

Χρηστικός super ήρωας



Για το 2022 το Dominar κερδίζει το προσωνύμιο Tour με νέα πολύτιμα αξεσουάρ στον βασικό του εξοπλισμό, που δημιουργούν μια από τις καλύτερες χρηστικές street μοτοσυκλέτες μεσαίου κυβισμού

Το νέο μοντέλο αντικαθιστά τη βασική έκδοση Dominar 400 και έρχεται με μεγάλη ζελατίνα, προστατευτικές χούφτες, καρίνα, σχάρα και μαξιλαράκι πλάτης για τον συνεπιβάτη, θύρα USB στο τιμόνι αήλα και βάση στήριξης για GPS. Εδώ θα κάνουμε μια παρατυπία στη δομή του τεστ μας, και θα παραθέσουμε πρώτα -αντί τελευταία- την τιμή του, που βρίσκεται στα 4.980 ευρώ.

Η τιμή αυτή σε συνάρτηση με τον πλούσιο χρηστικό εξοπλισμό είναι και το Unique Sales Point της μοτοσυκλέτας, που αναδεικνύεται ως μια εξαιρετική "τα κάνω όλα και συμφέρω" πρόταση στην ελληνική αγορά.

Ωριμότης πάνω απ' όλα

Με θαυμαστό τρόπο η Bajaj κατάφερε χρησιμοποιώντας ως βάση τον γνωστό για την αξιοπιστία και τις επιδόσεις του μονοκύλινδρο και υγρόψυκτο κινητήρα του KTM 390 Duke, να φτιάξει μια εντελώς νέα μοτοσυκλέτα. Εκεί που το 390 Duke βάζει φωτιά στα όνειρα των απανταχού "γρήγορων", αντίθετα το Dominar 400 Tour λειτουργεί πυροσβεστικά, πρεμώντας τα πνεύματα, και προτείνοντας επισκοδομητικό και ώριμο διάλογο μεταξύ μοτοσυκλέτας και αναβάτη.

Τι θέλεις; "Γκάζια." Είσαι σίγουρος; "Ναι!" Μμ, εντάξει, δεν ήθεω όχι στις αξιόλογες επιδόσεις που θα σου χαρίσουν ενεργητική ασφάλεια τόσο στην πόλη όσο και στον αυτοκινητόδρομο. "Α, οκ... το θέτεις σε λογική βάση βλήπω πονηρούλη..." Μα φυσικά. "Εγώ όμως θέλω σούζες και burnout και γόνατα κάτω..." Δεν είναι λίγο ανώριμα όλα αυτά; "Ε, δε νομίζω... με μπερδεύεις λίγο." Κοίτα να δεις. Καταρχήν σούζες και burnout απαγορεύονται από τον νόμο. Γόνατα κάτω αφορούν στην πίστα. Τι θέλεις εσύ στην πίστα; "Να... διασκεδάσω;" Α ναι. Η διασκέδαση. Υπερεκτιμημένη. Μη με παρεξηγήσεις, δεν την απορρίπτω εντελώς, αήλα δεν κάνεις τη δουλειά σου με διασκέδαση, κι εγώ δεν είμαι παιδί να σπαταλώ το χρόνο και το χρήμα μου στο παιχνίδι. Από την άλλη, η χρηστικότητα, η άνεση, η φιλικότητα, η αξιοπιστία, η οικονομία... αυτές μάλιστα, αξίες σοβαρές, διαχρονικές και ουσιαστικές! Και σε βγάζουν ασπροπρόσωπο καθημερινά, χαρίζουν πρεμία πνεύματος, εξαλείφουν τις δυσάρεστες εκπλήξεις, και κάνουν τις επισκέψεις σε βενζινάδικα αραιές, και στο συνεργείο καθαρά διαδικαστικές -μόνο για την προγραμματισμένη συντήρηση. Κάπου εδώ ο χρήστης που αποζητά επιδόσεις είτε αποχωρεί βάζοντας πλήρη για "πορτοκαλί" ακτές, είτε το σκέφτεται λίγο παραπάνω. "Βρε ήες να έχει δίκιο;" Από την άλλη, τα ώριμα μυαλά έχουν ήδη βρει τη νιρβάνα τους σε όσα

EKO
PREMIUM
98



Οι δυο οθόνες των οργάνων έχουν μεγάλο όγκο πληροφορίας, όμως η δεύτερη οθόνη, στο ρεζερβουάρ είναι πολύ χαμηλά και σε αποσπώ επικίνδυνα αν την συμβουλευέσαι



