

PROVA SPECIALE / HONDA DOMINATOR 650

IN VIAGGIO ALLE 5 TERRE

Equilibrio e

Per provare la nuova Honda Dominator 650, abbiamo volutamente allargato il nostro test ad una delle più belle zone della Liguria. Sulle magnifiche strade tutte curve, la NX 650 conferma il suo carattere di moto poliedrica e facile da usare. Cinquanta chilometri di asfalto dalla grande tenuta e dieci di movimentato sterrato per abbracciare i caratteristici paesini delle 5 Terre



spettacolo

● "Le strade della Liguria sono come le sue coste: tutte curve e belle". "Una considerazione lapalissiana, assolutamente scontata", direte voi, ma è anche la prima motivazione che ci ha convinto a spingere la prova della rinnovata Honda Dominator 650 anche sull'asfalto delle 5 Terre, una delle zone più belle ed impervie della Liguria. Le vie che collegano Monterosso al mare, Vernazza, Corniglia, Manarola e Riomaggiore (queste le 5 Terre) sono perfette per una enduro: strade dove moto dalla maggiore cilindrata e dalla maggiore potenza non si coniugano con le curve che si rincorrono una dopo l'altra. Una leggera monocilindrica come la Dominator è il nostro viaggio di 50 km diventa un vero divertimento, con un breve fuori programma tutto da gustare sullo sterrato che da Monterosso va a Vernazza.

La stessa natura delle coste di questa parte della Liguria è ostile all'uomo che ne ruba i pochi metri a disposizione scavando nella roccia, terrazzando la montagna per coltivarla a vigneti, sfruttando l'umidità delle nebbie notturne, rubando il poco spazio in piano per riempirlo di ulivi. Il susseguirsi delle curve, le strade strette - anche quelle asfaltate - non sono adatte al facile turismo domenicale, quello che sforna migliaia di persone dai pulmann che parcheggiano nelle città d'arte italiane. È un turismo, quello che si rivolge alle 5 Terre, meno frenetico, meno urlato e meno nu-



meroso di quanto si è abituati ad affrontare: la prospettiva di sfidare tutte quelle curve, rendono scomodi e noiosi -almeno per chi ci va in auto- i cinquanta chilometri che collegano questi cinque paesi. Qui si viene per camminare su quel sentiero a picco sul mare (la Via dell'Amore) che collega Monterosso con Riomaggiore, per non avere fretta di vedere tutto - e male - in poche ore. Aggiungete poi il disagio automobilistico di cinque, affannose ricerche di un parcheggio, che a Vernazza o a Corniglia non sono tanto agevoli: il risultato perora la causa motociclistica, così la nostra enduro diventa quasi insostituibile. In verità alle 5 Terre si può andare anche con il treno, sicuramente la soluzione più comoda e la meno stressante, poiché le stazioni sono posizionate (tranne che a Corniglia poiché il centro abitato è posto su di un promontorio) praticamente nella zona centrale di questi tranquilli paesi.

La Dominator si inserisce in modo naturale in questo paesaggio battuto -siamo sulla riviera di Levan-

Non solo asfalto sulle strade delle 5 terre ma anche uno sterrato che porta da Monterosso a Vernazza. Sotto, il borgo di Vernazza. Nella foto grande, uno dei cartelli che segnala il sentiero che collega i paesi di questa costa ligure.



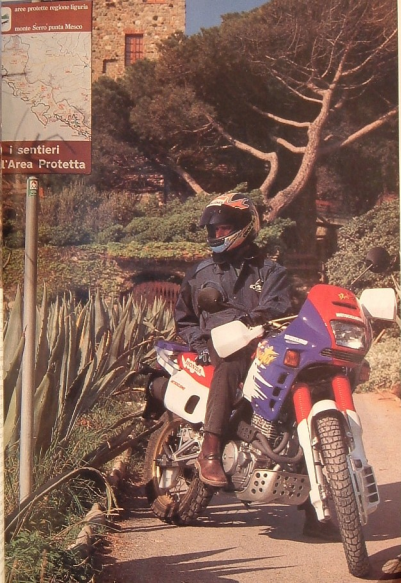
PROVA SPECIALE HONDA DOMINATOR 650

te- dal sole. E' questo il suo habitat e nelle 1000 curve che percorriamo può dare tante soddisfazioni, può stimolare tante emozioni. E' agile,

