

MOTOCICLISMO

TECNICA DA GRAN PREMIO

PROVE

MORINI KANGURO
350 E CAMEL 501

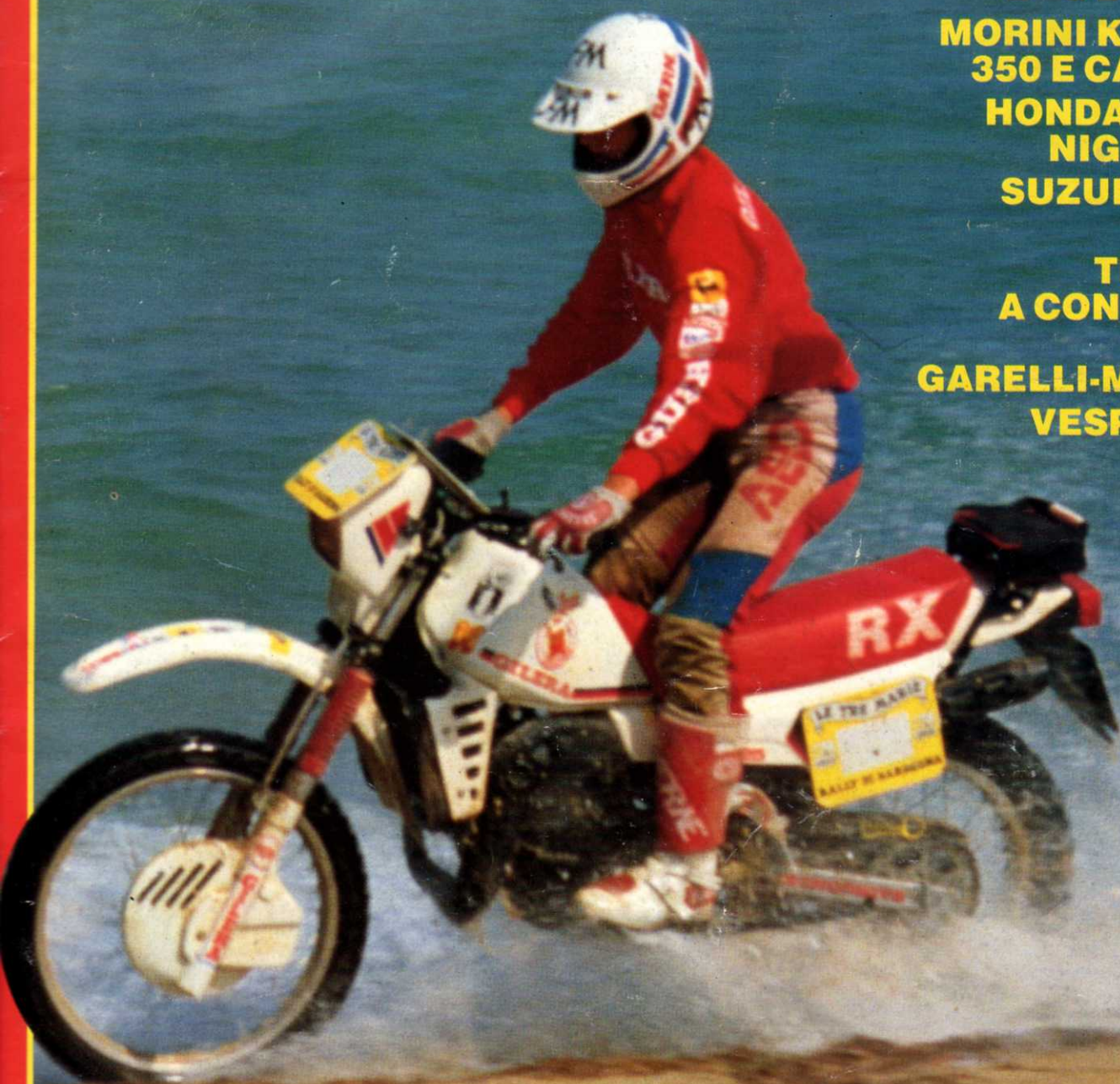
HONDA CBX 650
NIGHTHAWK

SUZUKI RG 500
GAMMA

TRE TRIAL
A CONFRONTO:

APRILIA
GARELLI-MONTESA

VESPA 125 T5



GRANDE INCHIESTA SUI MOTORADUNI

1985
AGOSTO
ANNO 71
LIRE 3.000



HONDA CBX NIGHTHAWK

LA MOTO DELLO ZIO SAM

Arrivata da noi solo quest'anno ma in vendita negli Stati Uniti sin dal 1983, è contraddistinta da linea e carattere decisamente americaneggianti. La maneggevolezza è uno dei suoi maggiori pregi. Ha un bel motore quattro cilindri 650 potente ma nello stesso tempo trattabilissimo. La ciclistica mostra invece dei limiti. E' una moto adatta a chi desidera un mezzo facile da guidare, senza particolari problemi di manutenzione, con un prezzo abbastanza abbordabile: 6.988.500 lire chiavi in mano.

Collaudatori: Nico Cereghini e Riccardo Perrone • **Prove strumentali:** Centro Analisi Motociclismo di Nerviano e pista Pirelli di Vizzola Ticino • **Grafici:** Piergiorgio Padoan • **Organizzazione e foto:** Carlo Perelli • **Testo:** Riccardo Perrone • **Pellicole 3M FILM**



Nelle foto in basso, dalle veloci sgroppate sul tracciato n. 1 della pista Pirelli alle tranquille passeggiate nel fitto dei boschi, la Nighthawk della nostra prova, di cui vediamo accanto al titolo una caratteristica inquadratura che pone in evidenza l'aspetto americaneggiante del mezzo. Nella foto in alto a sinistra, l'allegre banda dei nostri collaudatori al termine delle prove sulla pista Pirelli.

