacco del serbatoio munito di autentiche ginocchiere che consentono di controllare la moto. L'insieme delle sovrastrutture e degli equipaggiamenti di bordo sono ben assemblati e piacevoli.



L'ampia carenatura protettiva del freno a disco anteriore ha due ampie e vistose prese d'aria per il raffreddamento del disco da 256 mm. Caratterizzato da fertili volventi per rompere il velo d'acqua e per un effetto autopulente delle pastiglie, questa soluzione aumenta anche la resistenza del disco alle deformazioni



termiche. La pinza freno è a doppio pialoncino parallelo e le pastiglie sono di metallo sinterizzato. In evidenza il nuovo mozzo ruota con raggi a sviluppo tangenziale, soluzione adottata per ridurre il peso ed aumentare la robustezza e rigidità dell'insieme. La forcella, a pemo avanzato, ha robusti steli da 41 mm.



Il freno posteriore è a disco ed è direttamente derivato dalle macchine da cross. Il mozzo ha raggi a sviluppo tangenziale come l'anteriore. In primo piano le belle piastre portapedane in lega leggera ed il serbatoio dell'olio della pompa freno.



Prova

HONDA NX 650

Il primo slalom fra le auto lascia avvertire una grande maneggevolezza e un'insospettata leggerezza di sterzo: inoltre con l'interasse corto e con l'ampio angolo di sterzo si può destreggiarsi in un fazzoletto. Il motore sembra assecondare perfettamente queste evoluzioni quasi trialistiche con un basso regolare e pieno. Sopra i duemilacinque questo straordinario mono sembra animarsi di vita nuova con rapide e progressive salite di giri.

Si sa che la maggior parte delle enduro diventano un po' ballerine a velocità di centotrenta-centoquaranta all'ora e sebbene il fenomeno non sia propriamente pericoloso, non è peraltro tanto piacevole. La Dominator invece ha un comportamento imprevedibile fino alla punta massima, poco superiore ai centosessanta. La tenuta dell'avantreno è franca e sicura come quella di una sportiva e nessuna reazione parassita si manifesta al manubrio passando sulle buche o sui raccordi longitudinali. Questo netto salto nella sicurezza di guida è il risultato di numerosi fattori come l'aerodinamica dell'avantreno, con il parafango basso sulla ruota che non si trasforma in vela come i tradizionali montati alti, la scoltatura dei pneumatici che offre una maggior direzionalità rispetto ai classici tassellati e infine la ciclistica.

Quest'ultima rivela il suo straordinario potenziale più che in autostrada sui percorsi tormentati e in montagna: bastano poche curve per prendere la misura della moto, saggiare la presa dei pneumatici e il ritmo accelera da solo con un crescendo eccitante. La Dominator sembra danzare curva dopo curva con disinvoltata leggerezza mostrando un'attitudine del tutto particolare in staccata-entrata in piega, situazione spesso critica per le enduro attuali.

A dispetto della potenza della sua frenata, decisamente superiore a quella delle concorrenti, la NX 650 si accuccia moderatamente sulla forcella e resta perfettamente in assetto senza scomporsi. Inoltre la geometria di sterzo e la rigidità del telaio concorrono a garantire una buona precisione nell'impostare la traiettoria. Quasi per magia si ritrova il piacere della guida brillante e sportiva senza tensioni e ansietà: freni affidabili e resistenti, sospensioni efficienti che assorbono gran parte dei difetti del manto stradale. Una piccola sportiva moderna è più efficace, ancora più precisa e viva ma il prezzo da pagare è una guida più rigorosa, impegnativa, con margini di manovra notevolmente ridotti. Anche tirando forte la Dominator perdona sbagli e errori di valutazione.

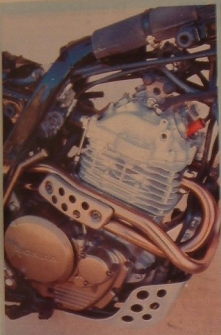
Il motore, dotato di un ampio arco di utilizzazione e di una notevole coppia a medio regime, spinge vigorosamente o possiede il vero carattere del grosso monocilindrico.

