

MOTOCICLISMO

IN QUESTO NUMERO

TEST

- Voxan Scrambler 1000
- Ducati ST4s
- Sachs Roadster 800

PROVE

- Ducati 996R
- Piaggio X9 500 SL
- Triumph Tiger 955i
- Yamaha FZS Fazer 1000
- Aprilia ETV 1000 CapoNord
- Honda Silver Wing 600
- Aprilia Scarabeo 200

A CONFRONTO

- Honda Silver Wing 600,
- Piaggio X9 500 SL,
- Yamaha TMax 500

SPORT

- I segreti della preparazione delle GP
- A scuola di Supermotard

FUORISTRADA

- **Esclusiva:** la nuova Husqvarna TE400
- Dagli USA la Cannondale MX400

TURISMO

- Le sabbie dell'Oman

TECNICA

- L'analisi del motore Ducati Testastretta

PROVA SPECIALE

Sulle dune della

NAMIBIA

con l'Aprilia
ETV 1000 CapoNord

Trentino Alto Adige
In viaggio sulle strade del vino

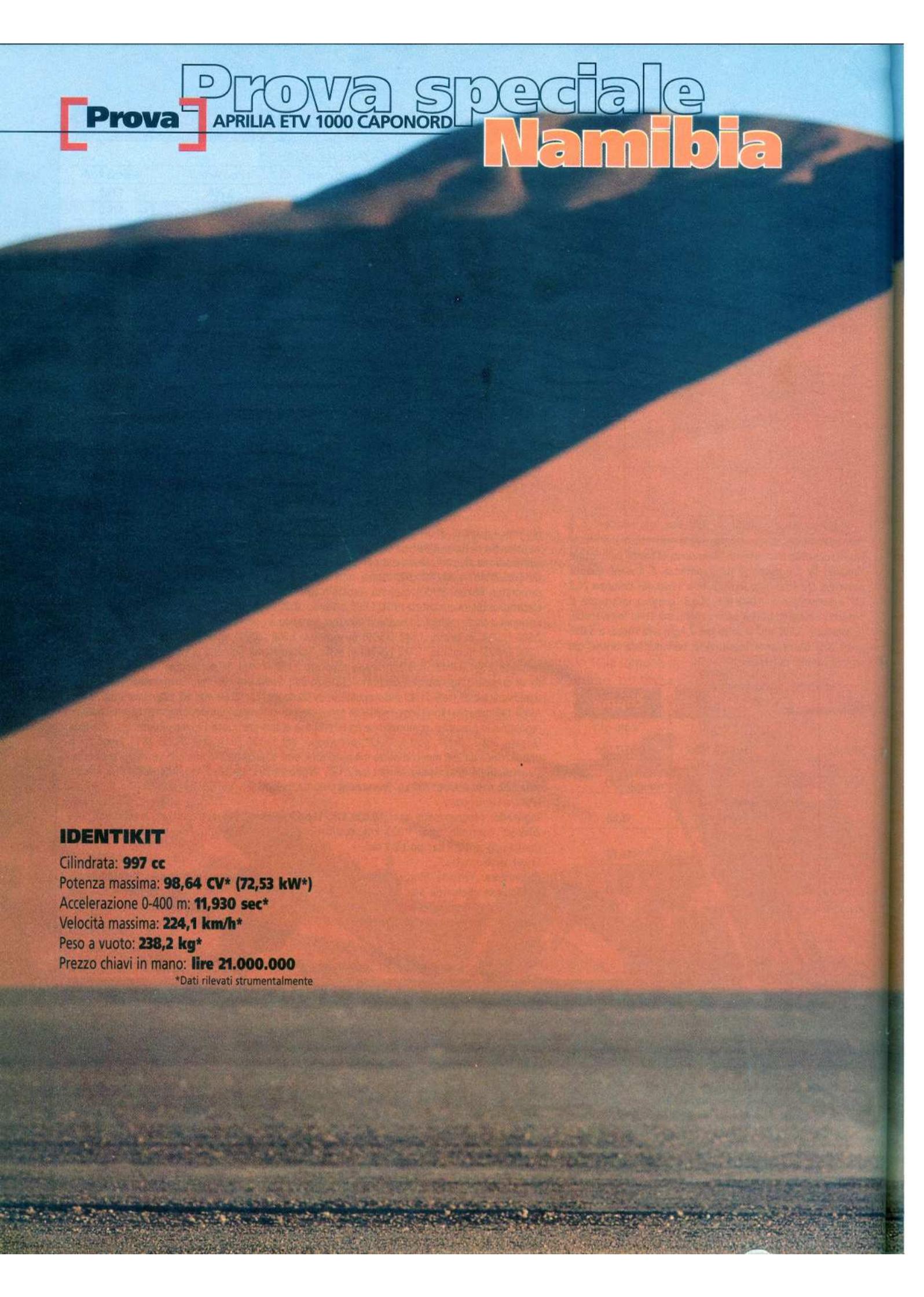
Leopoldo Tartarini
"Né moto né scooter
preparatevi a Marco Polo"

Inchiesta
ASSICURAZIONE
Ma quanto mi costi !!!

Premio
La moto dell'anno

Primo posto assoluto
MV AGUSTA F4 750 SPR





Prova **Prova speciale**
APRILIA ETV 1000 CAPONORD **Namibia**

IDENTIKIT

Cilindrata: **997 cc**

Potenza massima: **98,64 CV* (72,53 kW*)**

Accelerazione 0-400 m: **11,930 sec***

Velocità massima: **224,1 km/h***

Peso a vuoto: **238,2 kg***

Prezzo chiavi in mano: **lire 21.000.000**

*Dati rilevati strumentalmente

Rossa

emozione

Provare la nuova Aprilia da enduro arrivando a Caponord era troppo scontato. Così siamo andati dalla parte opposta, in Namibia, uno Stato meraviglioso che confina con il Sud Africa. In tre giorni, abbiamo percorso con la bicilindrica di Noale 1.600 km intensi come non mai. Sia per le emozioni che suscita questo magico luogo, ma anche per tutto quello che può succedere dall'altra parte del mondo