HONDA CBX



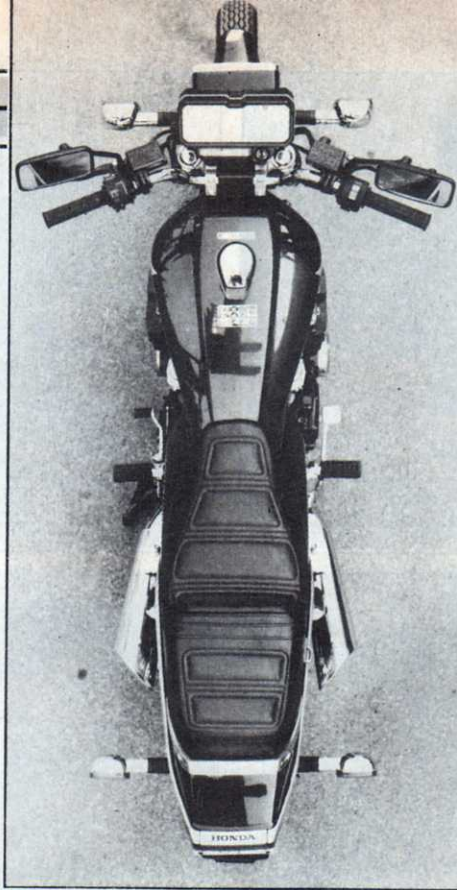
● La Honda CBX 650 Nighthawk, ovvero « falco della notte », presentata in Italia lo scorso dicembre al Motor Show di Bologna, non rappresenta una novità assoluta. Già dal 1983 infatti è in vendita sul mercato americano, mercato per il quale è stata studiata.

E la sua origine yankee viene chiaramente evidenziata dalla linea, caratterizzata dall'ampio manubrio, dal serbatoio a goccia, dalla sella bassa a « due livelli », dal pneumatico posteriore di generose dimensioni e dai terminali degli scarichi tagliati a « fetta di salame ».

Le ragioni che hanno spinto i responsabili della Honda-Italia a commercializzare nel nostro paese questo modello probabilmente sono dovute alla volontà di offrire anche da noi una quattro cilindri di prezzo abbastanza contenuto, facile da guidare e da accudire. Una moto insomma in grado di incontrare i favori di un pubblico molto vasto, un pubblico che a una moto d'impostazione sportiva preferisce un mezzo assai meno impegnativo e che negli ultimi anni nel nostro paese era stato un po' trascurato dalla Honda.

Esteticamente la CBX 650 non si presta a giudizi « ragionati »: o piace o non piace. La sua linea, come abbiamo già detto tipicamente americaneggiante, che rammenta quella dei custom, è decisamente singolare nel panorama motociclistico italiano. Tuttavia anche da noi esistono degli estimatori di questo tipo di veicoli, ai quali non interessa che la propria moto abbia degli stretti legami di parentela con quelle di Spencer o Lawson, ma che desiderano riscoprire il gusto di andare in motocicletta a velocità « turistiche », magari su un mezzo che, è inutile nascondere, fa anche la sua scena.

Appena si monta in sella la cosa che più impressiona della CBX 650 è l'ampiezza del manubrio, che consente una posizione delle braccia assolutamente rilassata. L'impostazione di guida, buona per i guidatori di bassa o media statura, è un po' sacrificata per i più alti. La vicinanza tra la sella e le pedane li costringe infatti ad una posizione delle gambe abbastanza contratta. L'altezza della sella molto contenuta sarà peraltro gradita alle centaure più basse, che finalmente potranno guidare una moto di cilindrata medio-grossa senza fare degli equilibrismi quando si fermano (un metro e mezzo di statura è sufficiente per poggiare i piedi a terra con sicurezza).



La linea è chiaramente americaneggiante. Nella vista frontale balzano subito all'occhio il largo manubrio (che consente di governare la moto con sicurezza in tutte le situazioni), i due specchietti rettangolari che assolvono egregiamente il loro compito, il faro rettangolare con sotto i due avvisatori acustici. Le frecce sono montate elasticamente su due raccordi in gomma. La vista dall'alto mette ancora in maggiore evidenza la personalità della linea, con il serbatoio molto largo nella parte anteriore che si stringe dietro, e la grossa sella (non molto comoda). Sempre nella vista dall'alto si notano i caratteristici silenziatori con la parte terminale tagliata a « fetta di salame ». La vista posteriore mette in risalto il maniglione in alluminio, il gruppo ottico posteriore, armonicamente inserito nel codino, e ancora gli scarichi. Le frecce posteriori sono montate anche loro elasticamente.

I comandi sono tutti a portata di mano o di piede e si azionano con facilità. Solo la leva del cambio costringe i più alti (ancora loro) a qualche contorsione con la caviglia. Tuttavia un'accurata regolazione dell'altezza della leva, agendo sul rinvio, risolve brillantemente il problema.

Appena si è in movimento si apprezza subito uno dei più grandi pregi della CBX 650: la maneggevolezza. Nel traffico o nel misto stretto l'impostazione di guida e la distribuzione dei pesi, concentrati in basso, consentono di tenere una condotta di guida molto « disinvolta ». Anche i neofiti ben difficilmente potranno trovarsi in difficoltà, e in ogni caso la moto reagisce bene alle correzioni, perdona gli errori.

Il discorso cambia completamente quando si affrontano dei percorsi misto-veloci. Complici le sospensioni (delle quali parliamo più avanti) la ciclistica mostra chiaramente i suoi limiti oltre i 120 chilometri orari. Nei curvoni veloci la moto ondeggia decisamente e richiede continue correzioni



per essere tenuta in traiettoria. La situazione, sia chiaro, rimane sempre sotto controllo, però gli ondeggiamenti infastidiscono notevolmente la guida.

E veniamo alle sospensioni. La forcella è all'altezza della situazione, presenta buone doti di smorzamento e l'anti-dive, che reagisce abbastanza bene alle regolazioni, consente di ottenere un affondamento « su misura » per