divertente, veloce nel capire la giusta traiettoria, ed anche se si è un poco in ritardo sulla linea ideale della curva, o se si valuta con sufficienza le difficoltà di una discesa, la Honda perdona un trattamento brusco e non innesca ondeggiamenti mal con-

trollabili o nervose reazioni dell'avantreno. Si armonizza con le pieghe del terreno senza sforzo, con tanta maneggevolezza, come se fosse già a conoscenza della strada che dovrà affrontare: basta darsi il giusto ritmo, trovando la cadenza più appropriata alle capacità di guida e all'aderenza del terreno. La strada che collega i cinque borghi di ex pescatori (che si sono convertiti rapidamente in ristoranti, albergatori e baristi) ha un asfalto dalla grana grossa che "morde" con tenacia, dove i Dunlop della Dominator si arrotondano sui fianchi piuttosto che in centro: attenzione alle prime ore della mattina o appena dopo il tramonto del sole, perché la miscela di queste gomme ha bisogno di scaldarsi a dovere per rendere al meglio. Su questo percorso, dove è molto difficile vedere sul tachimetro i 110/120 km/h, braccia e spalle non sono sollecitate dall'aria che sale sul piccolo cupolino; in autostrada il discorso cambia e il migliore compromesso con la fretta, la velocità, la forza necessaria a contrastare la





PROVA SPECIALE HONDA DOMINATOR 650

pressione aerodinamica consigliano velocità al limite massimo del Codice Stradale. Con le modifiche al motore apportate alla versione 1995, la Dominator diventa ancora più piacevole da guidare: più rotonda l'erogazione in special modo dai bassi fino ai medi regimi, dai 3.000 fino ai 5.500 giri. Oltre questo regime insorgono le vibrazioni, per altro contenute, e l'allungo non è sostanzioso come mostra il resto della curva di potenza. C'è sempre il "colpo di pistone", quella ruvidità di funzionamento che accompagna naturalmente i grossi monocilindrici (e la Dominator) quando si cerca di riprendere in quinta, sforzando il motore sotto i 2.500 giri. Non si può pretendere la dolcezza di funzionamento e l'elasticità di marcia di una pluricilindrica ma la NX 650 ripaga in grinta e rapidità di risposta al comando dell'acceleratore. Civile il rumore di scarico grazie ai nuovi silenziatori in regola con la normativa Comunitaria.

Questa bella strada delle "5 Terre" mette a dura prova telaio, sospensioni e freni. Un tracciato misto-veloce dove la NX mostra un ottimo bilanciamento con una corretta distribuzione dei pesi e precisione di avanzamento nell'affrontare le tantissime curve. Continue svolte e brevi rettilinei si rincorrono tra di loro e la forcella viene sollecitata senza tregua. La taratura di questa sospensione, al pari dell'ammortizzatore, è giustamente stradale, senza compromessi con il fuoristrada: il mito dakariano giace sotto la sabbia del deserto e le enduro si sono ormai trasformate in moto cittadine o da turismo asfaltato. A posto per quanto riguarda le sospensioni, la Honda mostra anche dei freni a punto capaci di buone decelerazioni e progressivi sino all'arresto.

Lo sterrato che porta a Vernazza non crea difficoltà nella guida, occorre solo prestare attenzione agli spuntoni di roccia che emergono dalla terra ed ai tanti sassi che corro-



Sopra, una veduta di Riomaggiore, l'ultimo tra i paesi delle 5 Terre. A sinistra, per chi vuole continuare il viaggio ci si può spingere più a sud fino al porto di La Spezia ed (al centro) alla piccola, incantevole, cittadina di Portovenere.



no sotto le ruote. La Dominator si adatta anche a questa condizione di marcia anche se guidandola come una vera fuoristrada abbiamo un manubrio troppo basso e avanzato rispetto all'ottimale. Inoltre l'ingombro del serbatoio è rilevante e non si può avanzare con il corpo. La maggiore escursione dell'ammortizzatore ha migliorato la trazione anche se la

sospensione raggiunge presto il limite della escursione; migliore il funzionamento della forcella capace di assorbire con maggiore rigore i colpi. Cinquanta chilometri di grande soddisfazione grazie a strade bellissime e così articolate nelle difficoltà e nel paesaggio che attraversano, ma grazie anche ad una enduro particolarmente equilibrata e divertente.



