Prueba a fondo

Honda NX 650 Dominator

En el punto medio

Casi todas las trail lo intentan, pero no todas consiguen estar tan exactamente en el punto medio, dentro y fuera de la carretera, como la Honda Dominator. ¿Cuál es su terreno favorito? Ponerse de acuerdo sobre ello no es nada fácil, ni siquiera para dos pilotos tan distintos como los que han participado en esta prueba. Cada uno opina que la Dominator se encuentra mejor en «su» ambiente, y la verdad es que los dos tienen razón. Para poner fin a la discusión no basta con una sola Dominator, por muy polivalente y versátil que sea... nos harían falta por lo menos dos.

AL probador «verde» le podríamos dejar la llamativa y muy vistosa Dominator roja de esta prueba por llevar los colores de guerra de Honda en motocross y enduro. El probador de asfalto a lo mejor prefiere pasar más desapercibido eligiendo la mayor discreción de los colores negro o azul en los que también está disponible.

Antes de empezar la prueba, nuestros dos probadores, que viven la moto en mundos bien distintos, estaban completamente de acuerdo con la agresiva línea y atractivo diseño de la Dominator, pero también consideran excesivo su precio. Con 950.000 pesetas la Dominator cuesta sólo 31.000 pesetas más que la anterior XL 600 a la que viene a sustituir y está en línea con los precios de la Kawasaki KLR 650, Yamaha Teneré 600 y Suzuki DR 750 Big, pero supera a las tres, para marcar un nuevo y nada interesante récord entre las trail monocilíndricas, nacidas con la idea de ser polivalentes y económicas...

El precio no es un buen principio para la NX 650 Dominator, pero no le faltan buenos argumentos para tratar de compensarlo. El primero se encuentra en una muy cuidada y refinada presentación bastantes puntos por encima de lo habitual hasta la fecha en una trail.

Con su depósito pequeño y asiento largo y estrecho que sube como en una moto de cross hasta casi el tapón de llenado, la Domi-

nator tiene una clara personalidad de «enduro» racing y competitiva, pero esta línea netamente «off-road» se combina con mucho acierto con una perfilada cúpula de carenado, faro, guardabarros delantero bajo, colín trasero y cuadro de relojes de muy deportiva inspiración «asfalto». El resultado es un conjunto muy homogéneo, estrecho y equilibrado y en el que quedan perfectamente integrados motor y un chasis rigurosamente ajustado a sus compactas proporciones.

Manillar anodizado en oro, mandos de atractivo y moderno diseño, colectores de escape en color cobre y sobre todo los dos silenciadores perfectamente acoplados en los laterales del colín refuerzan una primera visión de la Dominator «simpática» y favorable. Es una moto inmediatamente apetecible y que gusta a todo el mundo.

Ligera y manejable

Lo que parece pequeño y compacto suele ser ligero y manejable, y esto es algo que cumple exactamente en esta Honda. El orden de marcha con su depósito de gasolina de 13 litros lleno se queda en 165 kg., que parecen muchos menos en tus manos al estar bien repartidos y con un centro de gravedad muy favorable. La segunda clave de su manejabilidad está en la moderada altura de su asiento, a 865 mm. del suelo. Esto, que no es muy frecuente entre las grandes trail (habitualmente a 890 mm.), significa que basta con medir 1,70-1,75 de estatura para poder llegar con los dos pies planos al suelo.

La postura de conducción es típicamente cross o enduro. Por asiento, depósito, manillar ancho y alto y posición de reposapiés apenas hay diferencias, y esto implica que te encuentras sentado muy cómodamente, con la espalda recta, los brazos y las piernas ligeramente flexionados, sin cargar nada de peso en las manos. El confort dentro o fuera de la carretera está asegurado por unas suspensiones reguladas de serie bastante blandas. El pequeño carenado también trata de aportar algo en este sentido, pero apenas lo consigue, desviando mínimamente parte del aire y dirigiéndolo hacia tus hombros y casco, o cara si el casco es abierto. De todas formas el viento no molesta apenas nada, ni a la velocidad máxima de la Dominator, ni mucho menos al ritmo lógico y razonable de crucero, 140-145 km/h., que permite pensando en largos viajes.

El pasajero, muchas veces olvidado y maltratado en modernas sport-turismo de carretera, encuentra en la Dominator un amplio y plano lugar donde sentarse, un buen punto donde agarrarse (portabultos trasero) y reposapiés muy lógicamente situados.