Le qualità più spiccate

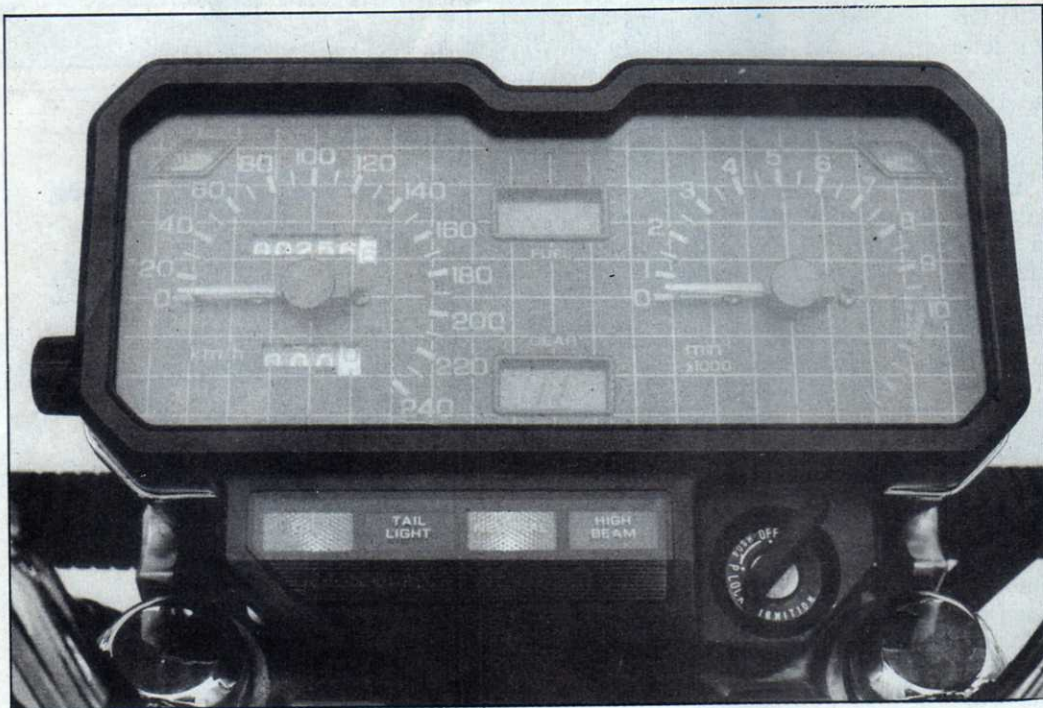
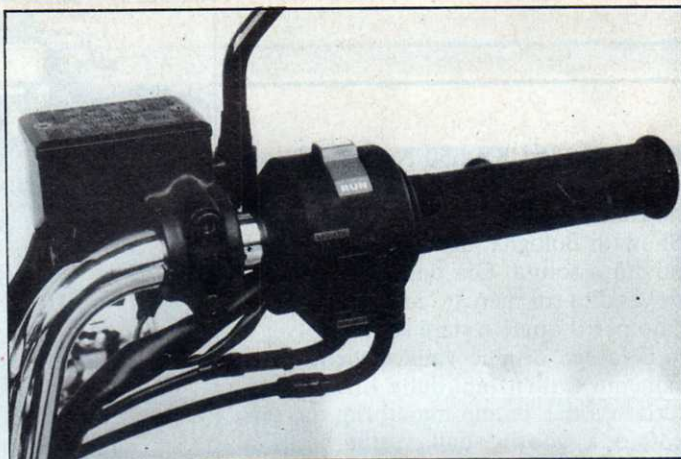
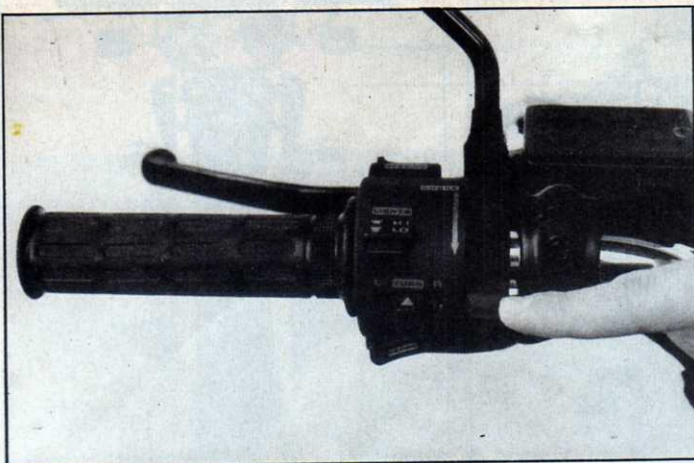
- Maneggevolezza
- Potenza e trattabilità del motore
- Facilità di guida
- Manutenzione ridotta

Considerazioni sul prezzo

Il prezzo ci pare adeguato alla classe del mezzo. La mancanza di una componentistica estremamente sofisticata è compensata dalla presenza di un motore all'avanguardia.

Possibili miglioramenti

- Stabilità nelle curve veloci
- Frenatura sospensione posteriore
- Riduzione dei consumi



Buoni i comandi elettrici

I comandi elettrici sono comodi e funzionali. A destra ci sono il pulsante della messa in moto, l'interruttore delle luci e l'interruttore generale. A sinistra, l'avvisatore acustico, l'interruttore degli indicatori di direzione, il pulsante di commutazione anabbagliante-abbagliante e il lampeggio veloce (che si aziona con l'indice). Per disinserire le frecce è sufficiente premere il pulsante di inserimento. All'interno del gruppo di sinistra c'è il comando dello starter (indicato dal dito nella fotografia) che si aziona ruotandolo verso il conducente.

La strumentazione si legge bene

La strumentazione, dalla grafica molto gradevole, si legge bene in qualsiasi condizione d'illuminazione. Il grosso gruppo rettangolare contiene il tachimetro, con i contachilometri parziale e totale, il contagiri, le spie degli indicatori di direzione, il livello del carburante e l'indicatore della posizione del cambio. Questi due ultimi strumenti hanno i display a cristalli liquidi.

il proprio stile di guida ed il proprio gusto. La sospensione posteriore invece è il punto debole di tutta la moto e, a nostro avviso, è in grossa parte responsabile del comportamento nelle curve veloci. Gli ammortizzatori sono poco frenati e anche intervenendo drasticamente sulla regolazione (mettendoli sul 4 per intenderci) non si ottengono risultati apprezzabili. Il retrotreno tende a rimbalzare se il fondo stradale presenta delle irregolarità e nelle scalate più violente, complice anche la trasmissione posteriore a cardano, la ruota posteriore salta.

Buoni i freni. Il doppio disco anteriore, brillantemente asservito dalle pinze a doppio pistoncino, ha un funzionamento un po' brusco. Sono però sufficienti pochi chilometri per farci la mano e sfruttarne appieno la potenza senza problemi. Potente e ben modulabile il tamburo posteriore.

