

The logo consists of the letters 'M', 'A', and 'X' stacked vertically, with 'I' integrated into the 'X'.

PROVA

HONDA DOMINATOR WALTZ TUNING

Testo Mario Ciaccia, foto Ago Belfrutto

LA GIRAFFA

VERSO LA HONDA DOMINATOR C'È UNA VERA MANIA. È SEMPLICE, ROBUSTA, SI GUIDA BENE E LA TROVI, USATA, A 700 EURO. SI TRATTA DI UN'ECCELLENTE BASE PER I RAID AFRICANI, COME QUESTA "WALTZ" DAL CUPOLINO ALTISSIMO



NELLA STORIA DEL MOTOCICLISMO

C'È UN'EVIDENTE

ANOMALIA:

le moto da enduro anni Ottanta. Siamo nel Duemila e tanta gente continua a cercarle e a comprarle non per collezionismo, ma per usarle al posto delle moto moderne, accusate di non essere versatili e semplici quanto quelle. Ci sono persone danarose che snobbano i mezzi attuali per cercare il nirvana in moto che pagano 700-800 euro, quando potrebbero prendersi una HP2. I mezzi in assoluto più gettonati sono la Yamaha XT600Z Ténéré prima serie, la BMW R 80 G/S, la Honda Africa Twin e la Honda Dominator. Se le prime tre, però, sono delle vere icone dell'entro-fuoristrada, nel caso della Dominator si può parlare di una moto che non era stata accolta molto bene. Quando uscì, nel 1988, noi talebani della moto spartana, semplice, leggera e con avviamento a pedale eravamo indignati almeno quanto lo siamo oggi quando confrontiamo l'attuale Transalp 700 con le sue antenate. Il top Honda era stato raggiunto con le XL500R e XL600R della prima metà degli anni Ottanta. Poi erano arrivate le XL600RM e XL600L con avviamento elettrico, che pesavano ben 23 kg

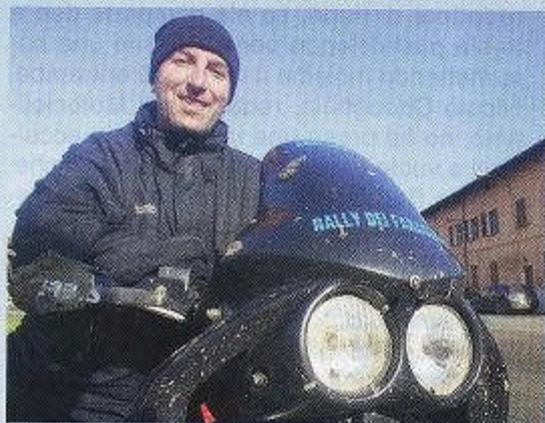
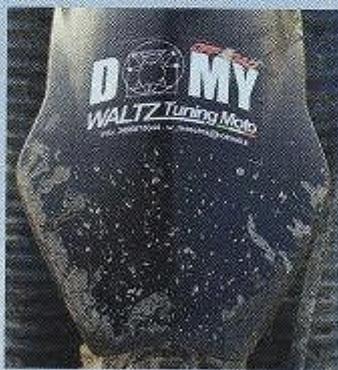
in più della XL600R ed erano meno brillanti in fuoristrada. Ma la Dominator era ancora peggio: rispetto alle XL aveva sospensioni con meno escursione e un look più stradale, con tanto di carenina e parafrangente basso. Ma non eravamo solo noi irriducibili a snobbare: sul fronte opposto, chi desiderava una monocilindrica più stradale e moderna era rimasto deluso da quei 38-39 CV alla ruota, dal raffreddamento ad aria, dalla tecnologia più antiquata e semplice rispetto a rivali come la Yamaha Ténéré 660 a 5 valvole raffreddata ad acqua. Alla fine, gli unici contenti sembrava che avrebbero dovuto essere i principianti alla ricerca di una moto facile, semplice e non troppo costosa. Invece, bastava guidarla per vedere che era una vera Honda, ovvero una moto in grado di adattarsi a qualsiasi stile di guida, con una ciclistica efficace, una posizione di guida azzeccata, finiture elevate, una notevole affidabilità e un motore poco potente, ma piacevole da usare. Col passare dei decenni, mentre le moto di questa categoria diventavano sempre più complicate e pesanti, la Dominator è stata riscoperta proprio per queste sue doti. Fin dai primi anni del Duemila ci siamo resi conto che esiste questo movimento di enduristi che si muove nei mercati dell'usato e che vuole solo moto anni Ottanta. Abbiamo conosciuto i ragazzi del www.dominator650.it e, tra loro, ci ha colpito Walter Messina (un ragazzo piuttosto ingegnoso, che all'epoca

