

## **APRILIA ETV 1000 Caponord ABS Moto totale**

Data: 10/11/2005

Autore: Francesco Paolillo

*Affacciandosi nel campo delle moto "totali", più propriamente dette maxienduro, non si può non notare la proposta di casa Aprilia*



Questa moto a "360", ha le caratteristiche tecniche e prestazionali per affrontare qualsiasi tipo di strada e terreno. Con una maggiore propensione verso l'asfalto rispetto alla sorella Rally Raid, che ha i deserti e gli sterrati africani nel DNA. La Caponord, pur essendo sul mercato da qualche tempo, per la precisione la prima versione risale al 2001, ha caratteristiche dinamiche e tecniche tali da renderla ancora moderna e attuale.

L'**estetica** è caratterizzata da una "esagerata" profusione di spigoli ed incastri delle sovrastrutture, inoltre l'eccessivo dimensionamento degli elementi della carena, la rende molto voluminosa. Il recente lifting, che ha eliminato le due "orecchie" per gli indicatori di direzione, ha in parte avuto l'effetto di snellire la vista di tre quarti anteriore, così come la livrea nero opaco della nostra moto, aiuta a mascherare i "volumi" oltre a dare quel tocco di grinta che non guasta mai.

Se la Caponord può essere criticata per la linea imponente, nulla da dire, anzi tanto di cappello, per la **dotazione ciclistica e meccanica**. Nessuno in questo segmento può vantare un **telaio in lega di alluminio e magnesio** quale questo doppio trave laterale. Difficilmente eguagliabili anche le **raffinatezze meccaniche nonché le doti di potenza e tiro del bicilindrico** di Noale, direttamente derivato dal V60 montato su RSV e Tuono. Rivisto e “addolcito” per adattarlo all’utilizzo turistico, questo **V 60°** non ha subito modifiche profonde.

Posizione longitudinale, distribuzione a doppio albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro con distribuzione mista catena-ingranaggi. Sempre presente il doppio contralbero di bilanciamento AVDC (Anti Vibration Double Countershaft).

***“Questa moto a “360°”, ha le caratteristiche tecniche e prestazionali per affrontare qualsiasi tipo di strada e terreno”***

Lubrificazione a carter secco, che vuol dire maggior compattezza e rigidità del basamento e eliminazione dei rischi di mancato pescaggio del lubrificante in qualsiasi situazione (precisazione tecnica che farà piacere agli amanti delle “penne”).

L’alimentazione naturalmente è ad **iniezione elettronica** (Sagem) con corpi farfallati da 47 mm di diametro. L’accensione elettronica - digitale sovrintende al funzionamento di due candele per cilindro (Twin Spark).

L’utilizzo sul sistema di scarico di un **doppio catalizzatore a tre vie con sonda Lambda**, permette alla Caponord di rientrare nei parametri della **normativa Euro 2**, argomento giustamente molto “sentito” negli ultimi tempi.

Molto belli oltre che “tecnici” i due **cerchi in lega a raggi** (Tubeless Spokes Rim) equipaggiati con pneumatici Tubeless 110/80 VR 19 anteriore e 150/70 VR 17 posteriore.

**Ottimo il reparto sospensioni**, che ostenta una **forcella** teleidraulica **Marzocchi** con steli **da 50 mm**, mentre dietro, il **forcellone in lega d’alluminio** con leveraggio progressivo APS (Aprilia Progressive System) è “controllato” da un **mono idraulico Sachs** regolabile nel precarico e nel freno in estensione. Dunque una dotazione di prima classe, che viene consolidata da un livello di finitura decisamente buono, con **assemblaggi ben eseguiti, verniciature e trattamenti superficiali privi di difetti**.

Salire sulla Caponord significa aprire nuovi orizzonti nella mente, le distanze si avvicinano e il tempo di percorrenza perde di importanza. Questa moto permette di “compiere i viaggi” e non di “affrontarli” come si è soliti dire.

**La capacità di macinare chilometri offrendo comodità e piacere di guida al pilota è uno dei suoi migliori pregi.** La **posizione di guida** estremamente confortevole ed ergonomica, sia per il pilota che per il **passaggero**, permettono di trascorrere lunghi periodi in sella alla Caponord, senza che compaiano indolenzimenti vari. La massa non trascurabile (in ordine di marcia siamo intorno ai 250 kg) e la sella piuttosto alta da terra (820 mm sono tanti ma non troppi) creano qualche problema esclusivamente alle bassissime velocità o nelle manovre da fermo. Ma è sufficiente inserire la seconda ed ecco che la Caponord diventa “rotonda” e friendly nel comportamento. Il motore anche se addolcito rispetto alle sorelle Tuono e RSV, preferisce come su quest’ultime, i regimi medi piuttosto che quelli bassi, pena qualche strappo fastidioso. **Ottimo il gran tiro che offre questo motore dai medi fino ai regimi più alti.**

La **frizione idraulica**, non è delle più leggere da usare, ma lo stacco è preciso e progressivo. **Ottimo il giudizio sul cambio** che durante la prova non ha mai “fatto scherzi”, dimostrandosi rapido, corto e preciso.