Il propulsore della CBX 650 appartiene all'ultima generazione dei quattro cilindri frontemarcia della Honda, caratterizzata dalla presenza delle pun-

terie idrauliche per il recupero automatico del gioco. Per definirlo sono sufficienti due aggettivi: dolce e potente. Dolce perché ha un funzionamento regolare a tutti i regimi, potente perché oltre 72 cavalli all'albero (tanti ne ha erogati al nostro banco prova di Nerviano) non sono pochi. L'erogazione è decisamente sportiva: fino a 3500 giri è abbastanza lento, dai 3500 ai 6000 spinge con decisione, oltre i 6000 sale con un crescendo entusiasmante. Sotto i 3500 giri, anche se la coppia non è elevata, il motore gira perfettamente rotondo, tanto che è possibile riprendere da meno di 2000 giri nelle marce più alte senza avvertire vibrazioni o indecisioni. All'atto pratico tutto questo si traduce in un'ottima guidabilità. E' possibile girare nel traffico senza essere costretti a fare continuamente ricorso al cambio, e tutti, principianti e vecchi marpioni, non mancheranno di apprezzare le qualità di un motore così « trattabile ».

Buono anche il cambio, preciso e dolce da azionare. Le prime tre marce

sono abbastanza corte, la quarta e la quinta allungano con decisione, l'overdrive è un rapporto di tutto riposo. La frizione durante le nostre prove non ha mostrato cedimenti; lo sforzo che si deve esercitare sulla leva tra l'altro è contenutissimo.

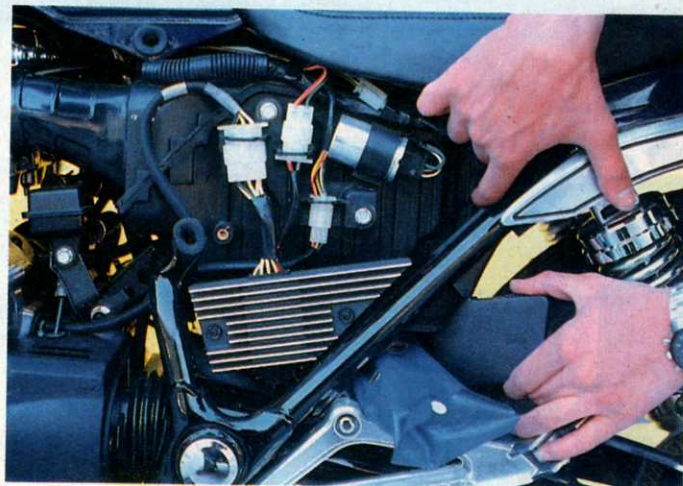
Il comfort è buono in città e alle basse velocità, soprattutto grazie alla totale assenza di vibrazioni. A voler essere pignoli si può dire che la sella, un po' « in salita », trattiene poco nelle accelerazioni più brillanti costringendo il conducente ad attaccarsi al manubrio. Nei percorsi autostradali e alle velocità elevate il comfort è influenzato negativamente dall'impostazione stessa della moto, la quale fa sì che il guidatore sia notevolmente esposto all'azione dell'aria che a lungo andare rende la guida affaticante.

Il consumo, abbastanza elevato, è accettabile se si tiene conto che l'aerodinamica non è certamente uno dei punti di forza della CBX 650. L'autonomia però, per la contenuta capacità del serbatoio, è piuttosto ridotta.



Sotto la sella e dietro le fiancatine

La sella è fissata al telaio con due bulloni ai lati. Rimuovendola si accede alla centralina dell'accensione, sistemata sopra il filtro dell'aria. Rimuovendo la fiancatina destra, che è montata con il classico sistema dell'incastro su asole in gomma, si accede alla batteria e al filtro dell'aria. La batteria è inserita trasversalmente sotto il condotto che va dai carburatori alla scatola filtro. Il filtro è a cartuccia in carta.

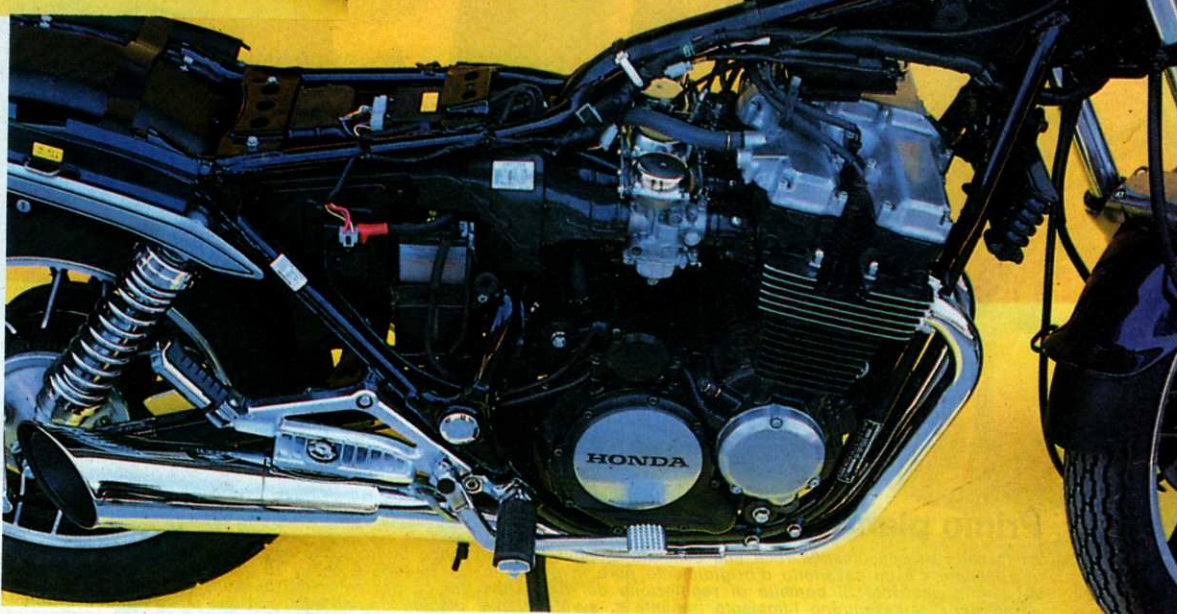


Finalmente in italiano ma poco preciso

Sul lato sinistro c'è il regolatore di tensione, aleettato per il raffreddamento. In un vano ricavato sotto il filtro dell'aria trovano posto la dotazione dei ferri e il libretto di uso e manutenzione in lingua italiana ma poco preciso.