Prova speciale

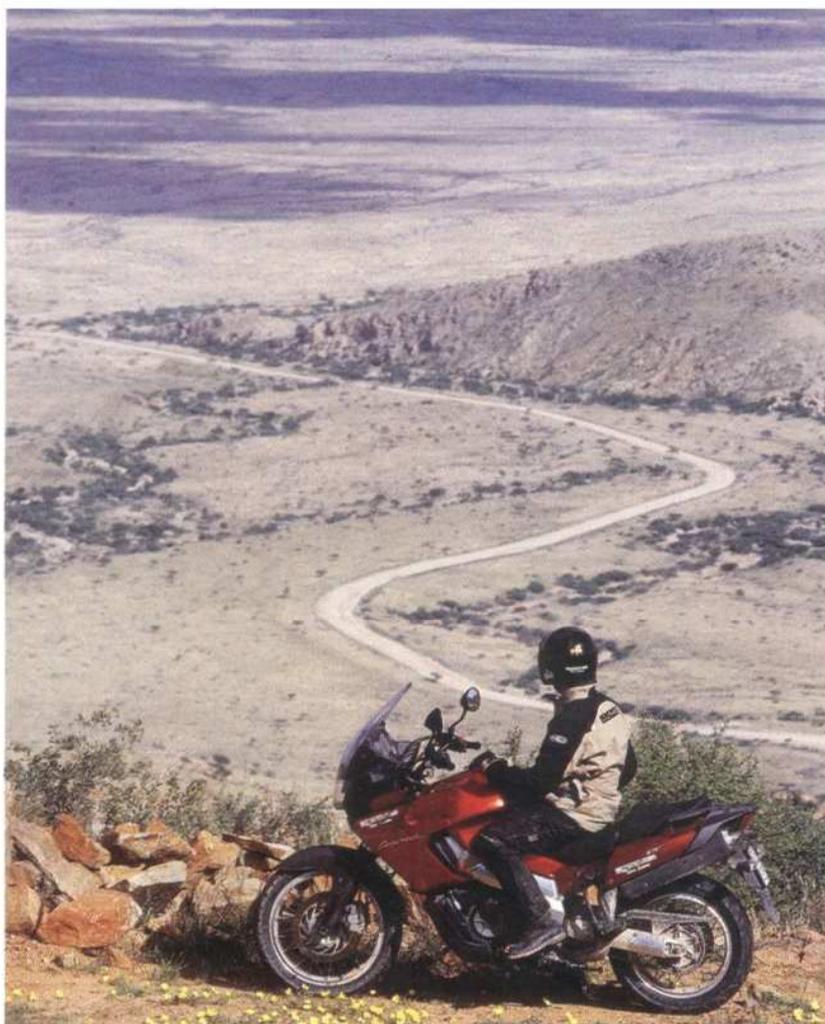
APRILIA ETV 1000 CAPONORD SULLE DUNE DELLA NAMIBIA

212

● Adesso saprei cosa dire. Se mai mi chiedessero cosa farei se vincessi al Totocalcio, non avrei più alcun dubbio: vorrei girare il mondo! Tre giorni in Namibia, uno dei posti più belli del pianeta, mi sono bastati per capire che, nella vita, la vera ricchezza è quella di poter conoscere il mondo. Il colpaccio al Totogol non l'ho ancora fatto, e mai lo farò perché al gioco sono decisamente sfortunato ma, se volete, posso raccontarvi quanto sia meravigliosa l'Africa. E cosa si prova ad immergersi, anche se in fretta e furia, per provare una moto in condizioni particolari. Sentite qua.

Primo giorno: se si vede dal mattino ...

Arrivare a Windhoek, capitale della Namibia ai confini del Sudafrica, vuol dire stare in ballo un giorno intero di viaggio, girovagando per aeroporti alla ricerca del solito panino "wurstel e crauti" (Francoforte) o della maglia da rugby tra le più famose del mondo (Johannesburg). Il prezzo di questo periplo, alla fine, viene ampiamente saldato non appena si apre il portellone dell'ultimo aereo: una luce accecante e un secco tepore t'investono. Mi trovo da solo, perché il fotografo Alessio Barbanti è impegnato nella gara d'apertura del mondiale GP in Giappone e così, come da programma, mi raggiungerà solo il giorno successivo. Ad accogliermi all'aeroporto di Whindhoek c'è Jehan, ragazza gentile e premurosa che, in accordo col tour operator Mototouring di Milano, mi dà una grossa mano nello sbrigare la prassi burocratica dello sdoganamento della moto. Per lo sballoggio materiale, invece, devo dar fondo a tutta la strategia meccanica in mio possesso. Quella consapevole e quella inconsapevole! La Caponord "dorme" in una cassa di legno enorme, con la ruota anteriore e il cupolino smontati. Come attrezzi a disposizione ho solo la trousse di serie (fornitissima, ma come in tutte le moto non sempre di qualità), e una chiave da 30 mm che mi sono portato da casa per togliere e rimettere il grosso perno della ruota. Inizio l'apertura dell'imballo senza rompere nulla perché servirà per il ritorno in Italia. L'opera-



zione è lunghissima. Il problema maggiore, però, si dimostra il montaggio della ruota anteriore. Come faccio ad alzare la moto? I doganieri namibiani sono gentilissimi ma, bontà loro, possono regalarti solo un sorriso bianchissimo. Soluzione: lego due cinghie (che erano in cassa) al manubrio formando due grossi anelli e invito a gesti un doganiere a infilarmi le zanche del muletto per issare la parte anteriore. La moto s'impenna e io ...tac, c'infilo la ruota. Tutto sommato facile, penso. Acc... le pinze dei freni! Se non smonto quelle, la ruota non passa. Allora spiego di tenere la moto in quella posizione precaria e mi avvento sulle due viti da 8 mm con la chiave da 13 in dotazione. Risultato: si spanna tutto perché, come dicevo, quella chiave non è proprio il massimo della tecnologia, e così la fronte si fa mio malgrado sempre più imperlata di sudore. Insomma... è crisi totale. Ma il peggio arriva quando, per

Sopra, il passo montano a circa 2.000 m d'altezza che collega Rehoboth a Solitaire. E' una strada bellissima, molto in pendenza, frammentata da curve strette. Poi ci si rituffa in pianura, su stradoni larghissimi e compatti. Nel giro di pochi chilometri, la morfologia del terreno cambia radicalmente.