Super mono

Una patada muy enérgica en el kik starter (incorpora un muy eficaz

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

Para pasar en un vuelo del campo a la carretera, con un diseño muy afortunado que gusta a grandes y pequeños y con un buen temperamento deportivo en cualquier ambiente. La Dominator es una trail muy versátil y una de las mejores y más equilibradas expresiones del trail-asfalto al cincuenta por ciento.

descompresor automático), o una todavía más cómoda pulsación en el botón del arranque eléctrico (sin tocar el puño del acelerador), y la Dominator empieza a rugir instantáneamente con voz grave, ronca y ¡en estéreo! a través del doble silenciador.

Para intentar batir por potencia y par a todos sus rivales y siguiendo los pasos de Kawasaki con su KLR 650, Honda decidía aumentar la cilindrada del muy fiable y conocido motor XL 600 (del que se deriva directamente este NX 650), pasando de 591 c.c. a 644 c.c. mediante un aumento de diámetro (de 97 mm. a 100 mm.) y de carrera (de 80 mm. a 82 mm.). En nuestro banco de potencia los buenos propósitos de Honda se ponen de relieve, superándose incluso en nuestras mediciones al embrague los datos declarados. En potencia verificamos 46,9 CV. a 6.050 r.p.m. (declarados 46 CV. a 6.000 r.p.m.). En par, 6,10 kgm. a 4.700 r.p.m. (por 5,8 kgm. a 5.000 r.p.m. como declarados).

En la práctica estos valores significan que nos encontramos ante un motor que, gracias al nuevo sistema de escape y con su culata RFVC de cuatro válvulas y simple árbol, gira y respira con mucha alegría en alta, que admite bien un sobrerrégimen de casi 8.000 r.p.m. sin quejarse y que responde en baja con enorme elasticidad. El par es realmente monumental, ya lo empieza a ser a sólo 2.000 r.p.m. y se mantiene prácticamente constante entre 3.000 y 6.000 r.p.m. Como una buena referencia, hay que tener en cuenta que el rendimiento de este motor está completamente en línea con el de la Suzuki DR 750 Big.

Como si fuera para resaltar el excitante sonido de escape de motor cuatro tiempos «vivo y que se siente latir», de la Dominator se puede decir que se ha bajado el volumen del rumor mecánico de fondo gracias a una nueva cadena de distribución más ligera que en la XL 600 y con tensor automático. Por otro lado, el clásico martilleo en aceleración desde pocas vueltas de los grandes motores mono (como el de la KLR 650) queda muy difuminado, la sensación de avanzar tres metros a cada golpe de pistón no existe. Por encima de 2.000 r.p.m., mínimo régimen que admite en marchas largas (de segunda a quinta), la respuesta es agradablemente suave. Con una primera relación muy corta además, y por si hace falta, puedes bajar al sótano de este motor en busca de bajos muy profundos que encontrarás a 1.500 r.p.m. y que te pueden ayudar a resolver, con muy noble tracción, un paso difícil o de poca adherencia en montaña.

Las vibraciones se mantienen dentro de márgenes muy razonables y sólo se disparan cuando tratas de apurar hasta la raya roja del cuentavueltas, situada en 7.000 r.p.m. las marchas cortas. En carretera, a un régimen mantenido de 5.500/6.000 r.p.m., llegan con moderación pero de forma constante a través de los reposapiés. La relación de cambio está perfectamente adaptada para un uso mixto dentro fuera carretera y el tacto del selector es blando y preciso, no siendo necesario muchas veces ni utilizar apenas el embrague.

«Off-road»

La Dominator cuenta en este ambiente con tres formidables puntos de partida: motor, chasis y postura de conducción. El motor ofrece una motricidad y forma de traccionar ejemplar, es elástico, untuoso, «dulzón,», con mucha potencia disponible y siempre muy fácil de dosificar a tu gusto. El chasis, monotubo en sección cuadrada desdoblado bajo el motor, es prácticamente igual al de la super racing XR 600 R, es su mejor carta de presentación. En caminos rápidos y en pistas forestales la Dominator se desenvuelve muy bien. Es ligera, muy corta (1.430 mm. entre ejes), muy ágil, flablemente estable y poco voluminosa. Los neumáticos de origen no acompañan, pero las suspensiones son confortables y los frenos... ¡una maravilla!, por potencia y buen tacto, delante y detrás.

Sin buscarle demasiadas complicaciones fuera de la carretera, la Dominator puede mantener bastante bien el tipo frente a dos trail bastante más enduro y más efectivas, en «off-road» o en «trail-duro»

como son la Suzuki DR 600 o la Merlin Nómada 500.