Πολύ άνετες οι σέλες αναβάτη – συνεπιβάτη, με τον τελευταίο να έχει και sissy bar, και χειρολαβές

απομακρύνει τον αέρα από τον κορμό του αναβάτη, ενώ παράλληλα δεν χαλά την αισθητική της μοτοσυκλέτας. Στην προστασία από κρύο, βροχή και τα ρέστα συνεισφέρουν και οι εξαιρετικές χούφτες, που καλύπτουν εντελώς τα χέρια. Καλύτερα θα βρείτε μόνο στις γνωστές αδιάβροχες Neoprene χούφτες που περικλείουν τα χέρια του αναβάτη, χούφτες που συνήθως βλέπουμε σε scooter ή σε μοτοσυκλέτες στη Βόρεια Ευρώπη. Η καρλίνα είναι όμορφη, και προστατεύει σε ανεβάζματα / κατεβάζματα από πεζοδρόμια. Η σχάρα είναι στιβαρή και έχει και χειρολαβές αήλη και μαξιλαράκι πλάτης για τον συνεπιβάτη που παρά το αστείο του μέγεθος κάνει καλή δουλειά. Μαζί με τη φαρδιά και άνετη σέλα, το δεύτερο άτομο θα αισθανθεί ιδιαίτερα άνετα και θα σας συντροφεύσει χωρίς παράπονο ακόμα και στο ταξίδι. Κάτω από τη σέλα του συνεπιβάτη θα βρείτε και τα εργαλεία της μοτοσυκλέτας. Η θύρα USB είναι στη σωστή θέση, δηλαδή στο τιμόνι κάτω από τα όργανα, και με ένα πολύ κοντό καλώδιο μπορείτε να συνδέσετε σε αυτή το smartphone / GPS σας, για το οποίο υπάρχει και βάση στήριξης πάνω από τα όργανα. Τώρα η δική μας διαγκάνα για κάποιον λόγο δεν έπιασε γερά στη συγκεκριμένη βάση (που είναι μισή κυλινδρική και μισή επίπεδη) αήλη έπιασε μια χαρά στο τιμόνι του Dominar, οπότε κάναμε τη δουλειά μας. Ίσως με μια διαφορετική διαγκάνα να μπορούσαμε να χρησιμοποιήσουμε και την ενδεδειγμένη βάση του Bajaj. Σημειώστε τέλος πως αν θέλτε να χρησιμοποιήσετε τη βάση της μοτοσυκλέτας θα πρέπει να έχετε και έναν μακρύ σύνδεσμο για να σκωθεθεί ψηλά το κινητό και να μην κρύβει τα όργανα.

Μπορεί λοιπόν να μην έχουμε συνδεσιμότητα, traction control, και λοιπά ηλεκτρονικά "μπημπηκία", όμως τα εξ-

τρα του "Tour" προσθέτουν ουσιαστικούς χρηστικούς πόντους στο Dominar, που αφορούν στην άνεση και προστασία των επιβαινόντων, στο φόρτωμα της μοτοσυκλέτας, αήλη και στην πληρότητα.

Περνώντας στην ποιότητα κατασκευής (συναρμολογή, εξαρτήματα, ανάγλυφα λογότυπα, κλπ.), αυτή σε πείθει και με το παραπάνω, ενώ όπως και οι υπόλοιπες μοτοσυκλέτες της εταιρείας, το Dominar 400 Tour είναι over-engineered σε πλαίσιο και αναρτήσεις, ώστε να μπορεί να τα βγάλει πέρα ακόμα και στις πολύ δύσκολες καιρικές και οδικές συνθήκες της Ινδίας -στην Ευρώπη απλώς χασμουριέται. Στιβαρό ανεστραμμένο πιρούνι 43 mm (δίχως ρυθμίσεις), μονό πίσω αμορτισέρ με προφόρτιση ελατηρίου, και ξεχωριστό δοχείο αερίου, κτηνώδες πλαίσιο δυο δοκών από ατσάλι, στιβαρό ψαλίδι. Καμία ελαστικότητα, και στρεπτική ακαμψία όσο λίγα δίκυκλα της κατηγορίας. Η παραπάνω ακαμψία θα ήταν ίσως υπερβολή αν συνδυαζόταν και με σφιχτές αναρτή-



Κινητήρας τέρας αξιοπιστίας, δυνατός όσο χρειάζεται και με μακρύ γρανάζωμα για έξτρα αξιοπιστία και μεγάλη τελική



Το πίσω φωτιστικό σώμα θυμίζει στους παλιότερους εκείνο των SV 650 / 1000

σεις, με τη Bajaj να έχει φροντίσει από το 2019 για αυτό, με πιο μαθακό setup που στόχο έχει την άνεση.