TECNICA E PRESTAZIONI

Dall'Italia con furore

L'enduro Honda viene costruita esclusivamente nel nostro Paese, nello stabilimento di Atessa. Rinnovata nel motore, nella sospensione posteriore e nel telaio mostra una invidiabile versatilità d'uso. Maneggevole e rapida nelle curve ha un propulsore grintoso ai bassi e medi regimi. Sono ancora avvertibili le vibrazioni

● "Globalizzare" è la parola chiave che comanda nelle riunioni dei vertici delle più grandi Case motociclistiche. E' una parola che diventa obbligatoria quando entra in azione il super Yen. Così la grande Honda ha deciso che era tempo di spostare la produzione della NX 650 Dominator dal Giappone all'Europa, proprio per diminuire i costi dei trasporti e per usufruire di manodopera e fornitori a minore prezzo. Tra le varie fabbriche sparse nel mondo, è stata scelta quella di Atessa per realizzare le 6.000 Dominator previste per il 1995. E' una grande azione di fiducia che sancisce la maturità della fabbrica italiana che dopo avere prodotto sportive 125, enduro a 4 tempi e scooter 50 si appresta al salto nelle medie cilindrata. La fabbrica italiana ha inoltre ottenuto la certificazione ISO 9002, un attestato di qualità che testimonia della regolarità delle procedure interne di costruzione. La ISO 9002 vale quindi come garanzia della qualità e, in campo motociclistico, è stata conferita alla BMW e, prossimamente, alla Piaggio.

IDENTIKIT

Cilindrata: **644 cc**

Potenza massima: **37,78 cv***

Accelerazione 0-400 m: **15,03 sec***

Velocità massima: **158,4 km/h***

Prezzo indicativo c.i.m.: **11.390.000 lire**



In alto a sinistra, gli strumenti hanno una diversa grafica ma identiche dimensioni rispetto alla precedente NX 650. Sempre a sinistra, nel portapacchi è stato ricavato un supporto per un antifurto metallico. Nella pagina a fianco, il potente freno a disco. La Dominator ha nuove, più grintose, grafiche ma la linea è vicina alla prima versione del 1988.

giugno 1993 L'ESPRESSO



Attualmente viene localizzato, ovvero costruito dalla stessa fabbrica di Atessa o dai fornitori esterni italiani, il 30% (in termini di costo monetario, non di pezzi) della Dominator: il motore, le sospensioni, l'impianto elettrico, la strumentazione vengono ancora dal Giappone ed incidono pesantemente sul prezzo finale. In Italia sono prodotti telaio, serbatoio, altri particolari metallici come il corpo dei silenziatori. In futuro dovrebbero aggiungersi i cerchi ed i freni.

La NX 650, versione 1995, è cambiata rispetto al precedente modello: il motore ha una diversa erogazione della potenza che ne migliora il funzionamento ai medi regimi, i nuovi silenziatori mitigano ulteriormente la voce del monocilindrico Honda, la corsa dell'ammonizzatore è stata allungata per aumentare il comfort di marcia. Altre modifiche sono il trave superiore del telaio aumentato di diametro (per avere maggiore rigidità) e strumentazione di nuovo colore. Inoltre il portapacchi può alloggiare con un pratico sistema un antifurto ad U, mentre la leva della frizione ha una diversa foggia e quella del freno anteriore può essere regolata nella distanza dal manubrio.

Tutte piccole varianti che hanno ulteriormente migliorato il comportamento della Dominator, come abbiamo verificato anche nella nostra prova in Liguria. Specialmente il motore è più rapido nel salire dei giri, più vigoroso proprio ai medi regimi come annunciato dalla Casa giapponese. Rimane la particolarità tecnica delle valvole radiali con la distribuzione monoalbero e la lubrificazione a carter secco dove l'olio è nel trave superiore del telaio. Parlavamo della distribuzione della potenza e ad aiutare la vena del monocilindrico interviene una rapportatura corretta anche se sempre rivolta alle esigenze della strada asfaltata piuttosto che a quelle del fuoristrada.