Le eccellenti qualità stradali non sono an-

date a detrimento del comportamento sui fondi bianchi e mossi. Lo sterzo rimane preciso e neutro, il motore è docile e pronto per spuntare, unitamente alla prima corta del cambio, sull'ostacolo improvviso. La frenata ben dosabile, soprattutto la posteriore, e la posizione di guida avanzata concorrono ad un facile controllo della moto nei passaggi più scabrosi. Inoltre si apprezzano l'altezza umana della sella, l'ottimo lavoro delle sospensioni, la maneggevolezza dell'avantreno che permette di scegliere sempre la via da percorrere senza ritrovarsi costretti in qualche traccia già formata. Il vero punto debole è rappresentato dai pneumatici che hanno una scarsa trazione sui terreni difficili.

Alla fine della prova quale significato si può dare alla Dominator? Non è certo una moto di rottura ma indubbiamente rappresenta una sintesi fra passato e moderno. Delle recenti grosse enduro ha preso il meglio: frenata, prestazioni, comfort, del concetto originario ne ha rispolverato le attitudini alla strada e all'impiego quotidiano. Non si tratta di un passo indietro ma di un'autentica conquista. Con la NX 650 si è ritrovato la capacità di improvvisare, il carattere del motore e il piacere della guida brillante. Il risultato è particolarmente riuscito. Resta da verificare se anche la DR 750 Suzuki e la Ténéré "new wave" della Yamaha hanno seguito questa strada.





Il propulsore rispecchia l'architettura del noto 600 con cilindrata portata da 591 a 644 cm³, ottenuta con misure di alesaggio per corsa di 100x82 mm (la precedente 97x80). La testata, con distribuzione monobbero comandata da catena, conserva la disposizione radiale delle quattro valvole (RPVC-



Radial Four Valve Chamber) mentre il rapporto di compressione è stato leggermente diminuito da 11,6 a 11,3. La modifica più importante riguarda però il ritorno all'alimentazione monocarburatore, del tipo a depressione, per ragioni di semplicità e praticità di taratura.

Le enduro 600/650 a confronto

Dati rilevati dal nostro Centro Analisi e Prove di NERVIANO

Marca	Modello	Alesaggio, corsa, cilindrata netta	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/lt	Peso a secco kg	Prezzo chiavi in mano	Prova sul fascicolo
HONDA	DOMINATOR NX650	100x82 644	40,65 6.500	4,48 5.500	14,188	143,86	14,863	135,33	45,68	161,8	18,5	153	7.300.000**	3-1988
HONDA	XL 600 RM	97x80 591	34,93 7.000	4,80 6.000	14,676	136,86	17,647	116,88	—	159,5	17,2	155	7.487.000	6-1986
KAWASAKI	XL 650	100x83 651	40,47 6.750	4,82 5.500	14,109	142,86	14,612	136,26	33,21	163,2	18,0	156,5	7.390.000	3-1987
SUZUKI	DR 600 Dynal	94x85 589	37,4 6.750	4,32 5.750	14,316	142,85	15,278	128,57	—	161,5	18,5	151	6.486.000*	6-1986
YAMAHA	XT 600 Ténéré	94x85 595	36,96 6.250	4,76 4.500	14,559	139,56	15,901	124,04	—	161,0	18	155	7.344.000	6-1986
YAMAHA	XT 600 E	95x84 595	36,80 6.250	4,66 4.550	14,268	144,00	14,976	131,28	—	159,0	18,8	150	6.310.000	10-1987

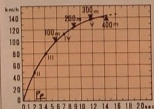
* Prezzo franco concessionario ** Prezzo indicativo

Prova

HONDA NX 650



Accelerazione



metri	100	200	300	400
secondi	5,640	8,812	11,531	14,100
km/h	98,72	125,14	137,23	143,86

In questa classica prova con partenza da fermo sui 400 metri, eseguita come al solito con carico di 80 kg (pilota 75, carburante 5), la Dominator è riuscita a togliere di un soffio il primato alla Kawasaki K1R 650 rispetto alla quale è avvantaggiata di qualche centesimo di secondo e con una velocità di uscita dalla base superiore (un chilometro netto). Ben più consistente il progresso rispetto alla precedente RM (5 decimi in meno e oltre sette chilometri in più).