Si un piloto de enduro experto pretende ponerse en plan serio con la Dominator, rápidamente encontrará, sin embargo, sus limitaciones, que nacen de su polivalencia. Llegas bien al suelo, pero a cambio hay poca distancia libre (piedras, saltos). Vas cómodo y rápido en asfalto, pero con recorridos de suspensión cortos. De todas formas, ajustando un poco más dura la precarga del amortiguador trasero, endureciendo el hidráulico en retención (con relajes posibles) y cambiando neumáticos puedes llegar a rodar rápido en caminos y a superar, sin sufrir, remar ni empujar demasiado, trialeras bastante serias. Un peso en el límite de lo razonable y una corta distancia del asiento al suelo son dos buenas ayudas, tanto para el que sabe como para el que tan sólo quiere iniciarse disfrutando tranquilamente y sin pasar un mal rato fuera de la carretera.

La breve autonomía (comparada con otras trail) que permite el pequeño depósito de 13 litros de la Dominator puede ser un condicionante a tener en cuenta en excursiones y travesías por campo, lo mismo que la más que dudosa calidad de los neumáticos Bridgestone Trail Wing que sorpresivamente monta de origen. En Sicilia, cuando Honda presentó la Dominator, nos la dejó probar con unos Dunlop K 560 bastante mejores para un uso mixto. Estos Bridgestone son siniestramente malos en tierra, aunque hasta cierto punto divertidos en asfalto seco. El delantero inspira confianza y el trasero es muy amigo de derrapar, pero lo hace suavemente, cuando los reposapiés empiezan a echar chispas y de forma muy fácil de controlar. En carretera mojada, ¡ojo!, se convierten en dos redondas, negras y descontroladas pastillas de jabón.

Microondas

Una cosa es el turismo, los viajes de placer y aventura por lugares remotos y poco accesibles, las rutas poco transitadas y los caminos perdidos que puedes explorar con la Dominator, otra bien distinta, pero no menos divertida, es el «fast trail» que con esta Honda tienes a tu alcance.

Si los primeros días con una Dominator vienen precisamente después de haberte bajado de una ZX-10 y si los pasas por carretera nacional y por autopista, puedes

Télex de la prueba

● **Ciudad.** En este ambiente es por su manejabilidad una auténtica «dominadora» de la situación. No importa la densidad del atasco, la Dominator es ligera, baja de asiento, gira casi como un ciclomotor y con su manillar ancho pero alto pasa por todas partes, y si no cabe... los bordillos nunca representan un obstáculo para ella. El arranque eléctrico, siempre a la primera, es un fundamental punto a su favor. El confort para el pasajero también puede ser bien valorado. El consumo se mantiene dentro de márgenes razonablemente discretos.

● **Carretera.** Si estás acostumbrado a rápidas turismo de asfalto y exiges velocidades de crucero por encima de 140 km/h., te aburrirá en trazados muy abiertos de carretera Nacional, pero siempre estarás esperando el momento de llegar a las más tortuosas zonas de curvas, a la montaña, o a una estrecha carretera de cornisa en la costa. No importa que el asfalto sea bueno, malo o pésimo. A la Dominator le gustará de cualquier forma mientras haya curvas y cuantas más y más cerradas mucho mejor para poder aprovechar su enorme capacidad de frenada al entrar y el formidable par de su motor al salir. De excursión, el confort de suspensiones, la suavidad del motor a medio régimen y la postura de conducción te permiten sumar muchos kilómetros sin cansancio. La autonomía es muy reducida para una trail, su principal defecto.

● **Autopista.** Aquí, con 161 km/h. de velocidad punta y aunque es capaz de poner firmes a algunos de sus rivales trail, de «Dominator» nada de nada, aunque... si hay tráfico muy intenso de salida de fin de semana, por ejemplo, puede hacer de las suyas y no será fácil para nadie seguirla. Sentado muy recto, con poca protección de carenado y a una velocidad de crucero de 140-150 km/h. llegas rápidamente a la conclusión de que hay que evitar como sea las zonas de peaje. La estabilidad a tope de sus posibilidades es impecable, pero en autopista disfrutas muy poco o nada de una trail y además, en este caso, sale caro porque el consumo se puede disparar hasta casi nueve litros, dejándote para colmo con una miserable autonomía de menos de 150 km. ¡Huye de las autopistas!.