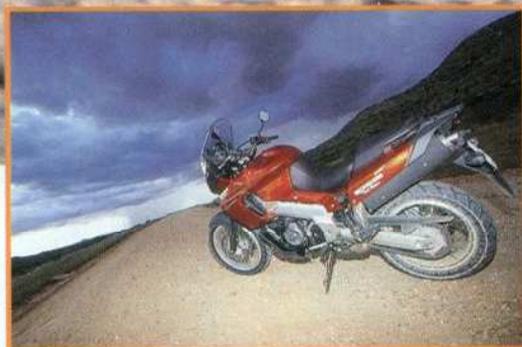


A sinistra, l'imballo della moto. A fianco, guardate che acqua. E siamo in Africa! Ma lì, nel giro di pochi minuti, può uscire anche un sole accecante.

evitare un crollo improvviso del mezzo, mi sobbarco tutto il peso dell'anteriore facendo un brutto movimento con il ginocchio. Il menisco, come purtroppo sanno molti fuoristradisti, schioccia malamente e vedo le stelle. In definitiva rimango con la gamba piegata a 90° senza più riuscire a distenderla. In queste condizioni, saltellando come una cavalletta attorno alla propria preda, rendo la CapoNord marciante. Il problema è che continuo a non riuscire ad appoggiare a terra il piede sinistro; quindi, salito in sella, estraggo il caval-



letto laterale con la mano sinistra (servendomi come prolunga di una bottiglietta da mezzo litro d'acqua) e mi dirigo all'albergo in città (42 km dall'aeroporto). Jehan mi segue in auto portandomi i bagagli. Qui inizia il mio piccolo calvario personale: cosa faccio adesso? Rassicuro la ragazza dicendole che mi capita spesso questo tipo d'infortunio e quindi sono fiducioso sulla sua evoluzione. Mi chiudo in camera, provo tutte le tecniche per allungare la gamba, ma provo solo dolore e il ginocchio rimane beatamente "inchiodato". Scendo, sempre sal-



A destra, ecco cosa vuol dire quando il cielo si fa minaccioso... E più a destra, pochi attimi dopo. Ma, questa volta, da un posto più asciutto.

Prova speciale

APRILIA ETV 1000 CAPONORD SULLE DUNE DELLA NAMIBIA

tellando, per acquistare un antidolorifico in farmacia, ma questa è già chiusa. Torno in stanza, riprovo a distendere la gamba, ma ottengono solo delle grosse lacrime che svaniscono sulla moquette come gocce d'inchiostro sulla carta assorbente. Così scendo a cena, entrando nel ristorante come quando, da ragazzini, si giocava a "mondo" (ricordate la scacchiera disegnata per terra da percorrere su una gamba sola?). Non vi dico gli sguardi della gente... E poi ci si mette anche il mio inglese, troppo scolastico per affrontare certe situazioni. Insomma, come direbbe il grande Flaiano, i tempi sono tremendi ma moderni! Di nuovo in stanza, a cercar di prender sonno, ma niente da fare. Allora telefono a Jean, che mi viene a prendere e mi porta in ospedale, dove mi somministrano un'iniezione antidolorifica e un rilassante per i muscoli. Torno, ovviamente saltellando, in Hotel e sveglio nel letto. Come inizio del viaggio, non è male...

Secondo giorno: a volte basta crederci

La mattina seguente il primo pensiero è noleggiare un paio di stampelle. Ma poi, in moto, dove le metto? Al diavolo, ci penserò dopo. Ora devo andare a prendere Alessio Barbanti all'aeroporto, e questa è la cosa più importante. Ho voglia di vederlo più di qualsiasi altra cosa al mondo (brutta bestia il bisogno...). Salendo in moto mi succede una cosa strana: pensavo di soffrire, invece con la gamba piegata guido benissimo (la postura necessaria è proprio quella). L'importante è stare attento quando devo fermarmi ai semafori rossi di questa città. Ma la cosa strana, dicevo, è che mi sembra di tornare a vivere perché mi muovo, posso vedere la città, la gente. Ripenso al "cogito" cartesiano: guido quindi sono, sono vivo, nella pienezza delle mie possibilità mo-



torie! Arrivo all'aeroporto, mi fermo, faccio manovra per parcheggiare, perdo un attimo l'equilibrio e, per non cadere, istintivamente distendo di colpo la gamba. Sento come rompersi qualcosa dentro al ginocchio mentre un lampo di dolore mi obnubila la mente ma, come d'incanto, la gamba ritorna dritta. E in più la muovo senza troppi problemi. Ecco, mia mamma in quel momento avrebbe parlato di "grazia ricevuta" e anch'io non sono lontano dal crederlo. Vedo Alessio, lo abbraccio, lo stringo, gli racconto tutto ed è come se potessi "resettare" il programma della mia trasferta: finalmente si parte! Affittiamo l'auto d'appoggio (un pick-up) che guiderà sempre lui e cerchiamo una tanica per la scorta di benzina (i distributori sono rarissimi in Namibia), ma non la troviamo. Al diavolo, è già tardi, si va! Ci aspettano più di 200 km e sono già le 14,30. Faccio per avviare la moto e non parte. Il pulsante di massa fa i capricci, forse danneggiato già dal trasporto dall'Italia. Svito il comando, lo escludo facendo un ponte diretto con i due fili e, se Dio vuole, iniziamo definitivamente il viaggio. Tutt'intorno mi viene incontro una natura spettacolare. Fiori, colline verdi, montagne più alte della tinta brunita: non sembra certo l'Africa che m'immaginavo. L'Aprilia Caponord, è una favola. L'avevo già capito nel breve test di presentazione in Sardegna, ma ora tutto si