Telaio e scarichi

Il telaio a doppia culla continua è realizzato in tubi tondi. Nella parte superiore è costituito da un'unica trave che va dal canotto fino alla zona dei carburatori, dove si sdoppia a formare la triangolazione posteriore. Nella zona del canotto c'è una piastra di rinforzo tra la trave superiore e la culla. Nella vista dal basso sono in evidenza gli scarichi che seguono lo schema quattro-in-due con un raccordo di compensazione tra il gruppo di destra e quello di sinistra.





Pedane e cavalletti

Belle e ben rifinite le pedane. Nel gruppo porta-pedane c'è una sporgenza che, oltre a servire da sostegno alla marmitta, consente al passeggero di avere un ulteriore appoggio. La leva del cambio, collegata al perno di comando mediante un'asta di rinvio, deve essere regolata bene per potere essere azionata agevolmente soprattutto dai guidatori di taglia medio-alta. La stampella laterale è munita di un tassello di sicurezza in gomma.



Il retrotreno

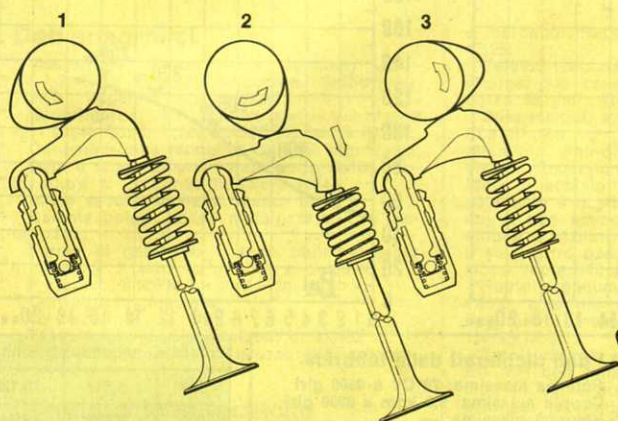
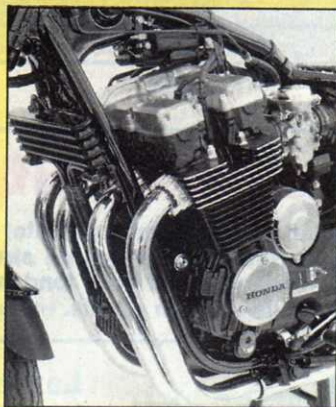
Per questo modello i progettisti della Honda hanno scelto la soluzione della sospensione posteriore a doppio ammortizzatore. Gli ammortizzatori sono regolabili sia come precarico della molla sia come frenatura (agendo sulla ghiera posta in testa all'ammortizzatore indicata dal dito nella fotografia). Sulla sinistra del mozzo c'è la scatola della coppia conica con i tappi per il carico e lo scarico dell'olio, sulla destra c'è il piatto portagancie del freno a tamburo a comando meccanico.

Primo piano sull'avantreno

La forcella oleopneumatica reca alla sommità di ogni stelo un tappo avvitato che copre la valvola dell'aria. Tra i due foderi in alluminio c'è un cavallotto d'irrigidimento pure in alluminio. La forcella è dotata di dispositivo anti-dive « Trac » regolabile su quattro posizioni; il pomello di regolazione del dispositivo (unico per entrambi gli steli) è sul foderi di sinistra sotto il perno ruota. All'avantreno l'impianto frenante si avvale di due dischi sui quali agiscono due pinze flottanti a doppio pistoncino.

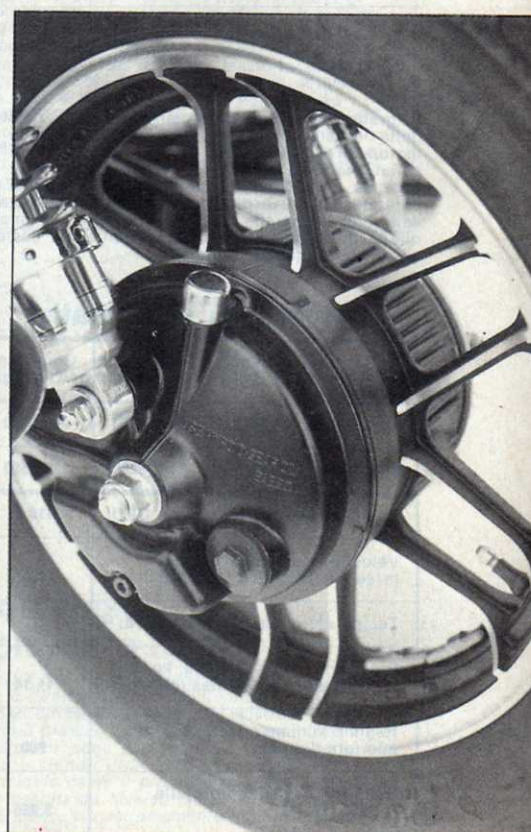
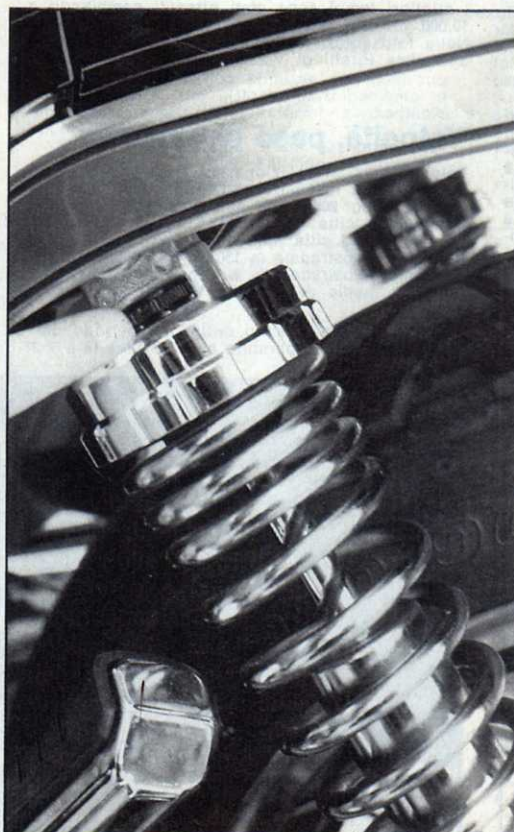
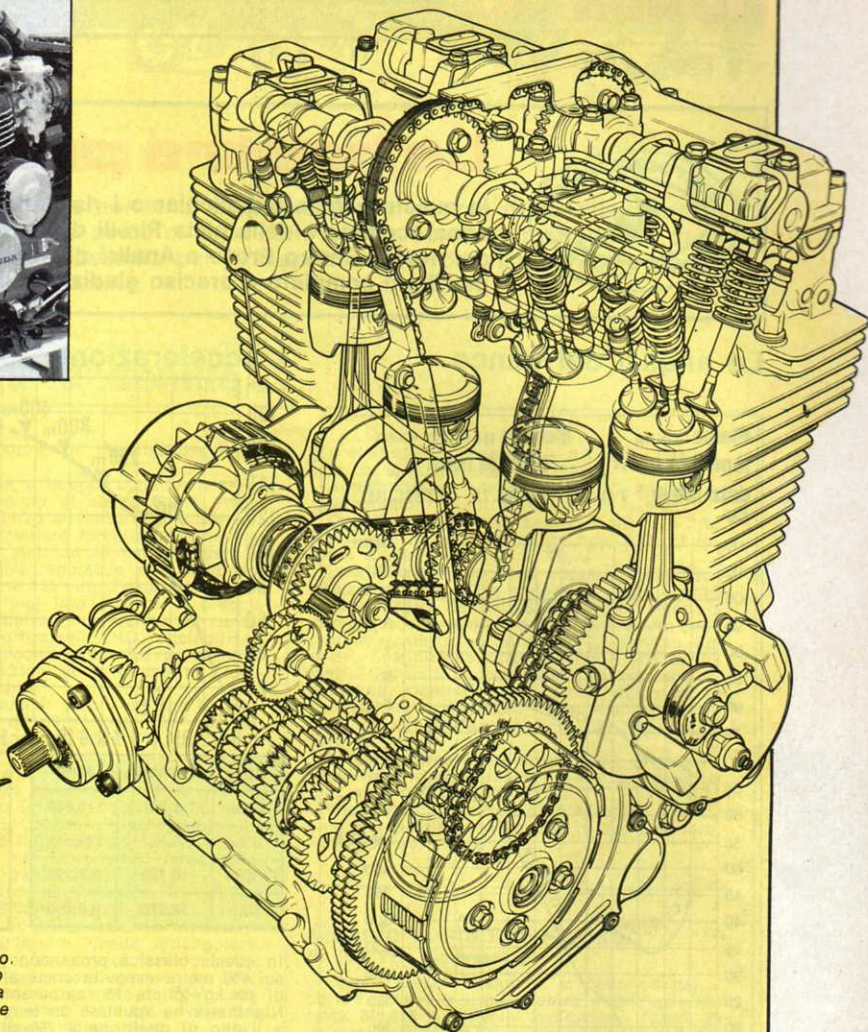
Il propulsore

