

Aprilia Caponord Rally 1200 **PREGI** ● Suspensioni, motore e comfort

**DIFETTI** ● Frizione e strumentazione

**Prezzo** 17.050 €

PROVA MAXI ENDURO

# APRILIA CAPONORD RALLY 1200

La maxi enduro italiana si conferma una moto da turismo al top grazie all'ottima ciclistica, qui con l'inedita ruota anteriore da 19". E' molto sicura grazie alle sospensioni attive, all'ABS e al controllo di trazione. Il motore da 125 cavalli ha tanta potenza e non scalda, mentre il cambio è rapportato un po' lungo

di **Andrea Perfetti**



**L**a Casa di Noale dà retta alla clientela e introduce in gamma la Caponord Rally 1200. Rispetto alla validissima Caponord 1200 Travel Pack (leggi qui la nostra recente prova), la Rally non è un semplice restyling. E' molto di più. Cambiano infatti le ruote (qui a raggi tubeless con un brevetto Aprilia del 2001), davanti al posto della stradalissima da 17" debutta quella da 19" e di conseguenza variano anche le quote del cannotto di sterzo, i piedini della forcella (qui a perno avanzato) e il radiatore (ricurvo per ospitare la ruota più grande). Crescono le dimensioni del parabrezza (sempre regolabile, con un'escursione di 5 cm), ci sono i fari a LED, le barre di protezione del motore e le borse laterali da 33 litri. Troviamo confermata la dotazione tecnologica di prim'ordine della Travel Pack, che comprende

le sospensioni semi attive ADD, il cruise control, il controllo di trazione e l'ABS (entrambi facilmente disinseribili). Ci sono i paramani, mentre sono optional il cavalletto centrale e le manopole riscaldabili. Il prezzo di listino è da ammiraglia (17.050 euro), ma in questo segmento la Caponord Rally è tra le più vantaggiose (la BMW R1200GS, per citarne una, sfiora i 20.000 euro con la stessa dotazione). Ma non pensate che un prezzo più basso corrisponda a finiture scadenti; la moto italiana è costruita bene, non ci sono dettagli posticci o poco curati.

A Noale lavora infatti un team di ingegneri appassionati e competenti, che non lascia nulla al caso. Ora facciamo un passo indietro - ma nemmeno troppo - e ripassiamo la scheda tecnica della Caponord, che vi avevamo presentato nel mese di agosto del 2014, quando la maxi di Noale fu leggermente rivista.





### Il motore: 125 cavalli a soli 8.000 giri. E tre mappe

Il motore è il bicilindrico a V di 90° di 1.197 cc con acceleratore ride-by-wire e tre mappature. Di serie c'è il controllo di trazione impostabile su tre livelli. Ci sono due iniettori per cilindro, la doppia accensione e la valvola paralizzatrice a controllo elettronico con camera di compensazione (introdotta nel 2014 su tutta la gamma). La Caponord 1200 ha una potenza di 125 cavalli a soli 8.000 giri, la coppia massima è di 11,7 kgm a 6.800 giri. Il cambio è a sei marce ed è servito da una frizione a comando idraulico.

### La ciclistica: sospensioni semi attive e telaio a traliccio

Il telaio è un robusto traliccio in tubi di acciaio con piastre inferiori e forcellone in lega leggera.

Nell'allestimento Travel Pack e sulla Rally che stiamo provando ci sono le sospensioni semiattive ADD (Aprilia Dynamic Damping), sviluppate e brevettate dalla casa di Noale (quattro i brevetti). Il sistema misura l'energia trasmessa al veicolo dalle asperità dell'asfalto, riconosce le fasi di guida (accelerazione, rilascio del gas, frenata, gas costante) e adatta la taratura in tempo reale per migliorare il comfort e la stabilità; inoltre mantiene l'assetto della moto grazie agli algoritmi sky-hook e acceleration driven damping, già noti nel mondo auto (dove l'indice di difettosità degli apparati elettronici è prossimo allo zero). Il pilota non deve impazzire col menù di gestione a seconda dello stile di guida o del tipo di fondo. La centralina elettronica varia automaticamente la risposta idraulica in compressione e ritorno di forcella e ammortizzatore. Il sistema è semiatti-

vo, infatti non è inclusa la variazione del precarico della molla anche se, a dirla tutta, la Caponord va oltre e implementa questa funzione sull'ammortizzatore. Il pilota può scegliere un precarico preciso in base alle condizioni di carico, oppure lasciare che sia la centralina a leggere la variazione di altezza del posteriore e regolare di conseguenza la risposta della molla. In questo caso possiamo quindi affermare che la sospensione posteriore è di tipo attivo.

### I freni e le ruote: cerchio da 19" e impianto Brembo con ABS Continental

I cerchi sono a raggi e di tipo tubeless, da 19 pollici davanti (con pneumatico 120/70 ma è omologato anche il 110/90) e 17 dietro (170/60, in alternativa si può impiegare anche il 150/70). Aprilia ha scelto le ottime Metzeler Tourance Next per il primo equipaggiamento. L'impianto frenante è Brembo, che fornisce i

dischi flottanti da 320 mm e le pinze monoblocco a 4 pistoncini ad attacco radiale nonché un disco singolo da 240 mm, tutti gestiti dall'ABS (Continental) a due canali di serie. Il peso a secco è di 238 kg (228 per la Travel Pack) senza benzina, mentre la sella è a soli 840 mm da terra. Le due borse laterali di serie hanno una capienza di 33 litri ciascuna e sono apribili per intero o solo dalla parte superiore; la cover è in alluminio. Il serbatoio contiene 24 litri (5 sono di riserva).