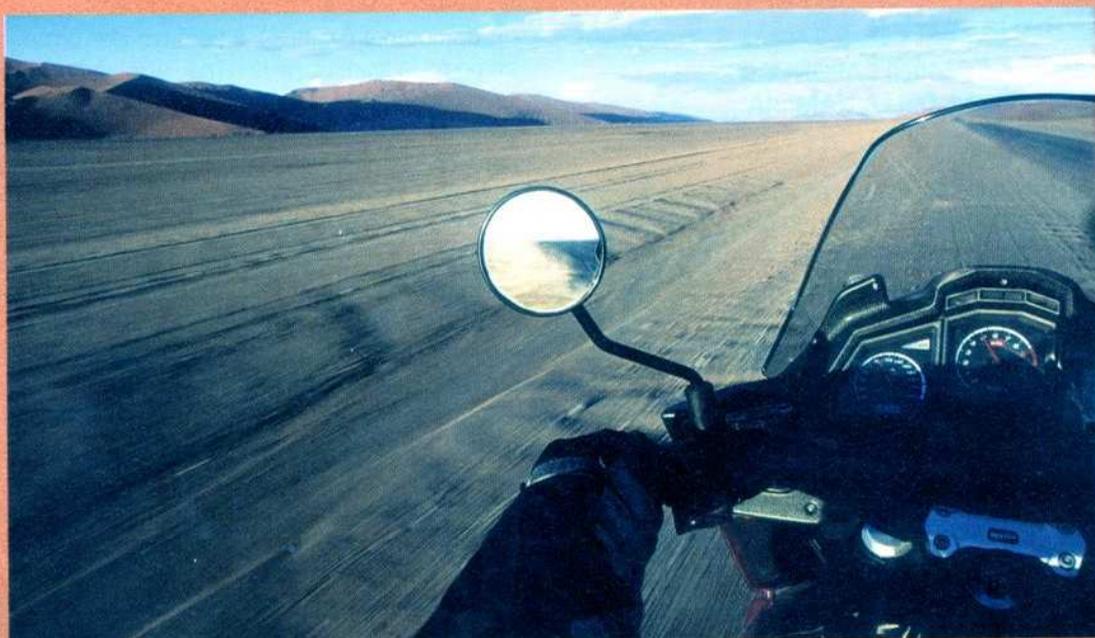
Sopra, ancora dune rosse, ma dall'andamento più sinuoso. Il vento ne modifica il profilo e la luce regala prospettive sempre diverse. L'immagine di sfondo, invece, non ha bisogno di alcun commento.

A sinistra, chiediamo indicazioni al contadino che ci ha ospitato per ripararci dalla pioggia incessante.

A fianco, ecco "l'omone" che gestisce il ristoro di Solitaire. In questo caso, l'abito non fa il monaco: gentilezza in quantità.



Il sole è basso, stiamo lasciando il Naukluft Park e, nello specchio, rimane alle nostre spalle anche della polvere che non vorremmo andasse più via. Ciò che si vede all'interno di quest'area è qualcosa di veramente speciale: sono le dune più alte del mondo, alte fino a 300 metri.



Ecco la sistemazione di fortuna della prima notte a Solitaire. Vista così può far sorridere, eppure è stata la manna dal cielo. E in quanto a organizzazione e pulizia, nulla da dire. Certo è che, in Africa, un buono spirito di adattamento è sempre meglio averlo.



concretizza. Posizione di guida ottima, riparo aerodinamico totale, poche vibrazioni, bella frenata e tanto motore. Me la sento proprio in mano. Guidare è sinonimo di piacere. In testa mi balla la canzone di Jovannotti: "Sono un ragazzo fortunato...", e la canto sotto al casco sempre più forte. Il cielo all'orizzonte si fa scuro, minaccioso. Mi fermo a mettere i pantaloni imbottiti, perché non c'è niente di più bello che prendere l'acqua in moto quando sei già equipaggiato, senza esser costretto a fermarti. Lo so, qualcuno mi darà del pazzo (prendere l'acqua in moto è bello!), ma sono sicuro che ho qualche estimatore dalla mia. Il diluvio arriva puntuale. L'asfalto diventa subito una lunga striscia saponosa, ogni sorpasso diventa un po' come una roulette russa. Per fortuna la "millona" Aprilia non è brusca nel

trasmettere la potenza a terra, e così non ci sono sorprese quando si dà qualche manata di troppo al gas. L'unica cosa che non mi piace è il comando del devio luci anabbaglianti/abbaglianti perché ha il senso di funzionamento contrario al solito, e la relativa spia blu sul cruscotto che non si vede un granché. Arriviamo al primo bivio ma, sorpresa, la strada prosegue sterrata! E' larghissima, e altrettanto scorrevole, ma è in terra battuta! Sono contento perché non c'è più quella fastidiosa nebulizzazione nell'aria, così parto come a una speciale rallystica, dimenticandomi che la Caponord è pur sempre una moto stradale con un sacco di cavalleria! La gomma posteriore patina che è un piacere (per questi viaggi ci vorrebbero pneumatici più aggressivi) e così non riesco a non giocare in derapate di potenza, control-



