

Aprilia Caponord 1200 Travelpack

**PREGI** ● Motore potente e trattabile

**DIFETTI** ● Frizione dura

Prezzo 16.500 €



PROVA SU STRADA

# GUIDA COI FIOCCHI

A Noale le moto nascono con indiscutibili qualità stradali. Ne abbiamo avuto la riprova nel nostro test in Francia tra Verdon e Col de la Bonette. Ciclistica impeccabile, motore potente e regolare, freni instancabili. I consumi però salgono quando si chiedono le massime prestazioni  
**di Andrea Perfetti**



e valigie laterali da 29 litri (ciascuna contiene un casco integrale). Si tratta di una quotazione importante, ma inferiore rispetto alla concorrenti con pari equipaggiamento. A 14.100 euro c'è in listino la Caponord senza borse e sospensioni elettroniche (ma con ABS e controllo di trazione). Tre i colori: nero, bianco o rosso (scompare il grigio del modello 2013). Appunti di viaggio: 585 km in 9 ore e 37 minuti. Con la Caponord ci attende un test su un itinerario superbo: in poco meno di due giorni percorreremo 585 km, stando in sella complessivamente quasi 10 ore su alcune tra le più belle strade della Francia (trovate nella gallery a destra le mappe di Google dei nostri giri). La moto, come anticipato, non è una novità, ma in effetti se ne parla sempre poco. Gli appassionati scrivono fiumi di parole sulle "solite" case (BMW e Ducati, così non facciamo nomi), trascurando un po' le aziende più giovani, ma non per questo meno capaci. La casa veneta ha deciso di organizzare questo tour sulla Alpi Marittime francesi proprio per riportare un po' di attenzione sulla sua maxi da turismo. E ha fatto

**A**prilia Caponord 1200 Travelpack, ci eravamo lasciati a Cagliari nel marzo dello scorso anno. Ci ritroviamo ora, nel sud della Francia, per una prova di due giorni su strade superlative (che vi consigliamo caldamente durante le vacanze estive, ve ne parleremo in seguito). L'Aprilia non cambia rispetto a quella dello scorso anno (i più attenti noteranno solo un piccolo carter trasparente di plastica sopra il cilindro posteriore, utile a meglio isolare il pilota dal calore del motore). Ed è giusto così, chi ha letto la nostra prova del 2013 avrà notato che di appunti e di critiche alla Caponord ne erano stati mossi assai pochi. E sono gli stessi che ritroviamo qui: la strumentazione potrebbe essere più completa (mancano i dati relativi al consumo e l'indicazione della

temperatura esterna), il comando della frizione non è morbido come sulle concorrenti e c'è un po' di calore dal motore nella guida in città (ma le rivali, sotto questa voce, fanno peggio). Il resto è puro piacere di guida. L'Aprilia Caponord 1200 Travelpack va infatti provata per avere la conferma che nulla invidia alle migliori moto da turismo europee e giapponesi. E qui parte il nostro invito alla dirigenza di Noale affinché spinga sui demo ride per i clienti, e pure su un'assistenza post vendita di alto livello, fondamentale quando il cliente sborsa cifre importanti. Sì, perché la Caponord Travelpack offre tanto, e ha un prezzo che va di conseguenza. Con 16.500 euro vi portate a casa la versione full optional, che dispone di ABS, controllo di trazione, cruise control, sospensioni elettroniche semi attive, ride by wire (Aprilia fu la prima sia nelle corse con la Cube, che su strada con la Shiver), paramani, cavalletto centrale





benissimo, in questo modo ci dà infatti la possibilità di riproporre ai lettori le impressioni di guida di una moto italianissima che va un gran bene. Con lei siamo partiti da Saint Paul de Venche e abbiamo raggiunto le splendide gole del Verdon, dal Lago di Santa Croce su fino al Lago di Castillon e a Saint Julien du Verdon. Abbiamo poi imboccato la statale N202 e guidato la Caponord in direzione delle Alpi Marittime. Lasciate alle spalle le acque turchesi del canyon francese, la prossima meta è in alta quota. Stiamo infatti raggiungendo il Col de la Bonette, a 2.802 metri. Proseguiamo sulla strada D2202, per poi prendere la D28, la D30 e la M2205. Siamo finalmente sulla statale 64 che, costeggiando i fortini abbandonati de la Pelousette e di Restefond, ci porta al colle. Il colle è da sempre considerato uno dei valichi stradali più alti in Europa, dopo il Colle dell'Iseran, il Passo dello Stelvio e il Colle dell'Agnello. Dal colle parte la strada che abbiamo percorso con l'Aprilia, che termina a 2.802 m, facendo il giro della Cima de la Bonette (2.860

m). Questa strada è considerata il più alto punto di circolazione stradale di tutte le Alpi (in realtà il Colle del Sommeiller, in Val di Susa, raggiunge i 2.993 m.s.l.m. ed è quindi la strada più alta delle Alpi). Fatte le foto di rito alla svelta (anche a luglio la temperatura sulla cima è decisamente fresca), scendiamo a Barcelonnette, dove trascorreremo la notte in un tipico albergo-chalet di montagna.

