

Aprilia Caponord Vs BMW R 1150 GS Adventure

Data: 25 Ottobre 2002 10:15:09

Autore: Stefano Cordara

La strada non è mai abbastanza lunga quando si è in sella a una Aprilia Caponord o a una BMW GS Adventure, moto veloci, divertenti, polivalenti. Due diversi modi d'intendere la maxi enduro che alla fine trasmettono la stessa cosa: tanta voglia di guidare.



Stavolta è dura, dura sul serio. Di solito le comparative hanno degli effetti strani sui tester. Si parte con le moto assegnate, poi si scambiano, si annotano le differenze, si giudica, si critica, si apprezza. Finito il servizio, la solita domanda: tu quale prendi per tornare in redazione? Si finisce sempre per scannarsi perché tutti vogliono la stessa moto. Non è detto che sia la vincitrice del confronto, senz'altro però è quella che ha trasmesso qualcosa in più ai piloti. Chiamatelo feeling, chiamatelo piacere di guida, chiamatelo come volete, sta di fatto che succede sempre così.

VOGLIA DI VIAGGIO

Stavolta, invece, è dura. Dura, perché entrambe le protagoniste del duello primeggiano proprio per quel feeling, per quel piacere di guida che alla fine di una giornata di "lavoro" fa cadere la scelta sull'una o sull'altra. Dura, perché BMW Adventure e Aprilia Caponord si combattono ad armi pari, innescando nei tester solo una gran voglia di guidare e una gran voglia di NON tornare a casa. Così ogni scusa è buona per balzare in sella all'una o all'altra. Previsioni meteo funeste? Chisseneffrega! Alla presentazione della Ducati 999 ci si va in moto. Poi, da Misano, dritti sparati a Treviso per un'altra presentazione. E poi... Ma dobbiamo tornare a casa per forza in autostrada? Uhm, conosco una stradina di montagna niente male!

BUONE PER TUTTO

Capito? Questo è il punto di forza delle maxi enduro. Moto che sanno viaggiare, viaggiare sul serio ma vanno anche forte in autostrada, sono efficaci nel misto e non disdegnano polvere e sassi. Insomma sono moto che "ti prendono". Una volta che ci sali non vorresti più scendere e, appena puoi, scegli sempre il tragitto più lungo. Così, dopo averci fatto quasi 3000 km, il mio personalissimo cartellino alla voce piacere di guida riporta Adventure-Caponord 1 a 1. Palla al centro.

ADVENTURE DA VIAGGIO

Potevamo scegliere la GS standard, forse filosoficamente più vicina alla Caponord, ma l'Adventure ci intriga troppo e poi è di fatto la più turistica delle due GS. Il mega serbatoio da 30 litri che si allarga davanti alle gambe del pilota e il nuovo cupolino hanno incrementato notevolmente la protezione aerodinamica e il comfort dei suoi "abitanti", senza contare che la nuova sella monopezzo oltre che essere molto più bella è più imbottita e meglio profilata di quella doppia della GS standard. PROTEZIONE AERODINAMICA Siamo sempre più convinti di aver scelto bene, perché se così com'è la BMW ha una protezione davvero notevole, la Caponord è addirittura superlativa. Metri quadri di plexiglas riparano perfettamente pilota e passeggero che, tra l'altro, gioiscono della totale assenza di vibrazioni, della valida collocazione in sella e (il pilota) della scarsa altezza della stessa che, se è vero che porta ad una guida un pelo infossata, è altrettanto vero che fa poggiare sempre saldamente almeno un piede a terra.

IN SELLA CON L'ASCENSORE

Cosa che, invece, non può fare il possessore della Adventure poiché la sellona della BMW è davvero al "primo piano" oltre quota 90 cm per intenderci. Roba da gambalunga o, almeno, da gambe forti. Una volta saliti, però, il comfort è da business class.