La Dominator di serie e quella da raid non si somigliano neanche da dietro. La "base" è quella di Nicolò Codognola, redattore di Motociclismo, che intende lasciarla completamente originale. È comunque incredibile che un bergamasco d.o.c. come lui intenda lasciare quella targa!



Il tuner delle Dominator

Waltz Tuning Moto nasce da Walter Messina, dominatorista con il pallino della meccanica (arriva da Zagato). Con la stessa Dominator ha percorso oltre 100.000 km comprensivi di viaggi in Libia, Marocco, Tunisia, Grecia, cinque Elefantentreffen e due Valli Orobicche. Info: tel. 348-8575044, w.messina@hotmail.com (quello riportato sull'adesivo è sbagliato). Ovviamente lui non mette le mani solo sulle Dominator!



OCCHIO A SALTARE CON
UN CUPOLINO COSÌ ALTO!
DEL RESTO, NON È IL SUO SCOPO





lavorava alla Zagato) per l'uso veramente a 360° della sua moto: con poche modifiche la spogliava di tutto e la faceva diventare una specie di XR600 per l'enduro cattivo, oppure le montava serbatoio, carena e portapacchi per i raid in Africa.

Recentemente, m'è capitato di guidare una Dominator leggermente preparata sia in fuoristrada sia in autostrada e sono rimasto a bocca aperta da quanto era piacevole da guidare. Certo, pesa 160 kg ed ha poca luce a terra, ma fa davvero venire voglia di andare in giro, specie per la risposta pulsante del suo monocilindrico, molto dolce ed elastico, ma godurioso per come scandisce la pistonata. La ciclistica è onesta, infonde fiducia. E in autostrada è comoda e anche il motore riesce a fare strada senza fatica. Così, mentre pensavo se, forse, avrei fatto meglio a dare via la mia Africa

Twin per una Dominator preparata da raid, intorno a me ho visto esplodere una sorta di Dominator-mania. Marco Marini, capo redattore di Fuori, se n'è comprate due e le sta pasticciando per ottenerne una sola mettendo insieme il meglio di entrambe. Nicolò Codognola, redattore di Motociclismo, ne ha presa una in condizioni eccellenti e vuole tenerla così, senza modifiche. Angelo Barbiero, che pure s'era preparato a puntino una modernissima KTM 690, ha comprato una Dominator usata "perché ne ho guidata una e mi sono innamorato della sua guida". E pure Corrado Capra di Over2000 Riders, che consideriamo il nostro "explorer" preferito in tema di giri per bicilindriche, ha deciso che, per andare in Tunisia, l'ideale è una Dominator preparata, "una moto semplice, che si guida molto bene" e se n'è fatta realizzare una da leccarsi





i baffi. Sorge spontanea una domanda: ma per i raid non è meglio comprare una Yamaha Ténéré, magari la terza serie, quella che aveva il carenotta e il doppio faro anteriore? I fan della Dominator dicono che sì, anche quella va bene, ma a loro piace più la guida della Honda.