Le **sospensioni lavorano bene**, mostrando una taratura turistica che ben si adatta al carattere della Caponord, anche se si manifestano delle fastidiose vibrazioni al manubrio durante i passaggi sul lastricato sconnesso (modello greto del fiume...) tipico del centro di Milano.

Alla prima sosta durante la quale devo abbandonarla per pochi minuti, la brutta sorpresa. Il casco dove lo lego? Manca il gancio. Controllo il sottosella... che è solo sottosella, perché gli scarichi alti hanno impedito di ricavare un qualsivoglia vano. Casco in mano e via.

Ripreso il viaggio, mi allontano dalla città e relativo traffico. L'autostrada fa apprezzare l'**ottima protezione offerta dal cupolino**, o per meglio dire, cupolone viste le dimensioni. La protezione dal vento e la **posizione di guida total-confort**, mi permettono di ruotare la manetta del gas, senza alcuna fatica fisica.

**Alle alte velocità** la Tourer di Noale impressiona favorevolmente per la **precisione di guida**. I **curvoni vengono bevuti in scioltezza**, con un telaio che consente di togliersi anche qualche soddisfazione nella guida "brillante". Il motore da parte sua non si tira mai indietro e "spinge" forte anche in autostrada consentendo di effettuare i sorpassi senza indugi e allunghi velocistici da stradale pura, d'altronde **98 Cv a 8.250 giri non sono da buttare, così come 9,88 Kgm di coppia a 6.250 giri**.



**Queste caratteristiche vengono confermate nella guida in coppia, magari con bagaglio annesso.** La Caponord risente poco o nulla della presenza del passeggero e relativi borsoni o bauletto, confermando la precisione riscontrata nella guida "single".

**I freni sono una sicurezza**, aiutati da un impianto antibloccaggio ABS (disattivabile, su sterrato) esente da critiche. La coppia di dischi anteriore da 300 mm con pinze flottanti a due pistoncini ed il singolo posteriore da 270 mm, sono potenti e resistenti ad ogni maltrattamento. **L'intervento dell'ABS è riservato alle situazioni più critiche, decisamente uno dei migliori provati sino ad oggi.**

**La capacità del serbatoio pari a 25 litri**, permette di percorrere parecchi chilometri prima di doversi fermare a fare benza, ma attenti a come trattate la manopola del gas, perché se tirate in ballo il DNA superbike del bicilindrico, i consumi si alzano notevolmente.

### **E in fuoristrada come la mettiamo?**

Non bisogna essere delle aquile per capire che l'unico tipo di fuoristrada che si possa affrontare in tranquillità con la Caponord è il classico sentiero sterrato. Per addentrarsi oltre, meglio spostare il tiro e considerare la versione Rally Raid, pensata e "dotata" maggiormente per i terreni difficili.

Nulla toglie che la classica baitetta imboscata o il rifugio in cima alla montagna sono obiettivi raggiungibili, occhio però a non farvi prendere la mano...

Quasi mi scordavo il prezzo. 11.260,00 Euro sono una **quotazione interessante**, considerando la dotazione tecnica e le prestazioni offerte dalla bicilindrica di Noale.

**Francesco Paolillo**

**10/11/2005**

## Scheda tecnica Aprilia ETV 1000 Caponord ABS (2004 - 11)

Aprilia

ETV 1000 Caponord ABS (2004 - 11)

<i>Prezzo:</i>	<i>11.610 Euro</i>
<i>Prodotta</i>	<i>dal 2004 al 2011</i>
<i>Tempi:</i>	<i>4</i>
<i>Cilindri:</i>	<i>2</i>
<i>Cilindrata:</i>	<i>997 cc</i>
<i>Disposizione cilindri:</i>	<i>a V di 60°</i>
<i>Raffreddamento:</i>	<i>a liquido</i>
<i>Avviamento:</i>	<i>E</i>
<i>Potenza:</i>	<i>90 cv / 8250 giri</i>
<i>Coppia:</i>	<i>8.5 kgm (83.4 Nm) / 6500 giri</i>
<i>Marce:</i>	<i>6</i>
<i>Freni:</i>	<i>DD-D</i>
<i>Misure freni:</i>	<i>300-272 mm</i>
<i>Misure cerchi (ant./post.):</i>	<i>19" / 17"</i>
<i>Normativa antinquinamento:</i>	<i>Euro 3</i>
<i>Peso:</i>	<i>238 kg</i>
<i>Lunghezza:</i>	<i>2310 mm</i>
<i>Larghezza:</i>	<i>830 mm</i>
<i>Altezza sella:</i>	<i>820 mm</i>
<i>Capacità serbatoio:</i>	<i>25 l</i>
<i>Segmento:</i>	<i>Enduro Stradale</i>