Velocità, peso e consumo

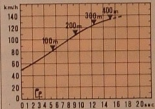
Velocità massima in posizione abbassata:	161,8 km/h (indicata 170 a 7100 giri)
Velocità massima in posizione rialzata:	151,1 km/h (indicata 163 a 6900 giri)
Peso senza carburante:	153 kg (71 ant. e 82 post.)
Consumo in città:	18,5 km/litro
Consumo fuori città:	19,8 km/litro
Consumo autostradale (a 130 km/h):	17,4 km/litro
Consumo massimo:	12 km/litro
Consumo medio della prova:	18,5 km/litro

Verifica strumenti

Tachimetro: indica 50 =	47,870 km/h
indica 100 =	94,240 km/h
indica 150 =	144,00 km/h
Contagiri: indica 3500 =	3700
indica 6500 =	6750

Le nostre prove strumentali alla pista Pirelli di Vizzola Ticino si sono svolte il 28/11/87 nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 10°C umidità 78% pressione 1020 mm Bar, vento nullo.

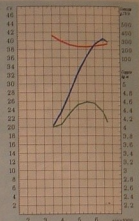
Ripresa



metri	100	200	300	400
secondi	5,385	9,151	12,147	14,863
km/h	81,18	108,78	123,42	135,33

Anche questa prova è stata fatta con carico complessivo di 80 Kg. sulla distanza di 400 metri iniziandola però dalla velocità di 50 Km/h nella marcia più alta per verificare le doti di tiro del motore. La Dominator non ha guadagnato l'alloro, ma è andata molto vicina al primato. Condizioni climatiche più clementi avrebbero portato a un risultato migliore. Non elasticissima in basso è riuscita a riprendere in quinta dalla velocità minima di 45,68 km/ora.

Le analisi del banco



Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo g/CV, h-giri
Alla ruota	40,64-6500	4,58-5500	238-5500
All'albero	45,10-6500	4,97-5500	215-5500
Potenza specifica all'albero: CV/litro	70		
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max	17,8		
Temperatura max sotto candela: °C	195		
Pressione media effettiva: kg/cm² al regime di coppia max (all'albero)	9,71		
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas	3.500		
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV	3,76		

Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. Le curve caratteristiche tracciate sul grafico esprimono i valori ottenuti alla ruota, che sono quelli più significativi per l'utente. È il propulsore più potente di tutte le endurance sinora provate anche se la potenza calcolata all'albero è leggermente inferiore al valore dichiarato. Eccezionale la curva di coppia con oltre quattro chilogrammetri da 3500 a 6750 giri. Formidabile l'allungo oltre il regime di potenza massima con quasi 800 giri. Ottima anche la curva dei consumi specifici confermata dai positivi risultati su strada.

Dati anagrafici

Costruttore: Honda Motor Co. Ltd. No 27-3 Chome, Jingumae, Shibuya-ku Tokyo, Japan - Tlx 007222678.

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

Denominazione modello: NX 650 Dominator.

Data e luogo di presentazione: ottobre 1987 - Taormina.

Inizio vendite in Italia: febbraio 1988.

Gamma colori: blu, rosso, nero.

Forma di garanzia: 1 anno senza limiti di chilometraggio, 2 anni su motore e cambio.

Prezzo: L. 7.300.000 chiavi in mano.

Consegna: pronta.

CV fiscali: 9.

Tassa annua di proprietà: L. 24.400.

Caratteristiche tecniche

Motore: monocilindrico quattro tempi raffreddato ad aria; distribuzione monovalvole in testa comandata da catena, quattro valvole radiali; alesaggio x corsa 100x82 mm = 644 cc; rapporto di compressione 8,3:1.