● **Off-road.** Fuera de la carretera se defiende con mucha dignidad. Pilotos poco iniciados en el enduro disfrutarán por su agilidad y ligereza, por llegar al suelo sin problemas, por la formidable tracción y bajos de su motor y por su noble estabilidad y confort de suspensiones en caminos. Los que dominen un poco más encontrarán una postura de conducción ideal y un chasis que permite un ritmo de marcha realmente racing, pero hay muy poca distancia libre al suelo, corto recorrido de suspensiones y neumáticos de serie que no te permiten en tierra ninguna alegría.

Honda NX 650 Dominator

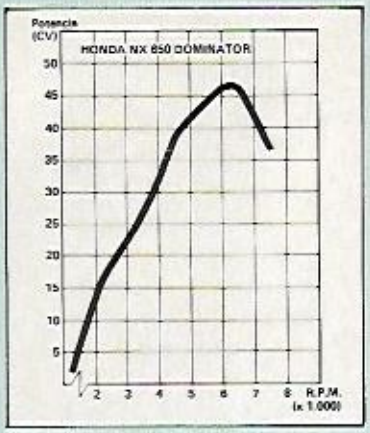
Ficha técnica

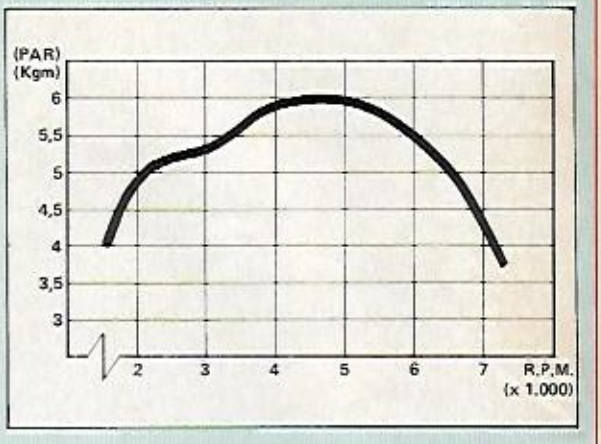
Honda NX 650 Dominator	
Motor	Monocilíndrico, refrigerado por aire
Distribución	SOHC, simple árbol de levas. Culata RFVC, 4 válvulas radiales.
Diámetro x carrera	100 x 82 mm.
Cilindrada	644 c.c.
Compresión	8,3:1
Carburadores	1 Keihin 40 mm. a depresión.
Engrase	A presión por bomba, cárter seco, aceite en el chasis.
Encendido	Eléctronico CDI.
Arranque	Eléctrico/Kik starter.
Batería	12 V/8 A.
Cambio	5 velocidades.
Embrague	Multidisco en baño de aceite.
Trans. secundaria	44/15. Por cadena retenes.
Chasis	En acero, monotubo sección rectangular desdoblado bajo el motor. Angulo dirección: 28°. Avance: 109 milímetros.
Suspensión del.	Horquilla telehidráulica. Barras 41 milímetros.
Recorrido	220 mm.
Reglajes	Ninguno externo.
Suspensión tras.	Monoamortiguador. Pro-llnk.
Recorrido	195 mm.
Reglajes	Precarga muelle/retención hidráulico.
Rueda delantera: Llanta	21"
Neumático	Bridgestone Trail. 90/90-17.
Rueda trasera: Llanta	17"
Neumático	Bridgestone Trail. 120/90-17.
Freno delantero	Disco.
Diámetro	256 mm.
Pinza	Doble pistón. Pastillas sinterizadas.
Freno trasero	Disco.
Diámetro	220 mm.
Pinza	Simple pistón.
Altura asiento	985 mm.
Dist. entre ejes	1.435 mm.
Peso en vacío	152 kg.
Peso lleno	165 kg.
Precio	950.000 ptas.

Prestaciones

	Honda NX 650 Dominator
Aceleración	
400 m.	14,59
1.000 m.	29,82
Velocidad máxima	
Solo tumbado	161
Solo sentado	156
Dos personas	150
Velocidad máx. efectiva en cada marcha (a 7.500 r.p.m.)	1.ª: 49; 2.ª: 81; 3.ª: 105; 4.ª: 133; 5.ª: 161.
Error velocímetro	
Velocidad indicada/efectiva	120/113; 130/123; 140/132; 160/152; 165/161
Consumos	
Mínimo	4,5
Medio	6,9
Máximo (autopista)	8,6
Ciudad	6,1
C. Deportiva/Off Road	7,7
Capacidad depósito/res.	13/2
Autonomía media (res. incluida)	188

BANCO de POTENCIA MOTOCICLISMO





La progresividad de la curva de potencia dibujada en el banco de rodillos por el grueso monocilíndrico Honda de 644 c.c. y culata radial RFVC de cuatro válvulas es evidente y coincide exactamente con las sensaciones experimentadas en carretera o caminos.