Ο κινητήρας μπορεί να βασίζεται σε εκείνον του 390 Duke, όμως έχει άλλο πιστόνι, άλλες ρυθμίσεις, νέο αντικραδαμικό άξονα, και αρκετές ακόμα διαφοροποιήσεις, ενώ διαθέτει και τρία (!) μπουζί, μοναδική λύση της Bajaj που βοηθά στην καύση ακόμα και βενζίνης χαμηλών οκτανίων. Τα τρία αυτά μπουζί μας παίδεψαν στη δυναμομέτρηση, δυσκολεύοντας την απεικόνιση στις χαμηλές ιπποδύναμης και ροπής. Και ματάκι έχουμε στον κινητήρα για εύκολο έλεγχο της στάθμης λαδιού, αήλη και ματάκι στο ψυγείο για τον έλεγχο της στάθμης ψυκτικού.

Στα όργανα το Dominar έχει μια ιδιαίτερη λύση που είχαμε πρώτα δει σε προηγούμενο Ducati Diavel, με τη χρήση δυο LCD οθονών, μια στην παραδοσιακή θέση στο τιμόνι και μια ακόμη στο ρεζερβουάρ. Ως design χτυπά στο μάτι, όμως πάσχει από χρηστικότητα, καθώς για να δεις τις ενδείξεις της οθόνης του ρεζερβουάρ πρέπει να πάρεις τα μάτια σου από τον δρόμο και να σκύψεις, κάτι που μπορεί να αποδειχτεί επικίνδυνο. Ευτυχώς πήλυνε το λογότυπο της Bajaj δεν έχει μπλε χρώμα όπως παλιά, και δεν το μπερδεύεις με τη λυχνία του προβολέα.

Δεν σπάει, δεν χαλάει, δεν ενοχλεί - βολεύει πολύ

Η πρώτη επαφή από τη σέλα του Dominar αφορά στην όρθια και άνετη



θέση οδήγησης και στο μεγάλο βάρος της μοτοσυκλέτας. Η ακαμψία έχει από πίσω της και αρκετό ατσάλι, και τα 190 γεμάτα κιλά είναι μπόλικα για μοτοσυκλέτα της κατηγορίας, θα τα νιώσεις όμως περισσότερο στις στατικές manούβρες.

Το Dominar έχει γραμμική απόδοση κινητήρα δίχως τρύπες, ενώ είναι αρκετά μακρύ σε γρανάζωμα, με τους 33 ίππους στον τροχό να του χαρίζουν τελική ταχύτητα 163 χλμ/ώρα στην ευθεία. Μάλιστα στην κατηφόρα είδα μέχρι και... 177 χλμ/ώρα στο κοντέρ δίχως να βρω κόφτη! Κι όλα αυτά χωρίς ενοχλητικούς κραδασμούς, και με εξαιρετική προστασία από τα στοιχεία της φύσης. Βάλτε και την μέση αυτονομία των 300+ χιλιομέτρων και το δικάβαλο ταξίδι μέχρι τα πέρατα του κόσμου είναι στις δυνατότητες της μοτοσυκλέτας. Το πλαίσιο συνηγορεί στη σταθερότητα του Dominar σε όλες τις συνθήκες, ενώ οι αναρτήσεις είναι άνετες, δίχως όμως να ακολουθούν με

ακρίβεια τις ανωμαλίες της ασφάλτου σε γρήγορη οδήγηση, κάτι που μαζί με τα σκληρά ελαστικά πρώτης τοποθέτησης της ινδικής MRF (Madras Rubber Factory) βάζουν τα όρια της κατασκευής όσον αφορά στη спор οδήγηση. Όπως προείπαμε όμως, εδώ στόχος είναι η άνεση, και από αυτήν έχουμε μπόλικη σε σαμάρια και λακκούβες. Τα φρένα της BYBRE έχουν δικάβαλο ABS, και όση δύναμη χρειάζεσαι για να νιώσεις ασφαλή. Δεν θα λέγαμε ότι σε λίγη παραπάνω, όμως όπως σε όλους τους τομείς του Dominar, έχεις αυτό που χρειάζεται, και όχι αυτό που ονειρεύεσαι. Τα φώτα του Dominar είναι πάρα πολύ δυνατά, και με σωστή δέσμη, η τάπη ρεζερβουάρ είναι αεροπορικού τύπου με μεντεσέ, οι καθρέπτες είναι καλοί και δεν θολώνουν και η κόρνα αποδείχτηκε δυνατή.

