

eLA-  
BORA-  
ZIONI



In foto.  
Renzo Pagliani e  
la sua "creatura".

Testi e foto: Renzo Pagliani - Grafica: Luca Brunelli

# Dominator Rothmans

Honda Dominator 650 classe 1989...21 anni e non sentirti!



ELABORAZIONI



L'autore di questa impresa dall'esito così convincente e dal gusto romantico per le "cose fatte a mano", come una volta, è **Renzo Pagliani**, bergamasco classe 1964. Dal 1996 il suo lavoro è colorare ([www.hotpaint.it](http://www.hotpaint.it); [www.hotguitars.it](http://www.hotguitars.it)). Dalle moto ai caschi, dallo scooter alla motrice di un camion, da un trompe l'oeil a una chitarra elettrica, Pagliani personalizza tutto ciò che sia decorabile.

**P**er la rubrica dedicata alle elaborazioni delle moto dual, Endurista oggi vi porta alla scoperta di uno di quei "lavoretti" artigianali, animati da passione e voglia di sognare con poco budget e tanto tempo da dedicare alla propria creatura nel silenzio del proprio garage nei ritagli di tempo libero e nelle lunghe nottate dopo aver adempiuto agli obblighi quotidiani verso la professione e la famiglia.

Parliamo di una elaborazione africana su base **Honda Dominator 650 dell'89... 21 anni e non sentirli!**

Oltre al disegno, la passione per i viaggi in moto e la magia di quella terra che dà i natali alla Parigi-Dakar lo fanno avvicinare al mondo dell'enduro; ma più che la mulattiera "alla bergamasca" il nostro Renzo coltiva la voglia di grandi spazi.

**La sua moto ha avuto due precedenti proprietarie, due ragazze che l'hanno usata pochissimo: è rimasta sotto una coperta in un garage per una decina d'anni con all'attivo solamente 9.500 km**, praticamente un'inezia per il monocilindrico Honda che la equipaggia. Renzo ne è entrato in possesso per la ridicola somma di **400 euro** e ha iniziato da su-

bito a lavorare per raggiungere l'obiettivo finale che vi presentiamo in queste pagine. Egli è un grande amante del raid in terra africana; **si è fatto prendere la mano e ha iniziato una customizzazione "simil rally"**.

Un grosso aiuto è venuto da internet; in un sito, infatti, quasi per caso, cade sotto gli occhi del nostro amico la foto di un serbatoio di un "Kappa" 640 montato su una "Domi". Da qui l'idea, e così è iniziata la ricerca.

*Il kit, completo anche di parafrangente anteriore rally, staffa porta-roadbook in alluminio e porta-roadbook elettrico, viene trovato usato in Germania.*

Tutta la carrozzeria ha un costo di circa **450-500 euro** (se teniamo conto che su eBay la vendita di tutte le plastiche originali frutta circa 300 euro).