Desde 2.000 r.p.m. la entrega de potencia es completamente homogénea y lineal, sin acusar ningún tipo de inflexiones hasta alcanzar su valor máximo de 46,9 CV al embrague a 6.050 r.p.m. Esta potencia, superior en 0,9 CV. a la declarada por Honda, es realmente brillante para una trail «mono» y se puede comparar para tener una buena referencia con los 48,6 CV. que nos ofreció recientemente el motor de la Suzuki DR Big 750 o con los 42,3 CV de la Yamaha 600 Tenere (87). Midiendo potencia a la rueda, la Dominator llega hasta 39,9 CV. frente a los 38,3 CV. que nos ofrecía, debido a sufrir mayores pérdidas en transmisión, la supermonocilíndrica 750 de Suzuki.

Un breve vistazo a la curva de par es igualmente expresiva y nos habla de los profundos bajos y gran elasticidad de este poderoso motor «tractor» que a sólo 4.700 r.p.m. alcanza su elevado par máximo a 6,10 kgm. (exactamente el mismo valor que nos ofrecía la DR 750 a 5.070 r.p.m.) y que al tranquilo ralentí de 2.000 r.p.m. rinde cinco kgm., es decir, el 83% del par maximo.

De mil en mil
HONDA NX 650 DOMINATOR

Revoluciones	Potencia (CV.)	Par motor (kgm.)
2.000	14,1	5,06
3.000	22,4	5,36
4.000	32,9	5,90
5.000	42,2	6,05
6.000	46,8	5,59
7.000	43,9	4,49

Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH LPS 002 de MOTOCICLISMO

	Honda NX 650 DOM
Potencia máxima a la rueda (según DIN 70 020)	39,9 CV.
Potencia máxima al embrague	46,9 CV.
Régimen de potencia máxima	6.050 r.p.m.
Par motor máximo a la rueda	5,39 kgm.
Par motor máximo al embrague	6,10 kgm.
Régimen de par motor máximo	4.696 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	16,5 m/s.
Pérdidas de transmisión entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima	17,4%
Relación peso/potencia (rueda)	4,13 kg/CV.
Potencia específica (rueda)	62,0 CV/l.
Temperatura ambiente	17,0° C
Presión atmosférica	928,0 mb.

terminar muy poco convencido, bastante «frío», desanimado y muy, muy aburrido. Su aceleración es estimulante, pero dura muy poco, al menos eso te parece, y empiezas a pensar que es lenta... aunque con 156 km/h. en posición sentado es 7 km/h. más rápida que una Teneré y con 161 km/h. en posición tumbado sólo la puede batir, pistola de radar en mano, la DR Big 750. Pero esto no te sirve de consuelo, la ZX-10... snif... llegaba a 181 km/h. en tercera y todavía le quedaban tres marchas más en la recámara... Creo que por ello, en un arrebato y en un viaje por autopista para medir consumo, llegué a «odiar» injustamente la Dominator.

Pero con la Dominator en carretera, como con otras trail de su especie, siempre hay un buen remedio para corazones deprimidos. Sólo tienes que hacer una cosa. ¡Olvídate de los peajes, autovías y de las carreteras nacionales! Piensa en tus carreteras favoritas de montaña (te empezarás a animar), busca en el mapa rutas nuevas y alternativas de segundo o tercer orden, de esas que nunca has considerado para llegar hasta allí. Luego, y una vez en su ambiente, curvas y más curvas, la Dominator hará el resto calentándote más rápido que un microondas.

Frente a frente

Modelo	Cilindrada diám. x carrera	Potencia embrag. CV/r.p.m.	Velocidad máx. km/h.	Aceler. 400 m.	Aceler. 1.000 m.	Consumo min./med./máx.	Peso vacío/lleno	Capacid. depósito	Precio	Prueba n.º MOTOCICLISMO
Honda Dominator	644 (100 x 82)	46,9/6.050	161	14,4	29,82	4,5/6,9/8,6	152/165	13	950.000	1.028/1061
Yamaha Tenere (87)	595 (95 x 84)	42,3/5.650	157	14,3	—	3,8/5,7/6,8	155/174	23	930.000 (3)	1.031
Suzuki DR 750	727 (105 x 84)	48,8/5.840	166	13,8	27,97	5,5/7,7/8,9	179/205	29	909.000	1.054
Kawasaki KLR 650	651 (100 x 83)	43 /6.500 (1)	166 (2)	13,8	—	6,0/6,7/7,3	153/175	23	919.000	994

(1) Potencia declarada. (2) Velocidad no comprobada con pistola de radar. (3) Mismo precio en Tenere 88.