La linea è rimasta la stessa della precedente Dominator, la versione entrata in catalogo tre anni fa. La forma è ancora moderna e filante anche se ormai l'estetica della NX sente il peso degli anni. Le nuove colorazioni "fiammeggianti" riprendono le grafiche della super sportiva CBR 900 RR e ne accentuano il carattere sportivo.

*Prove strumentali: Centro Prove Motociclismo,
Pista Pirelli di Vizzola Ticino*

Testo: Marco Riccardi e Roberto Ungaro

Foto: Alessio Barbanti

Tester: Marco Riccardi, Roberto Ungaro

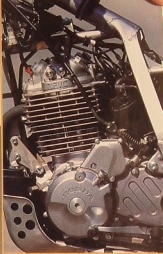
*Abbigliamento utilizzato: Casco Bieffe, giubbotti,
guanti e stivali Alpinestars.*

A destra, la nuova cassetta del filtro di maggiori dimensioni. Sotto, il telaio ha lo stesso disegno di quello precedente ma il trave superiore è di maggiore diametro per aumentare la rigidità della struttura. Lo stesso trave serve anche da serbatoio del lubrificante motore.



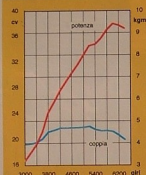


A sinistra, i nuovi silenziatori di maggiore diametro per attemperare alle nuove regole antirumore. A destra, il motore ha una migliore erogazione ai medi regimi grazie alle modifiche del filtro e della distribuzione. Resta la prerogativa delle 4 valvole radiali.



La prova in sintesi / Honda NX 650 Dominator

I risultati al banco dinamometrico



Nel confronto con il motore della precedente versione, la nuova Dominator perde circa 1 cv. Migliora, invece, la curva di erogazione ai bassi e medi regimi a conferma delle modifiche attuate all'aspirazione ed alla distribuzione oltre che allo scari. La curva di coppia si mantiene sostenuta su tutto l'arco di erogazione e sempre superiore ai 4 kgm.

Rilevamento	Potenza cv/giri	Coppia kgm/giri
Alla ruota	37,78/5.000	4,74/5.200
All'albero	41,41/5.000	5,20/5.200
Potenza specifica all'albero: cv/litro		64,33
Velocità media del pistone al regime potenza max: m/s		16,48
Pressione media effettiva all'albero a regime di coppia max: kg/cm ²		10,13
Regime minimo frenata possibile a tutta apertura del gas: giri		3.000
Consumo specifico all'albero: g/kwh - giri		222,62 - 5.000
Rapporto peso/potenza alla ruota: kg/cv		4,53

Pregi

Versatilità d'uso
Motore grintoso ai bassi e medi regimi
Cambio preciso
Maneggevolezza elevata
Buon comfort

Diffetti

Vibrazioni agli alti regimi
Posizione di guida adatta solo all'uso stradale
Estetica datata

Inconvenienti registrati

Nessuno

Commento sul prezzo

Oltre 11.350.000 (chiavi in mano). È una quotazione al limite al resto della concorrenza più qualificata. Il prezzo non è dei più contenuti se consideriamo l'anzianità del modello, le modifiche tutto sommato non rilevanti ed, inoltre, il fatto che la Dominator viene costruita in Italia.

Accelerazione

spazio metri	tempo secondi	velocità km/h
100	6,120	84,90
200	9,420	125,80
300	12,330	129,80
400	15,090	137,00

Il risultato della prova di accelerazione peggiora leggermente il tempo della precedente versione. Questo a causa della minore potenza e del maggiore peso.

Velocità, peso e consumi

Velocità massima:
158,4 km/h a 7.100 giri
indicata: 165 km/h

Peso senza carburante:
171,4 kg (78,0 ant, 93,4 pos)

Consumo urbano:
18,5 km/litro

Consumo extraurbano:
15,1 km/litro

Consumo a 130 km/h:
16,0 km/litro

Ripresa in 5' da 50 km/h

spazio metri	tempo secondi	velocità km/h
100	5,380	83,00
200	9,220	105,00
300	12,400	122,00
400	15,220	133,00

Anche in questo caso il tempo fatto registrare è superiore a quanto riscontrato con il modello 1994, anche se la differenza con il vecchio modello è limitata a 6 decimi.