Prova speciale

APRILIA ETV 1000 CAPONORD SULLE DUNE DELLA NAMIBIA

216

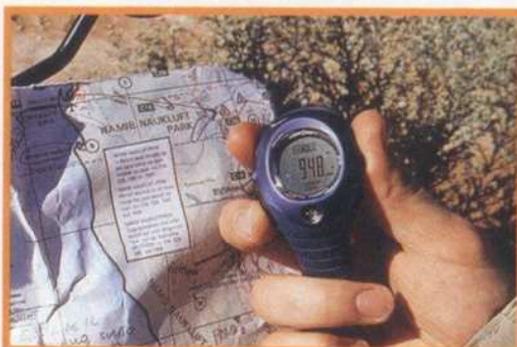
lando controsterzi appena accennati ma lunghissimi. Viaggio tra i 120 e i 140 km/h costanti. In Italia sarebbe impensabile una simile velocità su questo fondo, ma in questa parte dell'Africa è normale, perché le strade sono tutte così e alla fine prendi automaticamente quest'andatura. Certo, peso e forme di questa moto sono extralarge, ma il mio retaggio da fuoristradista mi porta a divertirmi un sacco lo stesso. Alessio fatica a stare al passo ma mi segue come un'ombra. Penso: sono in Africa e piove che Dio la manda! A un certo punto viene giù troppo forte e ci fermiamo nel cortile di una fattoria dove aspettiamo che spiova un po'. Salgo anch'io in auto. Una sorta di arcaico mulino a vento pompa acqua da un pozzo nel bel mezzo di un prato verdissimo. Pochi attimi e arriva un vecchio col cappello, sorridente, assieme a dei bambini scalzi che saltano urlanti come grilli impazziti. E' uno scambio di gesti cortesi, di aggregazione felice. Mi sembra di vivere una favola. Ripartiamo, e dopo dieci minuti il cielo si oscura completamente. Indicazioni zero, pozze d'acqua e canali, invece, tanti. Ai bordi c'è fitta vegetazione, ho paura che mi spunti all'improvviso un animale selvatico. Il fascio di luce del faro immortala gocce grosse come noci. Qui si fa grigia..., penso. Ogni tanto ci fermiamo, guardo la benzina che scende a vista d'occhio, ma non rimane che andare. E la strada si fa stretta, sale, scollina, attraverso tratti più accidentati; ho un freddo cane. Il faro è davvero potente, ma in queste condizioni non si vede pressoché nulla. Le piccole buche all'orizzonte sembrano enormi, ma è solo uno scherzo ottico del mio fascio di luce, mentre gli scollinamenti sembrano rampe di un campo da cross, ma anche questa è un'impressione falsata dal faro che punta dritto al cielo. La benzina inizia a scarseggiare, troviamo un cartello che indica un letto deviando a 20 km, ma siamo ancora lontano ed è troppo rischioso allontanarci così, sprecheremmo troppo carburante nonostante la Caponord non sia assetata. Denti stretti e via di nuovo a testa bassa. Finalmente oltrepassiamo le montagne, ridiscendiamo e ci innestiamo sulla strada principale dove, poco dopo, la cartina segnala

un distributore (Solitaire). Il pensiero che ormai ci siamo mi fa tirare come non mai. Arriviamo al paese, che in realtà è un distributore attrezzato con dei posti letti. Esce da un rude chiosco un omone di due metri che sembra un skinheads, col cranio rasato e pizzetto. Ha modi a dir poco decisi e parla un inglese che non riesce a coprire l'accento tedesco. Ci fa il pieno, e ci dice anche che per la nostra meta, Sossusvlei, mancano altri 80 km! E' troppo tardi. Decidiamo di fermarci lì. Non c'è il telefono, ma solo un collegamento radio. Mentre sua madre ci prepara un piatto caldo, l'omone si connette con il mondo: mi sembra di vivere un film di guerra. Gli rispondo che le forti piogge hanno fatto saltare il ponte radio sul passo: "Sorry, we are isolated", "Scusate, siamo isolati" ci dice dispiaciuto. Mi sento sempre più dentro a un film. Ci sediamo all'aperto, mentre la luna ricompare prepotente nel cielo; ci tuffiamo sul cibo accompagnandolo con ottima birra ghiacciata e pane fatto in casa. Il silenzio attorno è disarmante. La nostra stanza è una baracca rotonda in lamiera che ospita però due letti accoglienti, un'applique e due piccoli comodini con dei libri. Prendo sonno con un pensiero fisso in mente: ieri mi giravo in un "quattro stelle" con moquette alta cinque centimetri, televisione e frigobar, ma stavo da cani; adesso sono in una baracca e mi sembra di essere nel cuore del mondo. Strana la vita.

Terzo giorno: colori mai visti

Sveglia alle cinque, tazza di caffè con fetta di torta e via. La Caponord è lurida, vissutissima, ma riaccenderla è una gioia. E' incredibile questa cosa, mi è già successa quando ho corso la Sei Giorni di enduro nell'89: lasci eshausto la moto la sera prima pensando che non vorresti più sapere perché ne hai veramente abbastanza (fatica, freddo, acqua...) ma poi, la mattina seguente, come ci sali sopra e l'accendi è di nuovo gioia. Hai una voglia incredibile di andare, di guidare, come se fosse sempre la prima volta. Siamo di nuovo in viaggio. Prendiamo di buona lena lo sterratore che ci porta al Naukluft Park, uno dei parchi più belli della Namibia. Viviamo in diretta l'alba. E' uno spettacolo da primo giorno della creazione. Il termometro sul cruscotto dell'Aprilia (grande cosa!) segna 20°. Attorno sembra Irlanda: manti d'erba alta e argentata si piegano alla brezza mattutina, formando colline tonde come cuscini. Poi

Siamo al Tropico del Capricorno. Il sole cala rapidamente, rimane solo il rosso vivo del tramonto e il lampo dei fari della Caponord



Se si costeggiano le enormi pozze d'acqua del parco di Naukluft, può capitare di "inciampare" in questi fondi. A fianco, l'orologio Nike ACG Ascent che ci ha accompagnato in questa avventura. Dispone anche di altimetro, bussola, barometro, termometro ed è in grado di fare previsioni del tempo con validità di 12 ore.



A fianco, guardate che temperatura dell'aria misura lo strumento digitale della CapoNord: 37°, ma abbiamo visto anche 39°!
A destra, quello che vorremmo vedere anche in Italia: aree destinate al fuoristrada a due ruote.



Prova speciale

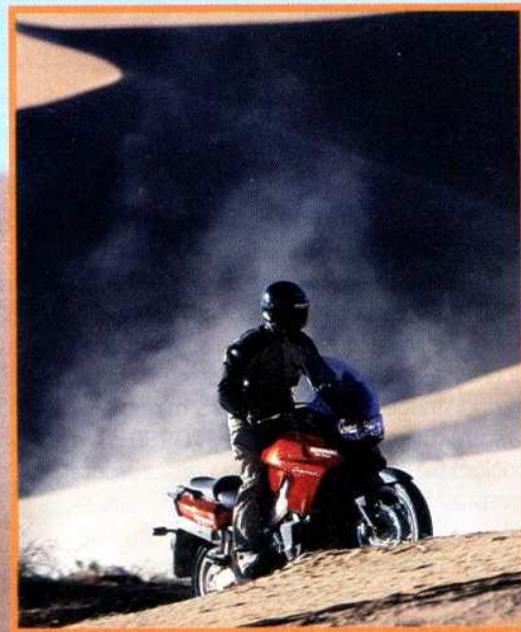
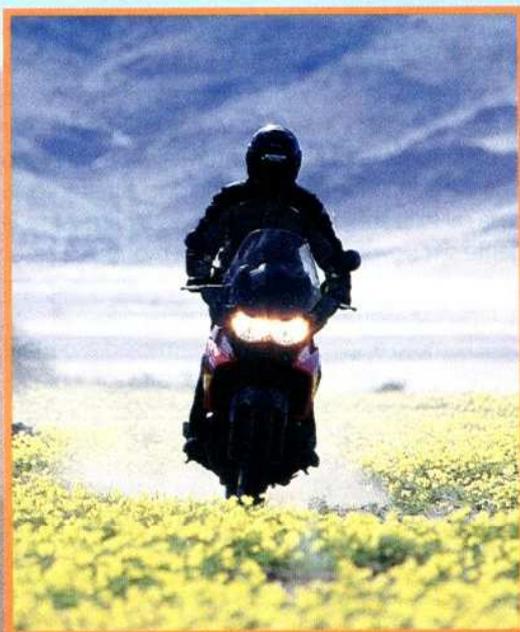
APRILIA ETV 1000 CAPONORD SULLE DUNE DELLA NAMIBIA