Il giorno seguente percorriamo una fantastica strada in alta quota (la D902), che costeggia una serie di prati e boschi dove è facile vedere caprioli e marmotte (e persino una volpe – come è successo a noi – se siete fortunati!). Abbandoniamo quindi le belle temperature alpine e in un paio d'ore siamo nuovamente vicino al mare, in Costa Azzurra.

### Aprilia Caponord. Com'è fatta e come va

Di lei dovrete sapere già tutto. Le dedichiamo comunque un veloce ripasso. Il motore è un





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 parzializzatrice a controllo elettronico. Lo scarico basso (e regolabile in altezza) consente di integrare facilmente le valigie laterali. La Caponord 1200 ha una potenza di 125 cavalli a soli 8.250 giri, la coppia massima è di 11,7 kgm a 6.800 giri. Il telaio è un robusto traliccio in tubi di acciaio con piastre inferiori e forcellone in lega leggera. Nell'allestimento Travel Pack troviamo 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). In cosa si traduce tutto ciò? Nel fatto che il pilota non diventa matto col menù di gestione a seconda dello stile di guida o del tipo di fondo. Ci pensa la moto che – come vedremo – non sbaglia un colpo. La centralina elettronica varia automaticamente la risposta idraulica in compressione e ritorno di forcella e ammortizzatore. Il sistema è semiattivo, 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 cerchi sono da 17 pollici e sono realizzati in lega leggera, gli pneumatici misurano 120/70 e 180/55 all'anteriore e posteriore (Dunlop Sportmax Qualifier II). 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 a due canali di serie. Il peso a secco è di 228 kg per la Travel Pack, mentre la sella è a soli 840 mm da terra, mentre la larghezza della moto con le due borse laterali è contenuta in soli 908 mm (forse il valore più basso tra le moto di questa fascia). Il serbatoio contiene 24 litri. L'Aprilia Caponord 1200 Travelpack è una moto comoda e accogliente. Le vibrazioni sono ridotte ai minimi termini e l'ergonomia è perfetta anche per gli spillungoni. Sono comodi tutti i comandi, in particolare il cambio che è un burro al pari dell'acceleratore



elettronico (privo di giochi nel chiudi-apri). Solo la leva della frizione richiede uno sforzo sopra la media, ma ci si fa presto l'abitudine. La rapporto di marce è un po' troppo lunga (quinta e sesta si usano praticamente solo sopra i 90 orari), di contro la regolarità del grosso bicilindrico evita strappi ai bassi regimi. In questo il motore Aprilia si mostra decisamente più regolare e fluido rispetto a Ducati e KTM, e solo un filo più brusco del 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 una delle principali fonti di piacere in sella alla moto di Noale. 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. Il motore ha infatti un'erogazione sempre piena, ma lineare, che non mette in imbarazzo. In più

c'è un controllo di trazione perfettamente tarato. Il bicilindrico Aprilia riprende con decisione dai 2 ai 4.000 giri, a 5.000 ha già una spinta molto decisa e sportiva, mentre a 6.000 giri molla una castagna che fa raggiungere in un battibaleno i 9.000 giri di intervento del limitatore. Il rumore (la moto in prova ha lo scarico Arrow omologato) è pieno e personale, a tratti cupo. Il calore che sale da motore è nella media del segmento e si avverte in coda con temperature esterne alte; in movimento viene dissipato correttamente. Il comportamento dinamico dell' Aprilia Caponord 1200 Travelpack è quello a cui ci hanno abituato le maxi Aprilia degli ultimi anni: roba da leccarsi i baffi sotto la visiera. Non ci sono setting da impostare (ma poi, quanti li usano davvero?), pensano a tutto le sospensioni semiattive. In soldoni significa che, quando andiamo a pinzare forte, la forcella reagisce chiudendo quel che serve