GOOD VIBRATIONS

Non è una novità che il boxer sia cronicamente vibrante oltre quota 5000 giri. Il fatto di avere la sesta di potenza (la GS standard ha invece l'overdrive) condanna quindi l'Adventurista ad una scelta radicale. O corri forte (l'Adventure raggiunge piuttosto agevolmente i 200 indicati anche con le grosse borse d'alluminio) e sopporti le vibrazioni, oppure vai più tranquillo, diciamo attorno ai 150-160 all'ora, che poi è sempre un bell'andare. AUTOSTRADA PRO APRILIA Ragon per cui, la sfida autostradale è appannaggio della Caponord che si "bulla" anche di un gran motore, capace di spingerla fino a quasi 240 all'ora indicati (!). AutoveloX permettendo con l'Apriliona si viaggerebbe tranquillamente a 200-220 di crociera, perfettamente isolati dall'aria, al punto che si potrebbe utilizzare sempre un casco demi jet. VINCE LA CAVALLERIA Sulle maggiori prestazioni velocistiche offerte dalla Caponord non v'erano dubbi fin dall'inizio. Parlando di cavalli, infatti, il vantaggio della Caponord è consistente, vince per 13 lunghezze: 98 a 85. La GS si riprende parte del maltolto alla voce coppia con tre Nm in più (98 a 95), ottenuti ad un regime ben più basso (5250 contro 6250).

CARATTERI DIVERSI

Differenze che su strada trovano un netto riscontro, anche nel carattere dei motori. Il motore BMW dà tutto subito, l'erogazione è prorompente fin dai regimi più bassi appiattendosi man mano che la lancetta scala il contagiri. Diciamo che a 7000 conviene cambiare, vedere gli 8000 giri con questa moto è perfettamente inutile. Tutto il contrario, invece, con la Caponord che sfodera un motore fluidissimo, capace di scendere a regimi altrettanto bassi di quelli della GS ma non di riprendere con altrettanto vigore. In poche parole il bicilindrico dell'Aprilia si riprende agli alti regimi quello che perde ai bassi. ORIGINI SPORTIVE La sua discendenza sportiva si vede anche da questo (oltre che da particolari tecnici come il sistema PPS di antisaltellamento della ruota posteriore unico caso su una maxi enduro). È un motore che ama girare più alto e che quindi chiama in causa più spesso il cambio (assolutamente perfetto), soprattutto quando magari si viaggia con passeggero e borse. Quando il V2 si può distendere in allungo però, son dolori per tutti, perché questo motore non si siede mai, la spinta cresce con l'aumentare dei giri, senza cali o tentennamenti fino al limitatore. IMBATTIBILI NEL MISTO Se, a tutto questo, aggiungiamo una ciclistica davvero a punto, ecco svelato il mistero di certe prestazioni nei percorsi misti dove la mille di Noale sa tenere ritmi mozzafiato piegando fino a limare le pedane. Come è logico che sia per una moto del genere, le sospensioni sono tarate sul morbido, ma nonostante questo l'Apriliona non teme rivali quanto a stabilità, affrontando i curvoni a gas pieno senza battere ciglio. Merito di un ottimo telaio, dell'eccellente appoggio offerto dalle Metzeler Tourance (lo stesso vale per la GS) e di sospensioni di qualità, anche se la forcella da 50 mm (la più grossa mai montata su una maxi enduro) pare un po' flaccida. E si meriterebbe almeno la regolazione del precarico molla perché in frenata tende ad affondare un po' troppo denunciando un certa morbidezza. GRANITO A DUE RUOTE Ma se l'Aprilia è rigorosa, la GS è addirittura granitica. La nuova sella ha migliorato nettamente la posizione di guida, ora è meno infossata di prima (e lo è anche rispetto all'Aprilia) e offre un controllo ottimale della moto. Ci vuol poco a dimenticarsi dei 232 kg di questo bestione, altrettanto poco a farlo correre come mai si era pensato di fare. LUNGAGNONA RIGOROSA Fa piacere notare che le sospensioni allungate, se da una parte hanno migliorato in modo incredibile il comportamento in fuoristrada