Scarto al tachimetro

indica	50	90	100	130	km/h
effettivo	48,0	85,3	95,0	124,5	km/h

Dati tecnici dichiarati

Motore: monodilindrico a quattro tempi raffreddato ad aria con distribuzione monalbero comandata da catena silenziosa e 4 valvole disposte radialmente, alesaggio 100 mm, corsa 82 mm, cilindrata 644 cc, rapporto di compressione 8,3:1. Contralbero antivibratori, lubrificazione a carter secco con il serbatoio dell'olio ricavato nel trave superiore del telaio, capacità impianto 2 litri. Avviamento elettrico. Potenza massima 43,5 cv a 6.000 giri, coppia massima 5,65 kgm a 5.000. Alimentazione: carburatore a depressione Keihin da 40 mm. Capacità serbatoio carburante 16 litri di cui 3,5 di riserva. Accensione: elettronica Nippondenso ad arduino automatico elettronico. Candele NGK DPR8EA-9. Impianto elettrico: batteria da 12V8Ah, generatore da 186W a 5.000 giri. Filtrazione a dischi multipli in bagno d'olio con comando a cavo. Cambio: a 5 marce. Valore rapporto 2,966 in prima, 1,647 in seconda, 1,250 in terza, 1,000 in quarta, 1,190 in quinta. Trasmissione: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 2,029 (88/34). Trasmissione finale a catena autolubrificante, rapporto 3,200 (corona 48, pignone 15). Telaio: monotrave sdoppiato in tubi di acciaio, cannotto di sterzo inclinato di 28°40', avanscora 115 mm. Sospensioni: anteriore forcella Showa telescopica con steli da 41 mm di diametro ed escursione 220 mm. Forcellone in tubi rettangolari d'acciaio; ammortizzatore Showa regolabile nel precarico molla, escursione ruota posteriore 195 mm. Ruote: cerchi in lega leggera con raggi tangenziali; ant 1,85-21, post 2,50-17. Pneumatici tubolari da 90/90-21 ant. e 120/90-17 post. Freni: disco ant da 256 mm di diametro con pinza flottante a doppio pistoncino, disco post da 220 mm con pinza a singolo pistoncino. Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.185, interasse 1.440, larghezza max 850, altezza max 1.220, altezza sella 830, altezza minima da terra 245; peso a vuoto 165 kg. Prestazioni: velocità max 160 km/h. Consumi: n.d.

Manutenzione

Targhetti: programmato ogni 6.000 km. Distribuzione: gioco valvole 0,10 mm aspirazione e scarico. Lubrificazione: cambio olio motore ogni 3.000 km, filtro olio ogni 6.000. Lubrificante SAE 20W50 classifica SE/SE o SG. Accensione: distanza fra gli elettrodi candela 0,8-0,9 mm. Antidive: accensione 8°, antidive massimo 28° a 4.000 giri. Fusibile principale da 20A. Carburatore: getto massimo 145, getto minimo 50, vite aria aperta di 2 giri, livello galleggiante 18,5 mm, regime del minimo 1.300 giri. Pneumatici: pressione di gonfiaggio 1,5 ant, 2,25 post. Sospensioni: capacità olio per sterzo forcella 582 cc di lubrificante per trasmissioni automatiche. Lunghezza standard molla ammortizzatore 268,5 mm.

Dati anagrafici

Costruttore: Honda Motor Co. Ltd 278 Chome, Jungmae, Shibuya, Tokio, Giappone. Importatore: Honda Italia Industriale S.p.A., via kenia 72, 00144 Roma, tel. 06/5915835, fax 06/5920214. Denominazione modello: NX 650 Dominator. Inizio vendite: aprile 1995. Gamma colori: bianco, nero, rosso. Forma di garanzia: due anni con chilometraggio illimitato. Cv fiscale: 9. Prezzo: lire 11.390.000 (inductivo chiavi in mano).

Per le prove utilizziamo banchi di motore metrici Borghi & Severi tipo FE 600 - 50 e FA 50/90, catene Regina Industria e lubrificanti Castrol. Prove strumentali: pista Pirelli di Viareggio. Tronca strumentazione portatile Kaido Elektronik.

giugno MOTOCICLISTI