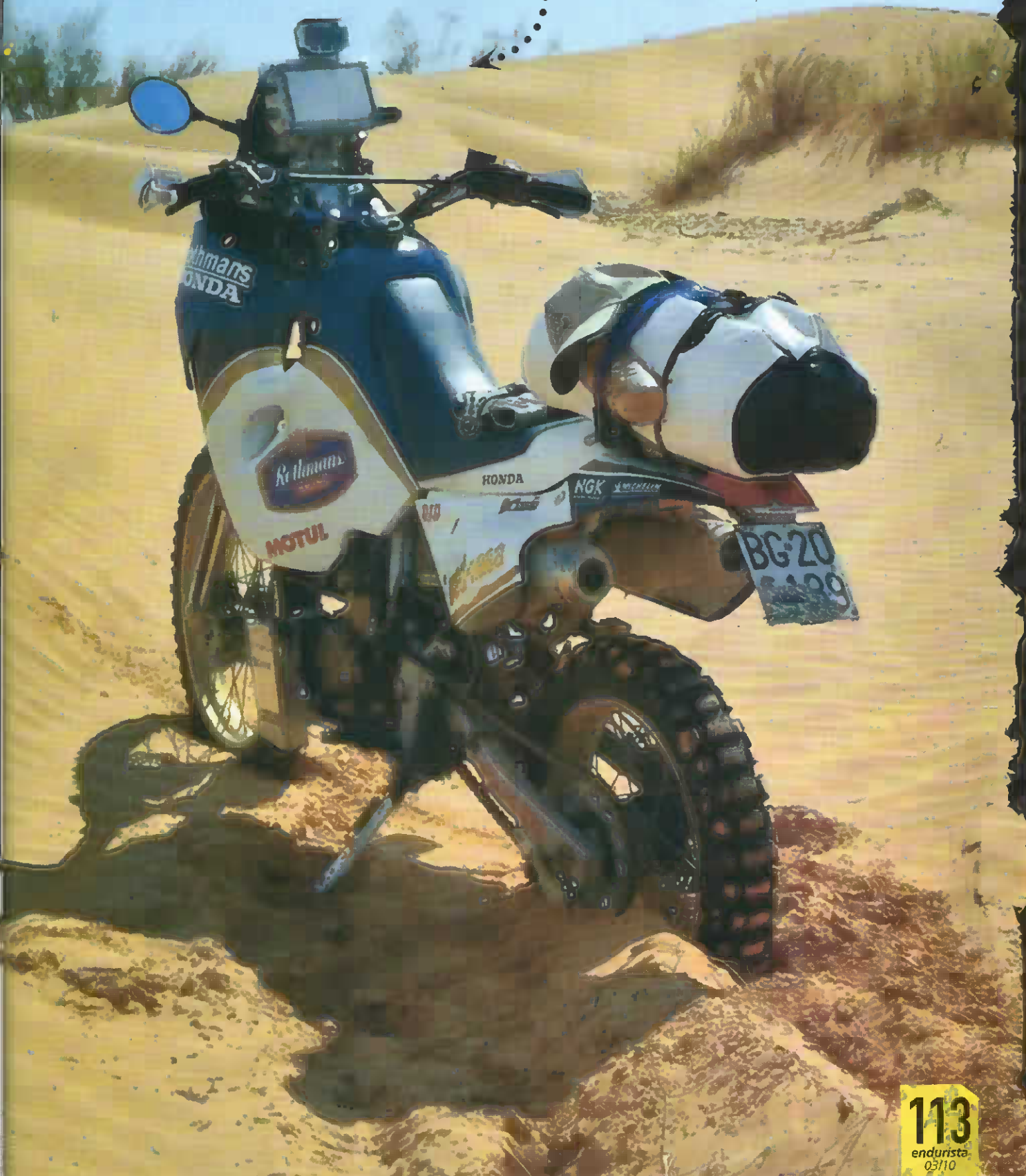
Ha così inizio, con tanta pazienza e passione, l'opera di assemblaggio della moto: primo problema che si presenta è quello di sistemare il serbatoio. In base al risultato di questo posizionamento, infatti, si dovranno poi prendere le opportune misure per realizzare gli attacchi del cupolo



*La Dominator nel proprio "habitat naturale".*

Segue >>

# Nata dalla passione per i rally d'Africa...



## ELABORAZIONI

no, della sella; delle fiancate e così via. La prima sorpresa che Renzo ha nell'affrontare questa operazione è che **il foro del serbatoio del Kappa 640 combacia al millesimo di millimetro con il foro del serbatoio del Dominator!** Che colpo!! È stato quindi relativamente semplice realizzare due staffe sul telaio per l'alloggiamento del grosso serbatoio. Una volta abbozzato il tutto si inizia col dare una sistemata alle plastiche e alle sovrastrutture. Il cupolino presenta dei graffi e un paio di incrinature che vengono riprese e sistemate con un po' di stucco per carrozzeria catalizzato.

Il cupolino del Kappa ha delle insenature (rientranze, realizzate appositamente per alloggiare gli indicatori di direzione) che non sono sicuramente aggressive e che penalizzano di molto la linea; utilizzando della schiuma poliuretanicca e della resina vengono ricoperte e fatte sparire completamente, a tutto vantaggio dell'estetica. Per i lavoretti di saldatura, la realizzazione delle staffe e la modifica delle pedane, Renzo si fa aiutare dal prezioso amico

*Il prezioso amico Pierino alle prese con i lavori di fresatura e saldatura.*



Pierino, il classico ometto pensionato che, se gli porti una lavatrice da sistemare, ti rende non solo la lavatrice ma anche un tostapane!

Per chi volesse intraprendere un'impresa simile, vale l'esempio ed il consiglio dell'amico Renzo: **fate sempre le cose che riuscite a fare senza spingervi oltre le vostre capacità**, poi affidatevi a chi sa fare il suo mestiere.

Renzo aveva bene in mente il risultato finale, ma, conoscendo i suoi limiti e le sue capacità, per le saldature e il montaggio delle parti meccaniche non ha esitato a rivolgersi ai professionisti esperti del loro mestiere. Finiti i primi interventi, che potremmo definire "di immagine", incominciano gli affinamenti dal punto di vista tecnico, che prevedono come primo step la rivisitazione del reparto sospensioni.

**Un caro amico di Renzo** è meccanico nel reparto corse KTM e **gli procura, ad un prezzo ridicolo, una forcella WP completa di piastre in ergal ricavate dal pieno e una pinza freno anteriore nuova Racing della Brembo.** "A noi non servono," dice, "perché gli steli sono anodizzati, non li vogliono per ora; da

*Sistematate le staffe si passa al montaggio del faro e del cockpit.*



quest'anno la Kappa vuole i colori color nero!" Da non crederci eh?