arrivano montagne rocciose dapprima nere e poi rosse, di seguito ancora più scure: non ho mai visto un paesaggio tanto mutevole nell'arco di pochi km. Branchi di animali attraversano di continuo la strada. Urlo nel casco la mia gioia perché ho la fortuna di assistere all'inizio della giornata nel Paradiso terrestre...! Ogni tanto incrociamo dei grossi camion 4x4 carichi di turisti. La scia di polvere che lasciano mi obbliga a mollare il gas per qualche secondo, è nebbia totale. C'è poca vegetazione attorno, ma solo cespugli bassi. Quello che sconcerza è l'immensità degli spazi e la purezza dell'aria: ti sembra che tutto sia vicino, da toccare. Stai bene dentro, perché fuori tutto è in sintonia. E guido tenendo la visiera del casco aperta, perché non voglio perdere una virgola di questa sensazione fantastica. La CapoNord è un orologio: tra le maxi enduro è la più bilanciata, quella che ha la resa migliore per compromesso tra prestazioni e facilità di guida. In lontananza si intravede una striscia di terra così rossa che sembra fluorescente. Mi fermerei ogni cento metri per fare delle foto, non ho mai visto niente di simile. Alessio è come impazzito: scatta foto come se impugnasse il mitra di un videogioco. Il rosso cangiante della CapoNord assume riflessi stupendi, il telaio in alluminio è l'unica nota tecnologica che brilla in questo concentrato di natura. Incontriamo un inaspettato tappeto di fiori gialli. Altra foto. In questo frangente apprezzo la silenziosità del bicilindrico mille, anche se continuo a pensare che il suo fruscio della distribuzione non rende giustizia alla potenza del mezzo. La temperatura sale e dai fianchi della CapoNord, specie quello sinistro, esce abbastanza calore. Ma questa, forse, è

l'unica "pulce" (non si può definire certo un difetto) che riesco a trovare a questa moto. La CapoNord è veramente centrata, si guida bene, entra rotonda in curva e ne esce altrettanto fluidamente. L'avantreno è solido, i due "pali" Marzocchi da 50 mm sono una garanzia e la taratura delle sospensioni è un buon compromesso fra il confort e ciò che ci vuole per la guida spinta. Sulle compressioni in velocità il retro-treno tampona abbastanza facilmente, ma le cose migliorano indurendo il precarico della molla (vista la comodità della manopola, riesco a farlo perfino in movimento). Il raggio di sterzata è ottimo: la ETV è grossa, ma regala manovre disinvolte. Siamo al Parco: bisogna pagare pochi dollari namibiani (circa 300 lire l'uno) ed entriamo (uscita obbligatoria alle 18,00 però). Appena prima del cancello d'ingresso c'è il lodge dove avremmo dovuto dormire la sera prima. Entriamo nel parco e, stupore, la strada è asfaltata. Va dentro per circa 50 km, ma poi finisce e bisogna farla a ritroso. Bene, fare quel tratto è come entrare in un mondo virtuale. Attorno ci sono dune di sabbia sempre più rossa che arrivano a 300 metri d'altezza, completamente spoglie se non puntinate qua e là da sparuti alberi secchi modellati dal vento. Tutto ciò sembra irreale talmente è bello. Grazie anche alla dolcezza d'erogazione della CapoNord, procedo in souplesse senza alcuna esitazione, a bassissima velocità. Decidiamo di attendere il tramonto dentro il parco, per scattare con la luce più bella, più calda. Passano i chilometri e le dune si fanno più alte, sinuose. Le creste sembrano virgole d'acquarello impresse nel blu del cielo. Arriviamo a un parcheggio, dove l'asfalto finisce: si può avanzare, per altri 5 km finali, solo se si hanno le 4 ruote motrici. Per noi è un invito a nozze. La sabbia è molle e i canali sono profondi. La prima marcia di questa moto è piuttosto lunga per una situazione così critica e allora sono costretto a "martoriare" selvaggiamente la frizione:



Un tappeto improvviso di fiori gialli lungo la strada. Anche questo è Namibia. Più a destra, nonostante la CapoNord abbia una gommatura di serie stradale, si può osare qualche qualcosa su sabbia. Ma non sulle dune del Naukluft Park.