En punto muerto

● **Cuando la presentación** en Taormina (Sicilia) de la Dominator todos los periodistas invitados estuvimos de acuerdo en la pésima calidad de las protecciones de fibra, cubremanos, cubredisco delantero y de horquilla. Eran frágiles y quebradizas, rompiéndose o resquebrajándose muchas de ellas, con o sin caídas por medio, en la subida al Etna. Lo que ha llegado a la serie ahora es bien distinto. Todas las protecciones son de plástico flexible, prácticamente irrompibles. El único problema y por eso no las montó Honda desde el principio es que la pintura no «agarra» sobre este plástico como sobre la fibra anterior y pueden despintarse con mucha más facilidad.

● **En carretera** y a una velocidad de crucero constante de 140-150 km/h. la Dominator vibra bastante sitiéndose hormigueo en las manos y cosquillas en las plantas de los pies, pero esto último no te hace reír en viaje largo. La única forma de evitar lo que parece un tormento chino es apoyar los tacones de las botas sobre los reposapiés o utilizar botas de cross de suela gruesa que aíslan mucho más que las de carretera.

● **En autopista** la mejor y más descansada postura de conducción se encuentra, si viajas solo, utilizando los reposapiés del pasajero que están situados exactamente en el lugar más adecuado posible para este fin.

● **En primavera** y en verano millones de insectos voladores, más o menos blandos y más o menos viscosos al impacto contra la pantalla del casco representan un verdadero problema de visibilidad cuando viajas en cualquier moto, cuando lo haces en una trail, monocilíndrica y poco o nada carenada, molestan muchísimo más. A la velocidad de crucero que son capaces de mantener en carretera o autopista estas trail muchos de estos pequeños «bichos» no mueren al ser alcanzados y es fácil encontrarlos merodeando cerca de tu cuello... La Dominator tiene soluciones para evitarlo. Su pequeño carenado protege poco, pero desvía el viento lo suficiente para actuar como un buen insecticida.

● **Como consecuencia** de las vibraciones a alto régimen conviene vigilar periódicamente el apriete general de los tornillos y especialmente dos, los de fijación de las placas laterales. Perder uno de estos tornillos implica perder inmediatamente después la placa entera. Lo sabemos por experiencia propia porque fue la única incidencia de esta prueba.

● **Como compromiso** muy equilibrado para una utilización dentro-fuera carretera, la Dominator es una trail que reúne muy buenas cualidades para llegar a ser popular y para triunfar comercialmente, puede que incluso a pesar de su muy respetable precio, pero... ¿puede triunfar también en carreras? Como «enduro» o para «raids», con su peso, cortos recorridos de suspensión de serie y con muy limitada distancia libre al suelo, poco o nada tiene que hacer a pesar de su excelente chasis y frenos. Es mejor olvidarla y pensar, por ejemplo, en una XR 600, su hermana racing. Sobre asfalto la ligera y estable Dominator sin embargo sólo está necesitada de una puesta a punto de suspensiones y un cambio de neumáticos para poder llegar a convertirse en un arma muy combativa y eficaz para «rallyes». Pronto seguro que la veremos en acción.

● **Los gigantescos** y exagerados «Dominator» que campean orgullosamente sobre ambos lados de carenado y depósito han sido bastante criticados y discutidos a lo largo de esta prueba. En el «test de la acera» y en la calle nos hemos encontrado con más detractores que adeptos, pero en lo que ha habido siempre unanimidad es en la línea y silueta de esta Honda en rojo vivo Ferrari. A todo el mundo le gusta y llama mucho la atención, aunque algunos opinan que en negro y sobre todo en azul, colores en los que también está disponible, resulta todavía mucho más atractiva.