Παντοτινός πιστός σύντροφος

Οικονομικό, χρηστικό, άνετο, φιλικό, δεν καίει, τα κάνει όλα και συμφέρει, ενώ είναι ταγμένο να υπηρετεί αναβάτη και συνεπιβάτη, χωρίς να προβληματίζει πουθενά. Είναι λίγο πιο βαρύ απ' ό,τι θα θέλαμε και δεν θα ενθουσιάσει τους θερμόαιμους αναβάτες, βγάζει όμως αέρα μοναδικής ωριμότητας και κάνει τικ σε όλα τα χρηστικά κουτάκια που θα μπορούσε κανείς να φανταστεί.



Ο πιο πλούσιος στάνταρ εξοπλισμός για το Dominar εξυψώνει κι άλλο τον ολοκληρωμένο χρηστικό χαρακτήρα της μοτοσυκλέτας

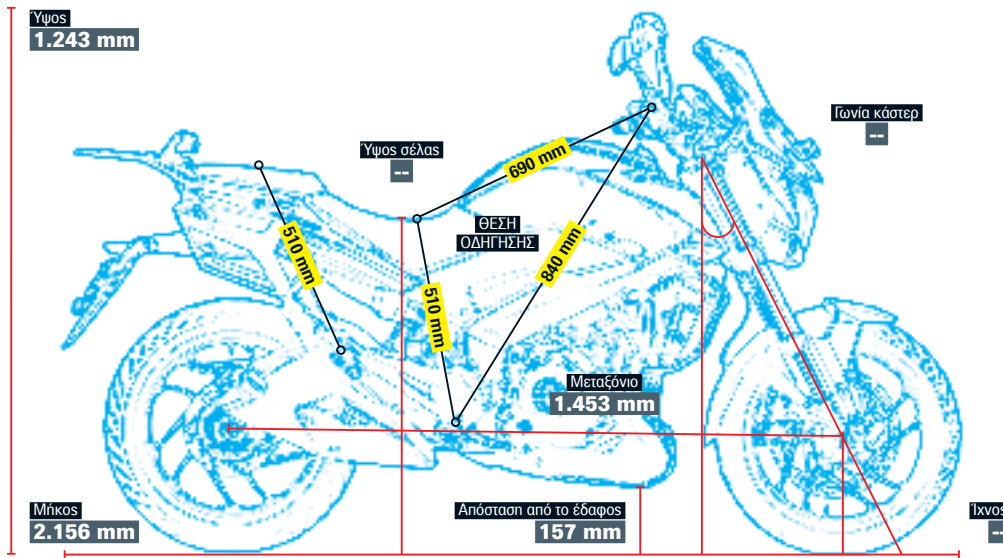
Μεγάλος δίσκος, ακτινική διαγκάνα της BYBRE -με λιγότερη δύναμη απ' ό,τι περιμένεις- και δικάβαλο ABS



Bajaj Dominar 400 Tour

K-Motors SEE

€ 4.980



Εξοπλισμός αναβάτη

Κράνος: **HJC** Μπουφάν: **Nordcode**
Παντελόνι: **Nordcode**
Γάντια: **Nordcode** Μπότες: **Forma**



ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος: Περιμετρικό δυο δοκών από ατσάλι
Πλάτος (mm): 1.243

Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): 181 / 193

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος: Μονοκύλινδρος, τετράχρονος, υγρόψυκτος

Διάμετρος επί διαδρομή (mm): 89 x 60

Χωρητικότητα (cc): 373.3

Σχέση συμπίεσης: 12:1

Ισχύς (HP/rpm): 39,4 / 8.800

Ροπή (kg.m/rpm): 3,57 / 6.500

Ειδική ισχύς (HP/l): 105,5

Τροφοδοσία: Ψεκασμός

Σύστημα εξαγωγής: 1 σε 1

Σύστημα λίπανσης: Υγρό κάρτερ

Σύστημα εκκίνησης: Μίζα

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης: Υγρός, πολύδισκος, μηχανικός, περιορισμένης ολίσθησης με υποβοήθηση

Πρωτεύουσα μετάδοση / σκέπη: Δ.Α.