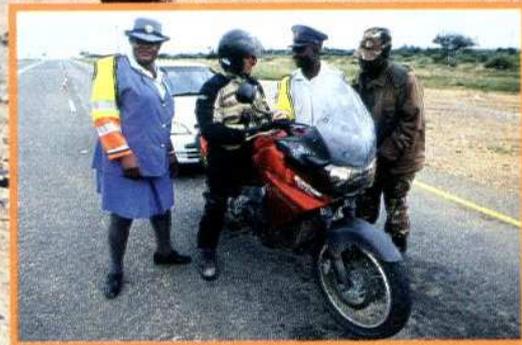
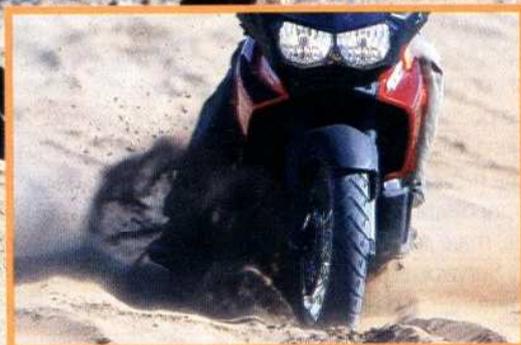


Il comando non è fra i più morbidi, ma in compenso l'apparato regge abbastanza bene allo sforzo. La temperatura dell'ambiente arriva a 39°, quella vitale (l'acqua) della CapoNord a 112°. Ma tutto procede bene. Senonché il pick-up si insabbia e allora perdiamo del tempo per tirarlo fuori. Intanto il sole inizia a scendere e i colori si ravvivano: è il momento di scattare la copertina! Trovo il pendio giusto e inizio

la giostra: curvoni di seconda piena di traverso, disegnando per terra virgole sempre più ampie. Gioisco come un bimbo col suo giocattolo preferito. In una di questi curvoni, però, alla fine mi appoggio per terra. Poco male, penso, ma una volta rialzata, la moto non riparte più. Alla fine si ammutolisce del tutto, non per la batteria, ma per il contatto del motorino d'avviamento morto. Inizia il calvario: le provo tutte, ma niente da fare. Siamo sulla sabbia soffice, dobbiamo ancora scattare e per di più i cancelli chiudono fra un'ora. Proviamo a caricare la CapoNord sul pick-up, ma pesa troppo. Allora la trainiamo, ma potete immaginare cosa significhi avanzare così, in



A fianco, ecco l'ultimo, impegnativo tratto del Parco. Il fondo è molle, si avanza a fatica e per questo l'accesso è consentito solo ai mezzi 4X4. A destra, controlli, e stupore, lungo la strada.



Prova speciale

APRILIA ETV 1000 CAPONORD SULLE DUNE DELLA NAMIBIA

220

venti centimetri di borotalco insidioso. Siamo madidi di sudore, con la gola incollata dalla sete. Ritorniamo sull'asfalto e, grazie alla consistenza del fondo, accendo la moto in velocità con la marcia dentro. Di nuovo foto, quindi, ma 'sta volta non si può sbagliare perché la moto parte solo a spinta. Sono minuti di grande tensione. Spariamo scatti su scatti, ma il tempo stringe: restando solo 15 minuti e il cielo si fa scuro. Tiriamo come pazzi: a 170/180 km/h la Caponord fila precisa, stabile, e la frenata pronta mette addosso sicurezza. Varchiamo il cancello alle 17,58. Mi sento tutti i chilometri fatti, come le emozioni vissute, cucite addosso. Una ad una. E questa sensazione la regala solo una moto. Il lodge dove pernottiamo è fantastico: esausti ci consumiamo una birra ghiacciata "vista deserto", con la sabbia fra le dita dei piedi, mentre tavoli all'aperto imbanditi di tutto punto preludono a una cena sotto a un cielo ubriaco di stelle.

Ultimo giorno: è panico a bordo

Sveglia di nuovo alle cinque perché il trasferimento è lungo e, visto che l'alba del giorno precedente è stata davvero magica, vogliamo riviverla di nuovo in diretta. La Caponord ha un'ergonomia perfetta: la sella anatomica è imbottita il giusto, le pedane sono centrate e il manubrio flette le braccia di quel tanto che serve per sentirsi padroni della guida. Con questo assetto macino chilometri su chilometri senza accusare stanchezza. A 160 km/h indicati, l'ago del contagiri è dritto a candela sui 6.000 giri. Puntiamo a un altro passo montano, per vederlo questa volta di giorno. Lo spettacolo vale una deviazione di circa 70 km. Non ci rimane che puntare verso Swakopmund, ultima delle nostre tappe dove pernotteremo prima di un trasferimento veloce in aeroporto per il ritorno. E' incredibile, il paesaggio continua ancora a cambiare. Si attraversa anche un grande canyon, solcato da un fiume in secca, per poi "planare" su una serie di colline che sembrano ricoperte di velluto come il green di un campo da golf. Non un albero, non un cespuglio, ma solo linee tonde e pulite. Poi arriva un tratto drittissimo, a perdita d'occhio, come quelle highway americane che seguono il profilo morfologico del terreno e per questo sembrano enormi bruchi su cui ci si diverte a salire e scendere. Gas e poi mani sui freni perché non si vede oltre; di nuovo, gas e poi freni. Una giostra. Si ritorna sul piano. Provo, per pochi attimi, a fare una puntata oltre i 200 km/h indicati. Non mi era mai capitato di fare una simile velocità su sterrato. Alessio sta staccato, così non ci facciamo

polvere, e questa volta mi segue con una tanica di rimedio colma di carburante (una tolla d'olio ripulita a dovere). Nella moto sono quasi alla riserva, ma so di essere al sicuro. In questo tratto sembra di essere in un lago salato: la temperatura è di 38°, attorno non c'è alcuna forma di vita. Incrocio altre moto, la cosa mi stupisce, ma siamo nel ponte pasquale e la gente si muove anche qua: tutto il mondo è Paese! La spia arancione della riserva è accesa da troppo, se rimango asciutto poi diventa più laborioso accendere la moto a spinta e così mi fermo ad aspettare Alessio. Venti, trenta minuti, e non arriva. Mi preoccupa e, mentre "stendo" la giacca fra lo specchietto e la sella a mo' di tenda per farmi ombra, mi