● **Mientras trail** como las Dominator, Tenere o KLR sigan costando cerca de «un kilo», es imposible que lleguen a alcanzar la difusión y popularidad que deberían tener. En Francia, paraíso de ventas de las trail, la Dominator ha sido criticada por ser muy «cara», porque cuesta 665.000 ptas. En nuestro país la Dominator tiene rivales muy directos por precio (ver cuadro «frente a frente»), pero está en clarísima desventaja frente a otras interesantes opciones trail, algunas también con arranque eléctrico y hasta con un cilindro más, que nos pueden dar mucho que pensar. Veamos nombres y diferencias: Suzuki DR 600 Djebel (-142.000 ptas.), Morini 501 (-201.700), Yamaha XT 600 (-182.000), Merlín Nómada 500 (-158.955), Gilera Dakota 500 (-149.067).

En su terreno, con mil curvas por delante y «pasando» completamente de la mejor o peor calidad del asfalto, la Dominator se convierte en la ZX-10 de la montaña y sólo otra trail de buenas aptitudes en asfalto, como una Gilera Dakota 500 por ejemplo, puede aspirar a estar a su nivel, aunque le falta motor para seguir a la Honda y es bastante más lenta en giros y ángulos muy cerrados. Lo mismo le sucede a la Transalp, bastante más larga y pesada, o a la Kawasaki KLR 650, incapaces en estos trazados de aproximarse a la Dominator. La única duda puede venir de una XT 600 bien puesta a punto para carretera (rallyes) o de la superprecisa, en lo rápido, pero también mucho más pesada DR 750, con la que nunca puedes llegar a confiar tanto como con la Dominator.

Puestos a atacar salvajemente en curvas, con los frenos de esta Dominator siempre tienes ventaja. No se fatigan y el delantero es un verdadero portento por mordiente, potencia y buena dosificación, lo mismo que en tierra, lo que no es nada fácil. La horquilla delantera se hunde demasiado y la suspensión trasera rebota y puede originar algunas pérdidas de adheren-

Al detalle

Antirrobo: Central, en la llave de contacto, bloquea a derecha-e izquierda.

Llaves: Una sola, para contacto, tapón de gasolina y caja de herramientas.

Retrovisores: Deberían poder plegarse sobre el manillar para utilización en campo. Muy buena visibilidad con pocas vibraciones en carretera.

Caballete: En central no existe. Sólo «pata de cabra» lateral con molesta goma de seguridad Honda en su extremo.

Bocina: Suficiente en ciudad y en carretera para la velocidad que alcanza la Dominator.

Herramientas: en su compartimento aparte con débil cerradura de plástico situado en el punto más bajo posible y bien protegido por el salva-cárter motor. La dotación es suficiente y con una llave acodada de buena calidad y un fusible como «extras».

Accesibilidad: Como en las XL 600, pésima a la bujía. Desmontar el carenado no es difícil, pero lleva su tiempo.

Gasolina: Tapón de llenado de calidad, a bayoneta y con cerradura, pero no queda unido al depósito, de muy insuficiente capacidad para excursiones trail-aventura.

Starter: En el manillar, lado izquierdo, fácil dosificación.

Manillar: De tamaño y forma ideal. Muy vistoso, adonizado en oro, sus soportes se unen a la tija de dirección con silentblocks.

Puño de gas: Accionamiento muy blando pero con tiro un poco largo.

Empuñaduras: Cómodas, goma blanda, buen diseño y mejor presentación.

Manetas: Regulable en distancia al puño la de freno como detalle a destacar. Mismo sistema de tensor que en las VFR o RC 30.

Palancas: Con punta articulable antigolpes en cambio y freno trasero.

Reposapiés: En el punto justo. Dentado, protegido con goma antivibraciones para un uso de carretera o en ciudad con calzado ligero. Los del pasajero, muy bien situados, también cubiertos de goma y con placas soportes de fundición, grandes pero muy ligeras y que se pueden desmontar con facilidad (dos tornillos) para utilización deportiva fuera carretera.

Asiento: No en todas las trail se llega con 1,70 al suelo, en la Dominator con los dos pies. Su asiento se desmonta mediante dos tornillos. Es un poco estrecho, pero bien mullido y confortable en carretera. Fuera de ella es perfecto, monta sobre el depósito, es plano y permite al piloto desplazarse muy hacia adelante para controlar la rueda delantera en una conducción puramente de enduro. El pasajero es, además, muy bien recibido. Un diez bien ganado.