Il motore è un quattro cilindri frontemarcia appartenente all'ultima generazione dei quattro cilindri Honda (la stessa del CBX 750 F per intenderci). Tutta la progettazione è stata improntata alla realizzazione di un propulsore estremamente compatto e di semplice manutenzione. L'alternatore è dietro al gruppo cilindri ed è mosso da una catena, mentre ai lati dell'albero motore sono rimasti solo i pick-up dell'accensione. L'architettura meccanica è quella classica dei quattro cilindri nipponici, con la catena della distribuzione al centro della bancata. Per semplificare la manutenzione sono state adottate le punterie idrauliche a recupero automatico del gioco.



Le punterie idrauliche

Il « cuore » del dispositivo idraulico per il recupero automatico del gioco è costituito da una valvola le cui dimensioni non superano i 3 centimetri di lunghezza per uno di larghezza. Nel disegno sono illustrati la struttura della « valvolina magica » e il suo funzionamento. Quando la valvola è chiusa la valvolina di controllo consente all'olio di defluire dal pistoncino e il bilanciere è sostenuto solo dalla molla (fase 1). Quando la camma inizia a muovere il bilanciere la pressione idraulica che si crea nella « camera ad alta pressione » spinge il pistoncino contro il bilanciere (fase 2). In questo modo si mantiene il gioco a zero fino a che la valvola non si chiude (fase 3).





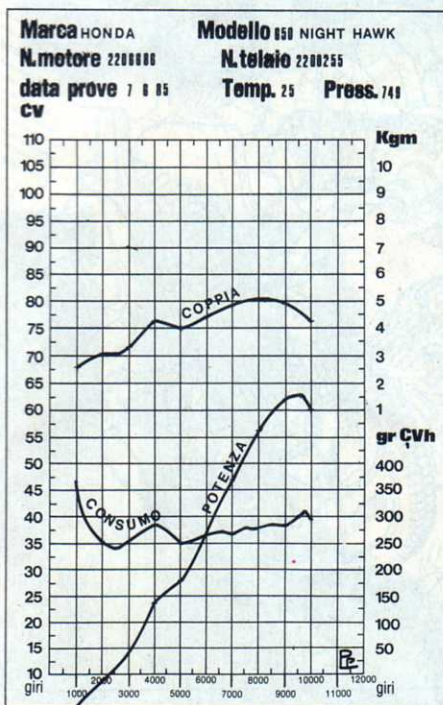
La nostra prova in cifre

In queste pagine pubblichiamo i risultati che abbiamo misurato con le apparecchiature della pista Pirelli di Vizzola Ticino e con gli strumenti del nostro Centro Prove e Analisi di Nerviano. Sono cifre fondamentali per il più completo e preciso giudizio della moto in esame.

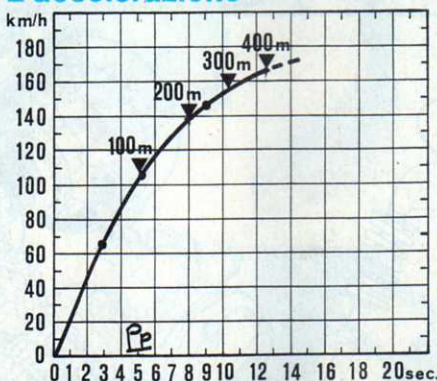
I principali dati delle nostre prove sono stati rilevati con strumentazione



Le analisi del banco



L'accelerazione

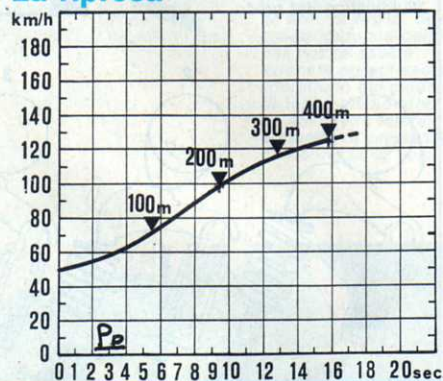


metri	secondi	kmh
100	5,231	112,530
200	8,027	139,535
300	10,450	158,120
400	12,670	166,660