### La strumentazione

La strumentazione è chiara e leggibile, ma manca di qualche info a cui ormai siamo abituati su questo tipo di moto (consumi e temperatura esterna in particolare). Aprilia viene incontro con l'accessorio AMP (Aprilia Multimedia Platform a 160 euro), che consente di collegare lo smartphone (Apple o Android) alla moto, ottenendo una serie innumerevole di info molto utili (compreso il navigatore satellitare e i dati di consumo).





### La nostra prova su strada

La Sardegna fa un bel brindisi a ogni nuova Aprilia Caponord. Avevamo provato la prima Caponord (della nuova generazione) nel 2013 sotto l'acqua e abbiamo fatto amicizia con l'inedita Rally nel 2015 sotto un nubifragio bestiale che non ci ha dato tregua. L'asfalto bagnato da un lato limita la performance su strada, ma dall'altro fa immediatamente comprendere la bontà ciclistica della moto. Nel caso della Rally possiamo anche spingerci oltre e sottolineare come in queste condizioni l'Aprilia svetti con una dinamica di guida e un'efficienza dei controlli elettronici ai vertici della categoria. Categoria che nel frattempo non è stata certo con le mani in mano. Per la Rally valgono le impressioni positive riscontrate sulla Travel Pack. Le vibrazioni sono molto ridotte e l'ergonomia non presta il fianco alle critiche.

I vari comandi sono precisi, in particolare il cambio è un burro al pari dell'acceleratore elettronico (privo di giochi nel chiudi-apri). La leva della frizione richiede uno sforzo sopra la media, ma ci si fa l'abitudine. La rapportatura delle marce non cambia e si rivela ancora un po' troppo lunga (quinta e sesta si usano praticamente solo sopra i 90 orari), di contro la regolarità del grosso bicilindrico evita gli strappi ai bassi regimi. Il bicilindrico Aprilia è molto fluido, quasi al livello dell'ottimo boxer BMW. A 130 km/h indicati, corrispondenti a 122 effettivi, il motore gira a soli 4.700 giri in sesta. La gestione dei cavalli per mezzo dell'acceleratore ride-by-wire è meravigliosa. Delle tre mappature (Touring e Sport da 125 cavalli, Rain da 100) abbiamo usato per lo più le prime due, mentre la Rain ci è parsa superflua anche in condizioni di umido. Il motore è infatti

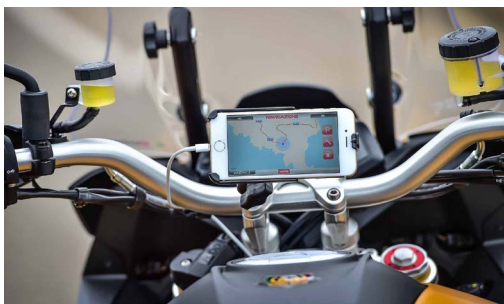


tanto potente quanto gestibile nello scaricare a terra la potenza. Nel polso destro il pilota ha la misura di ogni cavallo della Rally. In più c'è un controllo di trazione perfettamente tarato. Il twin italiano riprende con decisione dai 2 ai 4.000 giri, a 5.000 è già bello sportivo e a 6.000 giri cambia carattere e si lancia verso il limitatore (a 9.000 giri) con un boato esaltante dallo scarico (di serie). Il calore che sale dal motore è nella media del segmento e in movimento viene dissipato correttamente, senza investire le gambe. Con le sospensioni semi attive non ci sono setting da impostare o pomelli di precarico da girare. Quando freni forte, la forcella reagisce chiudendo

quel che serve l'idraulica in tempo reale e affondando davvero poco. Ma basta rilasciare il freno e iniziare la curva per percepire nuovamente la grande scorrevolezza delle sospensioni. La moto digerisce così allo stesso modo i tratti rovinati come la guida più decisa, adeguandosi alle situazioni più diverse. La Caponord Rally si conferma una moto eccellente sia nel turismo in coppia, sia nella guida sportiva. Con il bagnato non abbiamo ovviamente esagerato con le pieghe, ma la Rally col cerchio da 19" ha evidenziato una tenuta di strada assai simile alla Caponord più stradale. È veloce nello scendere in piega e molto intuitiva nel mantenere le traiettorie. Aumenta un po'







l'inerzia nei cambi di direzione a causa del diverso effetto giroscopico della ruota, ma non cala il piacere di guida. Risulta più semplice condurre la moto sugli sterzati, dove la diversa geometria della ciclistica dovuta al pneumatico più grande rende la Rally più stabile e meno incline a chiudere lo sterzo in presenza di fango o sabbia. Non abbiamo calcolato il consumo della nuova Aprilia, ma vi ricordiamo che nell'extraurbano la Caponord Travel Pack percorre in media 17,5 km/l. **M**



SCHEDA TECNICA

- Aprilia Caponord Rally Raid 13.950 euro**
- Cilindrata** 1.197 cc
- Tipo motore** termico
- Tempi** 4
- Cilindri** 2
- Configurazione cilindri** a V
- Disposizione cilindri** longitudinale
- Inclinazione cilindri** n.d.
- Inclinazione cilindri** a V 90
- Raffreddamento** a liquido
- Avviamento** elettrico
- Alesaggio** 106 mm
- Corsa** 67,8 mm
- Frizione** multidisco
- Distribuzione** bialbero
- Ride by Wire** Sì
- Controllo trazione** Sì
- Mappe motore** 3
- Potenza** 125 cv - 92 kw - 8.250 rpm
- Coppia** 12 kgm - 115 nm - 6.800 rpm
- Numero marce** 6
- Capacità serbatoio carburante** 24 lt
- Capacità riserva carburante** 5 lt

ABBIGLIAMENTO

- Casco** Suomy Tourer
- Giacca** Dainese
- Guanti** Dainese
- Stivali** TCX