della GS (nettamente la migliore delle maxi enduro in questo campo), dall'altra non hanno troppo inficiato il piacere della guida veloce su asfalto. Certo la GS standard ha un assetto più "sportivo", sull'Adventure è invece tutto un po' più morbido, il baricentro è più in alto e in piega c'è un po' di beccheggio del posteriore ma l'anteriore resta sempre cementato all'asfalto dando al pilota un sensazione d'onnipotenza e, soprattutto, la certezza di poter guidare chirurgicamente potendo contare su una capacità di chiudere le curve che poche altre moto possono vantare. Merito di Paralever e Telelever che tra gli altri hanno anche il pregio di isolare perfettamente da buche e asperità. FRENO FORTE L'effetto antiaffondamento caratteristico del Telelever consente poi all'Adventure di utilizzare un impianto frenante anteriore ben più aggressivo di quello dell'Aprilia, che certo ha un buon potenziale ma pare mancare un pelo di grinta richiedendo una stretta decisa per dare il suo meglio. La BMW ha invece freni da sportiva vera, volendo gestiti anche dall'ABS (disinseribile) che ormai pare aver raggiunto la piena maturità tecnica perché entra in azione molto meno a sproposito che in precedenza (anche se qualche *défaillance* da brivido sui tombini c'è ancora), e aiuta molto a mantenere l'assetto ideale della moto quando si forza la staccata. ABS CONSIGLIATO Un optional senz'altro consigliabile, visto che la BMW per le sue particolari sospensioni in frenata non affonda davanti ma si alza dietro e, ad ABS disinserito, l'eccessivo scaricamento del retrotreno porta spesso al bloccaggio della ruota posteriore, situazione piacevolmente sfruttabile dai piloti di Supermotard per effettuare uno scenografico ingresso in curva a moto intraversata, ma certo non una goduria se non volutamente provocato.

RIGORE CONTRO LEGGEREZZA

Nel misto stretto, la coppia del motore, il baricentro basso e il rigore ciclistico consentono dunque all'Adventure di pareggiare il conto con la Caponord che mette sulla bilancia ben 17 kg in meno e una maggiore agilità complessiva. Agilità ancora più evidente con il serbatoio pieno di carburante perché la cisterna dell'Adventure si fa sentire. CONSUMO VARIABILE I consumi si equivalgono, anche nella sensibilità al tipo di guida. I 15-16 km/litro sono assolutamente a portata di mano ma se ci si fa prendere la mano e si comincia a trastullare troppo il gas si scende anche a 11 km/litro. Notevoli, in ogni caso, le autonomie con la Caponord siamo riusciti a percorrere anche 280 km prima di veder accesa la spia della riserva, con la BMW addirittura 370! Ricordiamo comunque che il serbatoio da 30 litri è venduto in optional.

ANDANDO SUL PRATICO

Sicuramente apprezzabile su entrambe il comando remoto per la regolazione del precarico dell'ammortizzatore, comodo e rapido nell'azionamento, mentre avremmo preferito per entrambe le moto un portapacchi più ampio (non sempre si viaggia con il bauletto), per l'Aprilia anche qualche appiglio in più per fissare i ganci di una eventuale rete elastica. Sull'Adventure la nota negativa è data dalla mancanza di trasparente a protezione degli adesivi che al primo lavaggio ad alta pressione tendono a staccarsi.

BALLANO 3000

Non è il massimo per una moto che costa 13.150 €, ovvero oltre 3000 € più dell'Aprilia che con 10700 € fa anche dell'eccellente rapporto prezzo/prestazioni uno dei suoi punti di forza. Certo,

vista con gli occhi del turista la GS offre anche qualcosa in più come la doppia presa di corrente, la trasmissione a cardano o il doppio cavalletto. Cose che a chi viaggia fanno sempre un gran comodo.

Autore: Stefano Cordara

Data: 25/10/2002 10:15:09