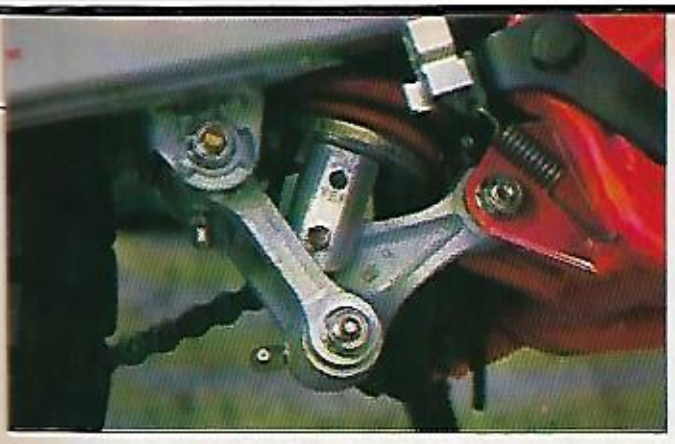
Carenado: Vistoso y anclado al chasis pero poco más. Mientras no te tumbes en incómoda postura sobre el depósito sólo sirve para desviar en parte el viento que llegaría a tu cuello, algo es algo. Si la mínima pantalla ahumada de cinco cm. de su extremo superior fuese sólo un poco más alta o mejor aún regulable en altura sería otra cosa. En cualquier caso, a una velocidad de crucero de 140/150 km/h. tampoco necesitas mucho más. Las amplias protecciones para las manos son, por el contrario, realmente efectivas.

Instrumentación: Los mandos sobre el manillar tienen un diseño moderno, son atractivos y muy funcionales y, sobre todo no falta el «mágico» pulsador del botón de arranque eléctrico, aunque la verdad es que la Dominator arranca a pedal con su descompresor automático con una facilidad desconcertante. El cuadro de relojes fijo como el carburador y el faro al chasis queda perfectamente integrado y es muy completo, compacto y de clarísima lectura, un verdadero lujo para una trail. Un segundo diez.

Equipajes: Poco o más bien nada puedes llevar sobre el depósito, sólo tienes a tu disposición el pequeño portabultos trasero (cinco kg de carga) que también sirve de asa para el pasajero. No se han previsto puntos de anclaje para pulpos.

Faro: Optica de muy buena calidad, con lámpara halógena H-4. Demasiado expuesto sin rejilla de protección y no tiene aspecto de ser precisamente barato.

Protección motor: Imprescindible porque hay poca distancia libre al suelo. En la Dominator, este problema se ha resuelto perfectamente con un amplio y sólido escudo de chapa metálica. Destacan también las protecciones de frenos y horquilla en plástico irrompible.



El amortiguador del Pro-Link es regulable en precarga de muelle y en retención de hidráulico, el freno delantero con su pequeña pinza de doble pistón es, por tacto, dosificación y potencia, el mejor probado en una trail. El carenado cubre muy poco al piloto pero personaliza completamente a la Dominator.

cia, pero el chasis lo admite todo con una nobleza de reacciones formidable. La entrada en curvas, a pesar de una dirección un pelo imprecisa por suspensión blanda, es muy fácil, un manillar grande hace milagros, y la conducción llega a ser desconcertantemente rápida, fluida y segura.

Cuando empiezas a apurar de verdad, sientes claramente cómo la rueda trasera busca siempre el exterior de la curva y quiere derrapar; es el momento de jugar con la ventaja del motor de la Dominator, siempre lleno de potencia y buen tacto a cualquier régimen para poder controlar el deslizamiento del neumático en la salida de la curva justo hasta donde te interesa. ¡Bestial! Nunca, con ninguna moto de carretera, te puedes permitir alegrías de este tipo... formativas, lo mismo que la conducción en tierra para poder resolver después sin sentir «pánico» una situación comprometida.

Los límites de la Dominator cuando está seriamente enfrascada en una larga serie de curvas encadenadas sólo se encuentran en el pro-link trasero, mejorable en gran medida con los reglajes de origen a tu alcance, en el aceite demasiado fluido de la horquilla delantera, inflexible por otro lado con sus barras de 41 mm. con puente de unión entre botellas oculto bajo el guardabarros, en los reposapiés, especialmente por culpa del derecho, que sobresale más que el izquierdo para que el pedal de arranque pueda hacer libremente su giro completo y en los neumáticos.

Pero la verdad es que asusta un poco pensar hasta dónde se podría llegar, con sólo un cambio de neumáticos y en este tipo de carreteras, rodeadas muchas veces de barrancos y precipicios, con esta Dominator, que en un selectivo mundo de atormentadas curvas, complicados trazados y constantes situaciones imprevistas, llega a ser más Dominator de la situación que nunca. □

A. MORENO DE CARLOS
Fotos: Emilio JIMENEZ
(Con la colaboración de José M.ª TORRES ACERO)