

New models

APRILIA CAPONORD RALLY RAID: UN NOME, UN PROGRAMMA

Aprilia rinnova e arricchisce la sua Caponord, che ora, con un allestimento da vera passista, si propone ad un pubblico che intende arrivare dovunque in poco tempo e nella massima comodità; Moto Tecnica l'ha provata per voi

Stefano Regazzoni. Foto: Aprilia

La splendida tenuta di Castello di Falfi, un borgo medievale immerso nello splendido paesaggio collinare toscano, è stata teatro della presentazione di Aprilia alla stampa specializzata della nuova nata Caponord Rally Raid.

La versione Rally Raid rappresenta l'evoluzione in chiave sportiva della già apprezzata ETV 1000 Caponord. Il concetto alla base del progetto è la creazione di una moto "totale", in grado di affrontare con disinvoltura dal fuoristrada più im-





pegnavo ai percorsi stradali più veloci.

Le modifiche rispetto alla versione precedente sono tutte volte a rendere la moto più idonea al fuoristrada. La posizione di guida è stata alzata dalla già notevole quota di 820 mm ad 860 mm, al fine di rendere più guidabile la moto nei percorsi impegnativi. Le sospensioni hanno ora un'escursione di ben 200 mm, rispetto ai 175 mm della precedente versione. La moto è equipaggiata all'avantreno con una forcella Marzocchi con steli da 50 mm di diametro, e al retrotreno con un monoammortizzatore Sachs regolabile in estensione, compressione e precarico della molla. Pratico tra l'altro il sistema di regolazione del precarico con un pomello facilmente raggiungibile sul lato destro della moto. L'impianto frenante è stato ulteriormente migliorato in previsione di un utilizzo più sportivo: anteriore a doppio disco flottante del diametro di 300 mm, con pinze flottanti a due pistoncini; posteriore a disco del diametro di 270 mm e pinza sempre a due pistoncini.



Una bella immagine della moto, impegnata su un veloce rettilineo nella campagna fiorentina. Anche nella guida in piedi le pur importanti misure della moto non infastidiscono più di tanto.



Il lato destro della moto, in una cornice quanto meno insolita; le borse laterali sono certamente un impaccio nella guida fuoristrada, ma, sorprendentemente, l'equilibrio della moto non ne risente più di tanto.

L'interasse si allunga di 24 mm. Il pignone della trasmissione ha ora 16 denti al posto dei 17 della precedente versione e, pur rimanendo quasi inalterata la velocità massima (anche se viene raggiunta ad un regime di rotazione maggiore), l'accele-

razione e la ripresa dovrebbero averne risentito positivamente. Numerose le modifiche estetico-funzionali volte ad un'utiliz-

zo più estremo: paracoppa in alluminio, paramotore in fibra di carbonio, griglia parasassi per proteggere il radiatore dell'olio, paramani al manubrio, protezioni in alluminio anodizzato per il silenziatore, paracolpi davanti al faro, sui fianchi e attorno al motore.

Insomma, ad un esame statico la moto sembra veramente votata ad un utilizzo sulle piste africane più dure; passando a quello dinamico, la Rally Raid non manca di incutere un certo timore. E' un vero e proprio "bestione" (passateci il termine, e ci perdoni il costruttore), prossimo ai 280 kg in ordine di marcia. Al punto che ci si chiede se davvero sia capace di mantenere le aspettative fuoristradiste. Pare di sì: appena in movimento i 98 CV del propulsore bicilindrico a V di 60°, strettamente derivato da quello dell'RSV 1000 stradale, non mancano di farsi apprezzare per fluidità ed assenza di vibrazioni, e... improvvisamente la moto diviene maneggevole ed immediata, tutto sembra funzionare in modo istintivo e semplice. Dimostriamolo: imbocchiamo una strada sterrata. I pneumatici tassellati in dotazione rendono la moto stabile anche in accelerazione. Certo, un sovrasterzo di potenza con un tale bestione non è cosa da sottovalutare, ma complessivamente la moto si comporta bene. Proviamo ora ad uscire dalla strada sterrata e a portare la moto in un fuoristrada più impegnativo. I primi passaggi sono cauti, a bassa velocità e purtroppo è proprio quello che la moto non vuole. Ogni minima esitazione rende la guida più complicata ed affannosa. E' una moto che va portata con decisione, senza aspettarsi che appoggiare il piede in un passaggio critico possa aiutare a superarlo. In realtà la moto può



I maggiori cambiamenti si sono avuti nella zona delle ruote e delle sospensioni, ora di corsa maggiore; aggiornato tutto l'impianto frenante.



La vocazione africana è confermata dai mastodontici e robustissimi paracolpi nonché dalle piastre sottocoppa, che non temono neanche le cannonate!



In questa immagine il monoammortizzatore rinnovato; sotto il supporto pedana poi è posizionato il pomello che permette di regolare il precarico del monoammortizzatore stando in sella.

fare veramente di tutto; le sospensioni sono di grandissima efficacia, solo che il pilota deve usare tutto il suo vigore per sfruttarne le potenzialità. Un'avvertenza: quando vi fermate, fatelo solo in un luogo dove la pendenza della strada vi aiuti a far manovra. Spostare la moto in pendenza con un fondo sdruciolevole o magari fangoso, potrebbe indurvi a desiderare il soccorso stradale, non sempre disponibile nei luoghi per i quali è stata progettata. Pensate poi se foste a pieno carico, dichiarato dalla Casa in

478 kg (moto + pilota + passeggero + bagagli)! E' da notare che le note precedenti si riferiscono ad una moto in configurazione più fuoristradistica, con gomme tassellate. Abbiamo potuto poi provare anche un'altra moto in un allestimento con pneumatici stradali, anch'essi forniti in dotazione di serie. La prova ora si svolge percorrendo la provinciale che porta da Castelfalfi a San Gimignano. Il paesaggio, incredibilmente bello e rilassante, invita ad una guida morbida e la moto si ri-

versioni di inclinazione, si piega con facilità, senza indugi e con grande prontezza. Anche in staccata non si scompone e gli ammortizzatori, con la stessa taratura standard usati in fuoristrada, reagiscono molto bene ai trasferimenti di carico. Tra una curva e l'altra si raggiungono picchi di velocità degni di una buona moto stradale.

Al termine della prova non possiamo che esprimere un giudizio sostanzialmente positivo sulla Aprilia Caponord Rally Raid.

E' una moto davvero completa che si esprime bene sia in strada che fuoristrada, ed è sicuramente adatta agli amanti dei grandi viaggi d'avventura. Il suo ambiente naturale è la pista africana, ed è là che si sfruttano tutte le potenzialità del mezzo e della dotazione di serie. A proposito: con Caponord Rally Raid, l'Aprilia offre in dotazione il set di valigie in alluminio (per un totale di volume di trasporto di 110 litri) ed un treno di pneumatici tassellati che affiancano i pneumatici stradali montati di serie.

13.000 euro circa è l'investimento richiesto per entrarne in possesso: non poco, ma sicuramente in linea con le blasonate concorrenti. ■

vela una grande partner delle lunghe percorrenze. L'affanno della guida fuoristrada scompare per incanto, la Rally Raid sembra pesare 100 kg meno ed acquista una maneggevolezza insospettabile. Il motore è sempre pronto, la frenata ben modulabile. E poi è veramente comoda.

Dopo qualche chilometro il nostro animo, da sempre votato alla pista, comincia a reclamare ritmi un po' più sostenuti. La moto non teme le frequenti in-