Accensione: elettronica CDI.

Carburatore: Keihin da 40 mm a depressione.

Lubrificazione: a carter secco con serbatoio dell'olio nel trave superiore del telaio.

Frizione: a dischi multipli

in bagno d'olio, con sette dischi conduttori e sei condotti.

Cambio: a cinque rapporti con ingranaggi sempre in presa ed innesti frontali, valori rapporti interni: 2,666 in prima; 1,647 in seconda; 1,250 in terza; 1,000 in quarta; 0,840 in quinta.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi a denti dritti. Rapporto 2,187 (denti 70/32), finale a catena; rapporto 2,033 (44/15).

Telaio: monotrave sdoppiato in tubi quadri d'acciaio, canotto di sterzo inclinato di 28° sulla verticale, avancorsa mm 109.

Sospensioni: forcella Showa teleidraulica con steli da 41 mm ed escursione di 220 mm, forcellone a sezione rettangolare in acciaio montato su cuscinetti ad aghi. Sospensione posteriore monoammortizzatore Pro-Link con ammortizzatore Showa regolabile su tre posizioni del freno idraulico e con regolazione continua a ghiera del precarico della molla, escursione ruota 195 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega d'alluminio con raggi a sviluppo tangenziale.

Pneumatici: tubeless 90/90x21 ant. e 120/90x17 post.

Freni: anteriore a disco da 256 mm con pinza a doppio pistoncino; posteriore a disco da 220 mm, pinza con pistone singolo.

Impianto elettrico: tensione impianto 12V, generatore da 230 W, batteria Yuasa 12V 8A, lampadina fano ant. 60/55W, lampadina post. 5/21W, lampadine segnalatori di direzione 21W, lampade per strumenti 3W.

Rifornimenti e manutenzione

Dimensioni (in mm): lunghezza 2.205, interasse 1.435, larghezza 865, altezza 1.205, altezza sella 865, altezza minima da terra 350.

Accensione: candela NGK DPR8EA-9 o Nippondenso X24EPR U9, per climi freddi DPR7EA-9 o X22EPR U9. Per guida prevalentemente ad alta velocità DPR9EA-9 o X27EPR U9, distanza tra gli elettrodi 0,8-0,9 mm.

Alimentazione: a benzina super, capacità serbatoio 13 litri di cui 2 di riserva.

Lubrificazione: capacità serbatoio litri 2,35 di Castrol GTX 2 da sostituirsi ogni 3000 km; sostituzione filtro olio ogni 6.000 km.

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

I dati dichiarati dalla fabbrica

Potenza massima:
46 CV a 6.000 giri/1'.

Coppia massima:
5,8 kgm a 5.000 giri/1'.

Velocità massima:
160 km/h.

Tempo sui 400 metri da fermo e velocità d'uscita: —.

Consumo: —.

Peso: 152 kg.

In queste pagine pubblichiamo i dati fondamentali della moto in esame e i risultati delle nostre prove strumentali. Per queste prove, che si svolgono alla pista Pirelli di Vizzola Ticino e presso il nostro centro Analisi e Prove di Nerviano, utilizziamo banchi dinamometrici Borghi e Saveri tipo FA 50/30 e FA 200/30 e strumentazione radar Kustom della Nord Electronic. Utilizziamo pure catene Regina e olio Castrol. Le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione, la eventuale 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.

Pregi

Stabilità e precisione di guida
Frenata
Prestazioni
Comfort
Facilità di guida

Difetti

Pneumatici poco fuoristradistici
Sospensioni poco adatte sullo sconnesso

Inconvenienti durante la prova

Nessuno

Commento sul prezzo

La cifra di 7.300.000 lire è approssimativa perché la moto sarà disponibile sul mercato italiano alla fine di febbraio. La quotazione è interessante e competitiva rispetto alle macchine similari: è evidente l'impegno a contenere i costi senza rinunciare ai contenuti e alle prestazioni.