Succede così che Walter Messina, di cui abbiamo appena parlato, mi dice che ha appena preparato una Dominator per il suo amico Renzo Rettore, in vista di un lungo viaggio in Marocco fino al confine con la Mauritania. Si tratta, quindi, di una preparazione da raid, secondo la ricetta "mono 650 cc con serbatoio e carena" che, per molti, rappresenta la quintessenza della moto totale (e questo spiega perché in tanti attendono la KTM 690 Adventure). Renzo fa parte della banda del "Rally dei Faraglioni" (www.rallydeifaraglioni.com), un gruppo di appassionati che ama

viaggiare in fuoristrada. In Marocco c'è andato con due di loro, Paolo e Fabio: i tre, in pratica, hanno fatto la prova comparativa tra ricette di vecchio pompone da raid, visto che, oltre alla Dominator, c'erano una KTM LC4 640 Adventure e una Yamaha 600 (non si capisce più se XT o TT!).

La preparazione della Dominator, in sostanza, si può esemplificare così: carena e serbatoio della KTM LC4 Adventure, forcella della Honda XR600R e cinematismo della sospensione posteriore rivisto per alzare la luce a terra (in futuro verranno montati forcellone e cerchio da 18" della XR600R). Il tutto in un rigoroso colore nero, con qualche tocco di blu. Bellissima! Però, appena ce la troviamo davanti, non capiamo perché debba essere alta come una giraffa: lo spazio tra il doppio faro e il parafango rialzato (riempito dal radiatore dell'olio) è im-

Sconvolgente il di-
verso impatto este-
tico tra la Domina-
tor di serie e quella
preparata! Sono di-
versi anche i conte-
nitori per gli attrez-
zi (sopra), entrambi
dotati di serratura.
Nell'altra pagina, si
vede la pedana a con-
fronto e la paratia
di protezione della
pompa a depressione,
resasi necessaria
dopo l'adozione
del serbatoio mag-
giorato.



**SUD MAROCCO: RETTILINEI INFINITI,
DOVE SERVONO MOTO
STABILI, COMODE E PROTETTIVE**

pressionante. Sulla LC4 Adv, il doppio faro è quasi appoggiato sul parafrangolo! "Sulla Dominator l'accoppiata serbatoio-carena della LC4 va montata più in alto, perché sotto interferisce con il carter volano" spiega Walter. Di conseguenza, ha dovuto innalzare il manubrio oltre ogni umana comprensione. I riser sono talmente lunghi, che la piastra superiore della XR600 non andava bene ed è stata montata quella della XL600. Il risultato è che il manubrio non è solo altissimo, ma anche molto arretrato. La posizione di guida è, di conseguenza, perfetta per stare seduti sulle lunghe distanze in totale relax, ma poco adatta per guidare in piedi, perché le pedane risultano troppo avanzate in relazione all'arretramento del manubrio. La carena, essendo molto più alta e arretrata, protegge meglio dall'aria, ma finisce in faccia al pilota se questo, guidando in maniera allegra, spicca qualche salto. Non è un problema: la moto nasce per il turismo in fuoristrada a largo raggio e non per le piste da cross. Mantiene la maneggevolezza della base, ma è più stabile, anche se si avverte il baricentro più alto. Il serbatoio della Adventure tiene 28 litri, ma è stata aggiunta una tanica da 10 litri (fissata con una sbarra e un lucchetto) perché il viaggio in Marocco prevedeva tratti senza rifornimento da 500 km. Una chicca la fiancatina in carbonio, ricavata dal cofano in carbonio di un'Alfa Romeo Sprint Zagato. Le gomme utilizzate sono le Michelin T63, tassellate da duro e da roccia (tipici dell'Atlante) che sono andate in crisi sulla sabbia bagnata padana della nostra prova, dato che s'impaccavano subito, perdendo immediatamente trazione. A titolo di curiosità, se la sono cavata molto meglio le Pirelli MT21 Rallycross e le Mefo Stonemaster (anch'esse tassellate da deserto e fondi duri) montate sulle moto degli amici presenti alla prova.