I dati dichiarati dalla fabbrica

Potenza massima: 72 CV a 9500 giri
 Coppia massima: 5,9 kgm a 8000 giri
 Velocità massima: —
 Tempo sui 400 m da fermo e velocità di uscita: —
 Consumo: 19 km/litro
 Peso: 187 kg (a secco)

La ripresa



metri	secondi	kmh
100	5,511	70,120
200	9,506	99,448
300	12,867	113,728
400	15,878	124,138

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 CBX 650 Nighthawk ha spuntato un tempo molto brillante, a livello di quelli delle 750 di un paio di anni orsono. Questo non è poco per una moto decisamente turistica, con la trasmissione finale a cardano e che, data la sua impostazione, nelle accelerazioni più violente tende a sollevarsi davanti. I migliori tempi sono stati ottenuti cambiando a 10.000 giri e la frizione non ha mostrato cedimenti. Nella foto sotto, un momento delle nostre prove alla pista Pirelli di Vizzola Ticino.

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 prestazione della CBX 650 Nighthawk non è stata eccezionale. Va detto però che su questa moto la marcia più alta è un'over-drive, lunghissima, che favorisce il contenimento dei consumi ma penalizza notevolmente la ripresa. Il fatto che la ripresa non sia bruciante però non deve fare equivocare sulla possibilità di riprendere dal basso senza ricorrere al cambio. La CBX 650 infatti riprende agevolmente, sempre in over-drive, da 22,720 km/h.

Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. I risultati ne evidenziano la grande generosità. La potenza e la coppia sono superiori a quelle dichiarate. La curva di potenza cambia pendenza e sale con decisione sopra i 5000 giri, e anche quella di coppia diventa decisamente più sostanziosa sopra questo regime.

Velocità, peso e consumo

Velocità max. in posizione abbassata: 194,5 km/h
 Velocità max. in posizione rialzata: 178,2 km/h
 Peso a secco: 206 kg (97 ant. e 109 post.)
 Consumo in città: 16,5 km/litro
 Consumo fuori città: 15,2 km/litro
 Consumo autostradale (a 130 km/h): 14,8 km/litro
 Consumo autostradale (a vel. max.): 9,7 km/litro
 Consumo medio della prova: 15 km/litro

Verifica strumenti

Tachimetro | segna 50 = 45,918
 | segna 100 = 92,738
 | segna 150 = 144,000
 Contagiri | segna 5000 = 4900
 | segna 9500 = 9250

I valori più significativi

Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr/CV/h-giri
Alla ruota	63,28-9500	5,09-8250	250-5500
All'albero	72,32-9500	5,82-8250	219-5500
Potenza specifica all'albero: CV/lit	110,3		
Velocità lineare del pistone: m/sec. al regime di potenza max.	18,37		
Temperatura max. sotto candela: °C	177		
Pressione media effettiva: kg/cm² al regime di coppia max (all'albero)	11,14		
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas	800		
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV	3,255		

Le nostre prove si sono svolte nel periodo dal 6-5-1985 al 28-6-1985 su una percorrenza complessiva di 1650 km con temperature esterne da +18 a +27 gradi centigradi.





I dati fondamentali

In questa pagina riportiamo le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione, il prezzo di vendita, il costo delle principali parti di ricambio ed altre informazioni, così come ci sono state comunicate dai costruttori o dagli importatori. Riportiamo anche una tabella di confronto, desunta per la massima parte dai risultati delle nostre prove, per offrire il più completo quadro della moto in esame.

La carta d'identità

Dati anagrafici

Costruttore: Honda Motor Company Ltd - No. 27-8, 6 Chome, Jingumae, Shibuya-ku, Tokyo - Japan - Telex 007222678.

Importatore: I.A.P. Industriale - Via Kenia 72 - 00144 Roma - Tel. 06-5920341, telex 613202.

Denominazione modello: CBX 650 Nighthawk.

Data e luogo di presentazione in Italia: Motor Show di Bologna, dicembre 1984.

Inizio vendite in Italia: marzo 1985.

Gamma colori: rosso metallizzato, blu metallizzato.

Forma di garanzia: 1 anno chilometraggio illimitato - 2 anni su motore e cambio.

Prezzo: L. 6.988.500 «chiavi in mano».

Consegna: immediata.

CV fiscali: 9.

Tassa annua di circolazione: L. 23.400.

Optional disponibili e prezzo IVA compresa: —.

Caratteristiche tecniche

Motore: quattro tempi quattro cilindri in linea frontemarcia. Alesaggio x corsa 60 x 58 mm. Cilindrata esatta 655 cc. Rapporto di compressione 9,5:1. Distribuzione a doppio albero a camme in testa con quattro valvole per cilindro. Diagramma di distribuzione: aspirazione apre 10° prima del PMS e chiude 35° dopo il PMI; scarico apre 40° prima del PMI e chiude 5° dopo il PMS.

Accensione: Nippondenso transistorizzata con anticipo elettronico.

Carburatori: 4 Mikuni VE 54 B. Diametro diffusore 29 mm. Getto massimo 115.

Lubrificazione: forzata a carter umido con pompa trocoidale.

Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio con comando idraulico; 7 dischi conduttori e 6 condotti con guarnizioni d'attrito sinterizzate.

Cambio: a sei rapporti (5 + over-drive) sempre in presa. Valore dei rapporti interni: 2,769 in prima; 1,850 in seconda; 1,428 in terza; 1,153 in quarta; 0,965 in quinta; 0,851 in over-drive.

Trasmissioni: primaria a ingranaggi. Rapporto di trasmissione primaria 1,703. Finale

a cardano. Rapporto di trasmissione finale 1,125.

Telaio: tubolare a doppia culla in acciaio. Inclinazione canotto di sterzo 61°30'. Avancorsa 98 mm. Sterzo su cuscinetti a sfere.