È il momento di dedicarsi al supporto del porta-roadbook e alle staffe porta-fari. Sfruttando gli attacchi del vecchio traliccio porta-strumentazione posizionato sul canotto di sterzo, a cui applica delle comodissime piastrine preforate in ferro acquistate in ferramenta al costo di 5 euro, Renzo inizia a costruire il suo **"cockpit dei poveri"**, sicuramente pesante ma dotato di una robustezza incredibile. Finito di dar forma all'anteriore è ora di occuparsi del retro, dove **il Dominator monta di serie i classici due scarichi**; occorrono quindi due fiancatine che devono entrambe avere lo svaso per i terminali. La sinistra va da sé (il Kappa ha già lo scarico su quel lato), ma la destra? La soluzione la propone Acerbis, che ha in catalogo la fiancatina destra del Suzuki DRZ 400 (15 euro di spesa). Viene tagliata nella parte finale e deformata con un phon industriale ad alta temperatura e, *volla*, il gioco è fatto! Viene poi montato il parafrangente posteriore (sempre proveniente da un KTM 640) su cui si installa un portapacchi in alluminio; visto che risulta un po' lungo, però, con un nastro adesivo da

*Forcella WP con piastre in ergal e pinza freno anteriore by Brembo.*



## Special Parts

Forcella WP con piastre in ergal e pinza freno Brembo € 350 | Serbatoio KTM LC4 Adventure 640 (usato) € 110 | Sella KTM LC4 Adventure 640 (usata) € 35 | Rivestimento sella in tinta bicolore € 50 | Fiancattine laterali KTM LC4 Adventure 640 (usate) € 30 | Fianchetto destro DRZ (nuovo) € 35 | Parafango posteriore KTM LC4 Adventure 640 (nuovo) € 26 | Coppia di fanalini su parafango posteriore (nuovi) marca Acerbis in gomma modello Trial € 31 | Parafango anteriore Rally KTM 660 (usato) € 45 | Cupolino, carena anteriore Ktm LC4 Adventure 640 (usato, stampo in resina) € 65 | Staffe preforate per costruzione cockpit porta-roadbook e supporto parafango posteriore € 15 (in ferramenta) | Trip master digitale Vector (nuovo) € 90 | Comandi al manubrio per trip master Vector (nuovo) € 18 | Manubrio Tommaselli in ergal anodizzato blu, piega alta (nuovo) € 35 | Riser alza-manubrio fatti in casa con blocchetti di alluminio, Costo zero | Manopole Rally in spugna Pro Grip (nuovo) € 18 | Portapacchi in alluminio su parafango posteriore (nuovo) € 25 | Sottocoppa di scorta per aggancio porta attrezzi (usato) € 15 | Porta attrezzi lato dx e sx su sottocoppa con relativa saldatura € 45 | Modifica flangia reggi mono posteriore (accorciata di 1,5 cm) € 20 | Coppia di proiettori anteriori epsoidali (nuovo) € 75 | Mano d'opera per impianto elettrico € 50 | Porta-roadbook elettrico € 120.

COSTO DELLA  
PREPARAZIONE  
MOTO INCLUSA:

1.500 €

3 mm viene presa la forma per tagliarlo e quindi arrotondare le eventuali sbavature. Eccoci ora ad affrontare la fase finale con la sistemazione del lato estetico e grafico (qua Renzo gioca in casa). Una sistematina al parafango anteriore, un po' di colore al parafango posteriore e si convince sempre di più che la colorazione ideale per la sua creatura è la livrea Rothmans delle Honda ufficiali delle Dakar dei tempi d'oro.

Le superfici delle carenature vengono dapprima tutte accuratamente levigate con una carta abrasiva da 320 al secco;

viene quindi data una bella mano di fondo bicomponente e infine verniciata tutta di bianco. Con l'ausilio di nastri-carta da carrozzeria vengono tracciate le righe e si inizia a verniciare partendo dai blu poi l'oro. Il tutto verrà poi cotto in forno per la finitura finale. La scelta cade su una vernice satinata che l'autore ritiene più elegante (e noi non possiamo che concordare, visto l'effetto finale ottenuto). Un'ultima "chicca" da intenditori Renzo la riserva alla sella, dove con l'aerografo imprime il tanto amato logo del Tuareg della Dakar! ||

Ed ecco la vista frontale prima delle rifiniture finali.



Il logo "Tuareg Dakar" in bella vista sulla sella.



Azzecatissimo il posteriore arricchito da un comodo portapacchi.