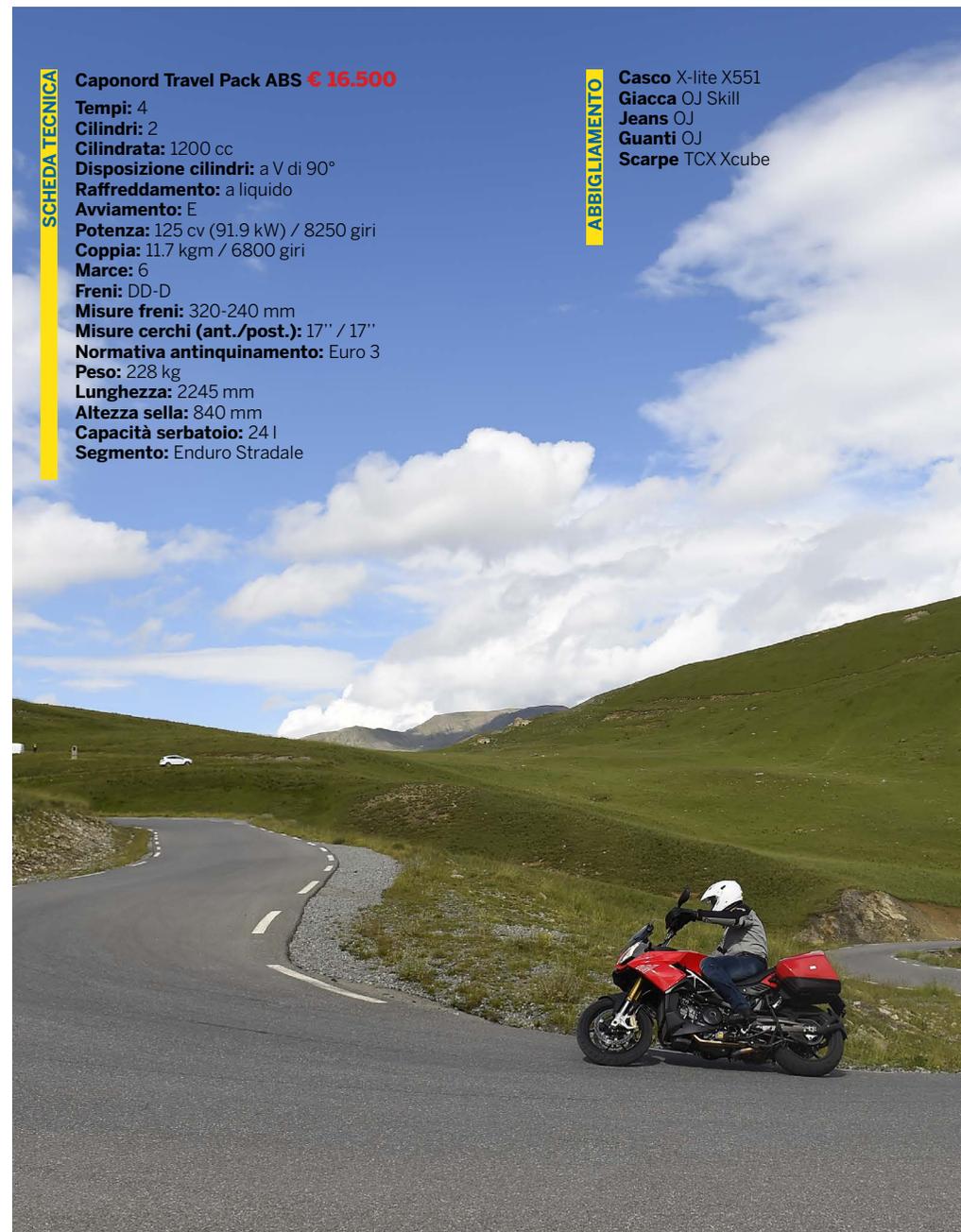


l'idraulica in tempo reale e affondando davvero poco. Ma basta rilasciare il freno e iniziare la curva per percepire nuovamente la grande scorrevolezza delle sospensioni. La moto digerisce così allo stesso modo i tratti rovinati come la guida più decisa, adeguandosi alle situazioni più diverse. Ci guadagna anche la frenata, che incontra un assetto stabile anche sull'asfalto peggiore e impedisce così l'intervento inopportuno dell'ABS. La Caponord è comoda e protettiva in viaggio, ma anche rapidissima e efficace tra le curve. Non disdegna affatto la guida sportiva, dove anzi sfodera un grande feeling con l'avantreno che invita a piegare con tanta fiducia e sicurezza. In queste condizioni il DNA Aprilia è evidente e consegna alla moto italiana il primato dell'efficacia ciclistica tra le moto di questo segmento (enduro stradali – definizione un po' stretta – con ruota





anteriore da 17"). La strumentazione è chiara e leggibile, ma manca di qualche info in più (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). Una nota infine proprio sul consumo. Nell'extraurbano si riescono a percorrere 17,5 km/l, ma questo dato è facilmente influenzabile dallo stile di guida. Alla Caponord piace farsi condurre come una supermoto tra le curve, al prezzo di qualche euro in più bruciato in benzina. **M**



SCHEDA TECNICA

**Caponord Travel Pack ABS € 16.500**

**Tempi:** 4  
**Cilindri:** 2  
**Cilindrata:** 1200 cc  
**Disposizione cilindri:** a V di 90°  
**Raffreddamento:** a liquido  
**Avviamento:** E  
**Potenza:** 125 cv (91.9 kW) / 8250 giri  
**Coppia:** 11.7 kgm / 6800 giri  
**Marce:** 6  
**Freni:** DD-D  
**Misure freni:** 320-240 mm  
**Misure cerchi (ant./post.):** 17" / 17"  
**Normativa antinquinamento:** Euro 3  
**Peso:** 228 kg  
**Lunghezza:** 2245 mm  
**Altezza sella:** 840 mm  
**Capacità serbatoio:** 24 l  
**Segmento:** Enduro Stradale

ABBIGLIAMENTO

**Casco:** X-lite X551  
**Giacca:** OJ Skill  
**Jeans:** OJ  
**Guanti:** OJ  
**Scarpe:** TCX Xcube