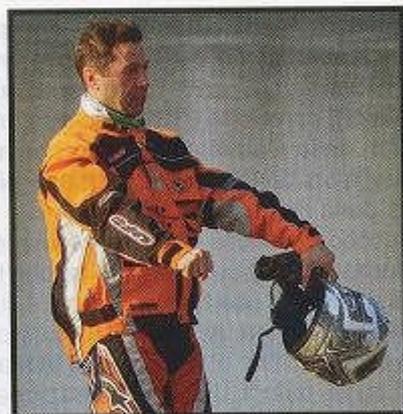


COME VA



SEDETEVI, PREGO

Tutto il discorso ruota intorno a quell'avantreno con cupolino e serbatoio montati altissimi. Si vede che il tutto è finalizzato ai lunghi rettilinei africani e a una guida più seduta che in piedi: in quest'ottica è comoda, stabile e protettiva, con rapporti al cambio di tipo stradale e prime marce molto lunghe. Ti senti più in poltrona che appollaiato sullo sgabello. Ma è bello viaggiare sempre seduti, dovendo rallentare in prossimità di avvallamenti o dossi? Io preferisco essere rapido a tirarmi su in piedi senza tirare il manubrio per farlo, ma spingendo con le gambe lasciando libere e sciolte le braccia che continuano a guidare, quindi preferirei un manubrio più avanzato e pedane più arretrate. Rialzare il mono cambiando la bielletta ha reso la progressione più drastica, perché in compressione il mono si indurisce di



colpo, ma va bene per quello che deve fare. Nel complesso, 4.000 euro è il prezzo di una KTM LC4 Adventure usata, rispetto alla quale la Dominator vibra molto meno, mentre peso e dimensioni sono simili.

Paolo Ricotti



In alto, Nicolò Codognola (a sinistra) e Renzo Rettore (a destra), i proprietari delle due moto. A sinistra, si nota come la guida in piedi sia sbilanciata all'indietro. Da seduti, invece, è comodissima.



Ma quanto mi costi?

Tra acquisto della moto usata e modifiche, si ottiene una moto da raid africano per 4.000 euro.

Ruota ant + piastre + forcella XR 600 usate = 250 €

- Pinza ant. Honda nuova, comprata da un meccanico + disco nuovo = 180 €
- Piastra sup. XL 600 usata + bare-natura dei fori = 40 €
- Road book elettrico artigianale usato + pulsantiera nuova = 60 €
- Riser manubrio artigianali = 20 €

- Serbatoio + cupolino KTM 640 Adventure usati, da verniciare = 600 €
- Doppio faro anteriore Aprilia Pegaso = 30 €
- Paramani Acerbis Rally Pro alluminio nuovi = 75 €
- Due specchietti pieghevoli = 40 €
- Pedane in lega leggera nuove = 200 €
- Pompa benzina usata = 50 €
- Rivest. sella bicolore = 80 €
- Scatola porta attrezzi maggiorata in alluminio = 30 €

- Silenziatore di scarico in carbonio usato (adattato) = 120 €
- Parafango posteriore (parte estetica) KTM usato = 10 €
- Telaie laterali specifici con portatanica (artigianali) = 150 €
- Tanica benzina in metallo 10 l = 25 €
- Michelin T63 ant. + post. = 150 €
- Verniciatura a polvere paracoppa + foderi forcella + cerchi ant./post. + forcellone = 120 €
- Verniciatura monocolor + adesivi = 250 €

- Manubrio in lega = 50 €
- Radiatore olio usato + condotti metallici specifici = 80 €

Totale 2.610 €

Considerando il materiale delle parti realizzate a mano (piastrine, supporti, protezioni ecc.), il tagliando completo e l'eventuale mano d'opera, si arriva sui 3.000 € circa.



A lato, i cinematismi dell'ammortizzatore a confronto: sulla "raid" cambia la bielletta posteriore, più corta. Sotto, dal doppio scarico di serie si passa a un singolo in fibra di carbonio. In alto, la tanica da 10 l con antifurto e la flancatina in carbonio ricavata da un cofano di auto. "Arimaroc 2010" è il nome dato al viaggio per cui la Dominator è stata preparata. Va inteso nel senso "Di nuovo in Marocco". Alla sesta tappa, passata Smara, Renzo s'è trovato davanti una capra ed è caduto nel tentativo di evitarla, rompendosi due costole.