Sospensioni: anteriore forcella oleopneumatica Showa con steli da 39 mm e foderi in alluminio. Anti-dive regolabile su quattro posizioni. Escursione 160 mm. Posteriore forcellone in acciaio (sul lato sinistro il braccio oscillante è costituito dalla scatola del cardano) e due ammortizzatori VHD regolabili su cinque posizioni come precarico della molla e su quattro posizioni come frenatura. Escursione ruota 110 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega di alluminio anteriore da 19", posteriore da 16". Pneumatici anteriori 100/90-19 57H, posteriori 130/90-16 67H.

Freni: Honda anteriore a doppio disco da 260 mm con pinze flottanti a doppio pistoncino (il comando idraulico agisce solo sulla pastiglia esterna). Spessore dischi 5 mm. Dimensioni utili pastiglie 904 cm². Posteriore a tamburo da 160 mm a comando meccanico. Dimensioni utili ganasce 201 cm².

Impianto elettrico: tensione 12V. Generatore Nippondenso 00280W6 (potenza 280W a 6000 giri) raffreddato ad aria. Batteria Nippondenso 12Ah. Faro anteriore Honda rettangolare. Lampada 60/55W e lampada di posizione 4W. Lampade fanale posteriore cinque da 21W. Lampade indicatori di direzione da 21W. Lampade strumenti quattro da 3,4W. Avvisatore acustico Nippondenso monotonale.

Dimensioni (in mm): lunghezza 2170. Interasse 1470. Larghezza manubrio 805. Altezza massima manubrio 1145, sella 795. Altezza minima da terra 150.

Rifornimenti e manutenzione

Distribuzione: gioco punterie per controllo diagramma 1 mm. Gioco funzionamento a freddo a regolazione automatica mediante punterie idrauliche.

Accensione: anticipo fisso 10° prima del PMS a 1400 ± 200 giri. Anticipo variabile 32° prima del PMS a 3000 ± 250 giri. Distanza tra

gli elettrodi candele 0,8 ÷ 0,9 mm. Fusibili uno da 30Ah e cinque da 15Ah.

Alimentazione: benzina super. Capacità totale serbatoio 13 litri di cui 2,5 di riserva.

Carburatori: vite aria aperta di giri 1 e 7/8. Filtro aria in carta da pulire ogni 6000 chilometri e sostituire ogni 12.000.

Lubrificazione: capacità coppa 2,7 litri. Sostituzione ogni 6000 chilometri. Lubrificante raccomandato Castrol GTX Turbo Tested o comunque olio conforme o superiore alle specifiche richieste per il grado di servizio SE o SF. Sostituzione cartuccia ogni 6000 chilometri. Capacità coppa conica 110 cc dopo la scolatura. Controllo ogni 12.000 chilometri e sostituzione ogni 36000. Lubrificante raccomandato denominazione A.P.I. GL-5 viscosità SAE 80.

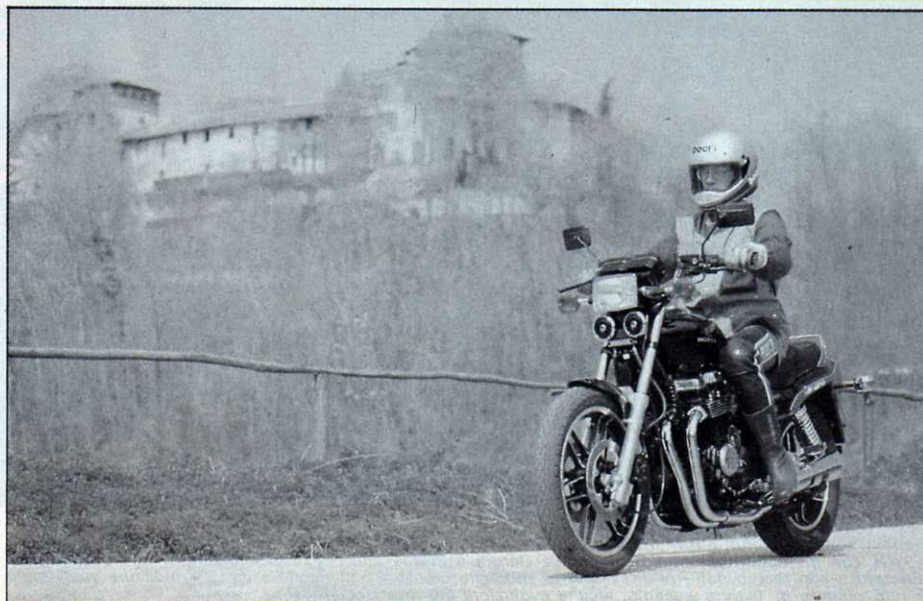
Forcella: pressione dell'aria 0-0,4 kg/cm². Capacità olio stelo destro 418-423 cc; capacità olio stelo sinistro 428-433 cc.

Pneumatici: pressioni di gonfiaggio a solo anteriore 2,25, posteriore 2,30. In due anteriore 2,30, posteriore 2,80.

Quanto costano i ricambi

(in lire, IVA compresa)

Ecco i prezzi di vendita al pubblico delle parti di ricambio di più probabile sostituzione: testa 845.020 • valvola aspirazione 13.050 • valvola scarico 21.420 • cartuccia filtro 7.600 • catena distribuzione 63.650 • registro catena distribuzione 15.390 • blocco cilindri 802.280 • pistone completo di segmenti 28.810 • biella 98.490 • albero motore 746.910 • pacco frizione 253.390 • batteria 85.050 • faro ant. 166.740 • lampeggiatore 42.730 • specchietto 25.000 • telaio 1.067.030 • forcella 377.550 • forcellone 286.630 • ammortizzatori 194.900 • cerchio ant. 334.680 • cerchio post. 461.750 • manubrio 48.920 • leva freno 9.370 • leva frizione 45.800 • pedale cambio 55.400 • pedale freno 45.800 • poggiatesta 52.950 • contagiri 175.820 • contachilometri 164.120 • pastiglie freni 21.000 • serbatoio 361.200 • sella 247.430 • parafranghi ant. 95.170, post. 87.170.



Non esiste confronto diretto

La CBX 650 Nighthawk per la sua impostazione non è direttamente confrontabile con altre moto di pari cilindrata presenti sul nostro mercato. A titolo puramente indicativo diciamo che le sue prestazioni sono paragonabili a quelle delle 750 quattro cilindri di 2-3 anni orsono. Questo testimonia come il propulsore, anche se la moto è in vendita da diverso tempo sul mercato americano, sia estremamente attuale e al passo con i tempi.