Τελική μετάδοση / σκέπη: Αλυσίδα / Δ.Α.

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Ρύθμιση βαλβίδων (km): 20.000

Αλλαγί λαδιού (km): 5.000

Ποσότητα λαδιού με/χωρίς φίλτρο (l): 1.700

Φίλτρο λαδιού / αλλαγί (km): 5.000

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ

Km/h	Sec	Μέτρα
0-50	2,18	22,93
0-100	6,88	125,13
0-150	28,63	945,82

ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ

Μέτρα	Sec	km/h
0-400	15,03	136,61
0-1.000	29,95	149,51

ΕΙΚΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ

Km/h	Sec	Μέτρα
80-140	11,85	386,7

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ (sec/μέτρα)

Km/h	4n	5n	6n
40-80	4,18/69,65	6,13/102,6	7,23/125,9
80-120	5,95/171,66	7,08/199,67	12,06/338,76

ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑ

Km/h	Sec	Μέτρα
120-40	2,61	59,53

ΚΙΛΑ ΑΝΑ ΙΠΠΟ

	Κενή	Γεμάτη
Θεωρητικά	-	-
Πραγματικά	5,36	5,72

Μέτρηση Βάρους

Πίσω
51,4%

190,0 kg

χωρίς καύσιμο:
178,0 kg

Σφάλμα στοιχείων κατασκευαστή: **+1,55%**

Εμπρός
48,6%

ΠΙΣΩ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Μονό αμορτισέρ

Διαδρομή (mm): 110

Ρυθμίσεις: Προφόρτιση Ελατηρίου

ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: Δ.Α.

Ελαστικά: 150/60-17

ΦΡΕΝΟ

Δισκόφρενο, 230 mm, ABS

ΕΜΠΡΟΣ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Ανεστραμμένο πιουόνι

Διαδρομή/Διάμετρος (mm): 135 / 43

Ρυθμίσεις: -

ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: Δ.Α.

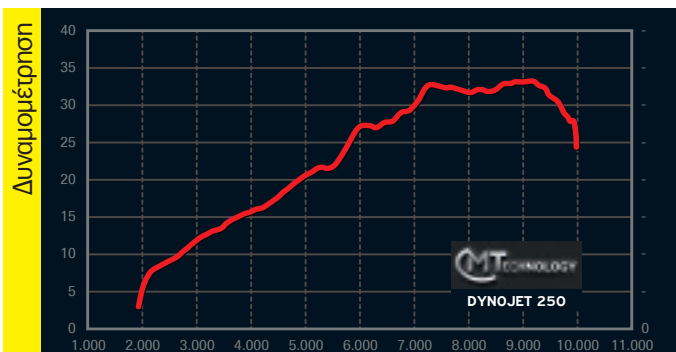
Ελαστικά: 110/70-17

ΦΡΕΝΟ

Δισκόφρενο 320 mm, ABS

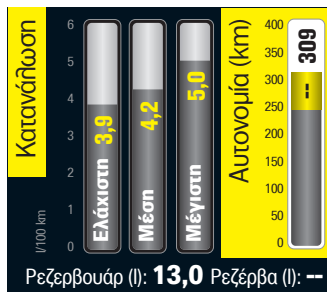
ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Δυο LCD ψηφιακές οθόνες με ενδείξεις ταχύμετρου, στροφόμετρου, στάθμης καυσίμου, εναπομείναντα χιλιόμετρα μέχρι τον επόμενο ανεφοδιασμό, ταχύτητας κιβωτίου, μέσης κατανάλωσης, μέσης ωριαίας, ολικού και δυο μερικών χιλιομετρικών, ρολογιού, shift light, ζελατίνα, χούφτες, σκάρα, πλάτη συννεπιβάτη, καρίνα, θύρα USB, LED φώτα, φωτιζόμενοι διακόπτες



Γραμμική απόδοση χωρίς τρύπες και σκαλοπάτια, μέχρι τον κόφτη.

● Ισχύς (HP): **33,21 / 9.100**
● Ροπή (kg.m/rpm): **2,84 / 6.700**



Ρεζερβουάρ (l): **13,0** Ρεζέρβα (l): --

Το **MOTO** γεμίζει με

EKO PREMIUM 98