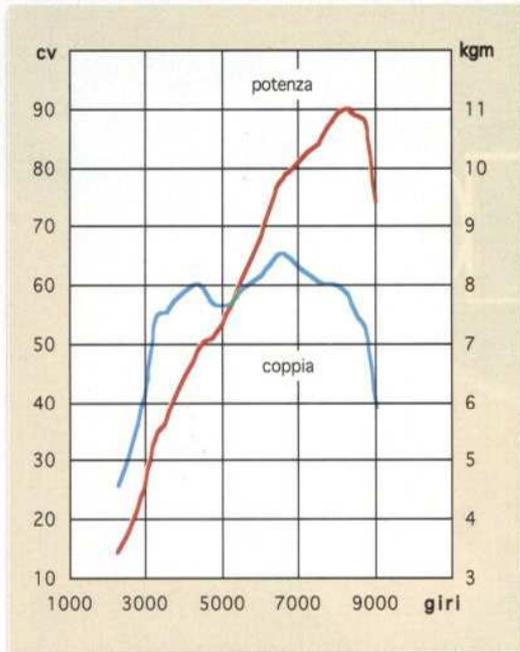
accucio per terra ad aspettarlo. Sono solo in mezzo al nulla, con la moto che non parte. Inizio a pensarle tutte, anche le più brutte. Si ferma un pulmino: scende una guida e mi dice che il mio socio ha avuto un incidente. Lui sta bene, ma ha danneggiato l'auto e non può proseguire. Ma ha già trovato soccorsi, così mi conviene aspettare. Poco dopo Alessio arriva con una famiglia tedesca, ha con sé i bagagli impolverati (sono volati fuori dall'auto) tranne la tanica che nel volo si è svuotata. E' panico. Ora come faccio? Arrivano delle moto. Le fermo, chiedo due litri di benzina: me li danno. E adesso, come accendo la Caponord? Non c'è altra soluzione: salgo su una Triumph Tiger e spingo Alessio che guida l'Aprilia con il piede, pratica da vecchio endurista. Il puzzle si ricompone e giungiamo in piccolo aeroporto dove possiamo noleggiare un'altra auto e distendere i nervi. Guardo la Caponord, ha fatto solo 1.600 km, ma ha vissuto e patito come una moto che ha dieci anni di vita. E io ho sulle spalle solo tre giorni d'Africa, ma è come se avessi partecipato a dieci puntate di Survivor. Lo so, mi invidiate. Nonostante le disavventure, sono un ragazzo fortunato. Se facessi quel fottutissimo 13, adesso saprei come spenderlo...

Spazi immensi: questa è l'Africa. In più, in Namibia, il paesaggio ha una mutevolezza incredibile. E se si ha la fortuna di visitare questo Paese dopo consistenti piogge, la natura regala colori impensabili.

Prove strumentali: Centro Prove e Servizi, Pista Pirelli di Vizzola Ticino.
Testo: Roberto Ungaro.
Fotografie: Alessio Barbanti.
Collaudatori: Roberto Ungaro.
Abbigliamento utilizzato: casco Kiwi, completo Clover, stivali e scarpe Alpinestars.

La prova in sintesi - Aprilia ETV 1000 CapoNord

I risultati al banco dinamometrico



La potenza massima rilevata concorda pienamente con quella rilasciata dall'Aprilia. Leggermente inferiore il valore della coppia massima. La CapoNord è al top delle prestazioni nella categoria delle enduro di grossa cilindrata e mostra un ottimo andamento della curva di coppia, che genera ben 7,5 kgm appena superati i 3.000 giri. Buono anche l'allungo: oltre il regime massimo della coppia si hanno a disposizione ancora 2.000 giri. Nella norma i valori della P.M.E.

Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri
Alla ruota	89,99-8.250	8,53-6.500
All'albero	98,64-8.250	9,35-6.500
Potenza specifica all'albero: CV/litro		98,87
Velocità media del pistone al regime potenza max: m/s		18,56
Pressione media effettiva all'albero a regime di coppia max: kg/cm2		11,78
Regime minimo frenata possibile a tutta apertura del gas: giri		2.750
rapporto peso/potenza alla ruota: kg/CV		2,65

Pregi

Protezione aerodinamica
Erogazione lineare
Avantreno solido
Posizione in sella
Feeling nella guida

Difetti

Pulsante devioluci
ana/abbaglianti poco pratico

Inconvenienti registrati

Rottura pulsante di massa e del motorino d'avviamento causati dal trasporto e da un uso improprio della moto.

Velocità, peso e consumi

Velocità massima:
224,1 km/h a 8.200 giri

Indicata:
213 km/h a 8.200 giri

Peso senza carburante:
238,2 kg
(111,2 ant, 127,0 post)

Consumo urbano:
18 km/litro

Consumo extraurbano:
15 km/litro

Consumo massimo:
10 km/litro

Accelerazione

Spazio metri	Tempo secondi	Velocità km/h
100	5,342	126,2
200	7,836	158,5
300	9,972	176,9
400	11,930	190,2

Nonostante uno scatto non molto brillante sui primi 100 m, la CapoNord taglia il traguardo dei 400 m facendo segnare il nuovo record della categoria, addirittura più basso rispetto a quella della Navigator.

Ripresa in 6° da 50 km/h

Spazio metri	Tempo secondi	Velocità km/h
100	6,743	86,7
200	10,582	117,6
300	12,368	130,8
400	15,624	142,3

La sesta molto lunga non ha premiato le ottime doti di coppia ed elasticità della nuova CapoNord, ben più lenta rispetto a tutte le rivali. Tutto sommato discreta la velocità d'uscita dai 400 m.

Scarto al tachimetro

Indica	50	100	130	150 km/h
Effettivo	51,4	103,5	135,2	156,7 km/h

Dati tecnici dichiarati

Motore: a 4 tempi, 2 cilindri a V di 60°, alesaggio per corsa 97x67,5 mm, cilindrata 997 cc, rapporto di compressione 10,4:1, distribuzione a doppio albero a camme in testa comandato da sistema misto ingranaggi/catena, 4 valvole per cilindro, lubrificazione a carter secco con serbatoio olio separato, raffreddamento a liquido, potenza max 98 CV (72 kW) a 8.250 giri, coppia max 9,68 kgm (95 Nm) a 6.250 giri. **Alimentazione:** a iniezione elettronica Multipoint indiretta, diametro dei corpi farfallati 47 mm; capacità serbatoio carburante 25 litri di cui 5 di riserva. **Accensione:** elettronica digitale con due candele per cilindro (Twin Spark Ignition); candele Denso IUH27D. **Impianto elettrico:** batteria 12V-8,6Ah. **Frizione:** a dischi multipli in bagno d'olio con comando idraulico servoassistito. **Cambio:** a 6 marce. Valore rapporti: 2,500 (35/14) in prima, 1,750 (28/16) in seconda, 1,368 (26/19) in terza, 1,091 (24/22) in quarta, 0,957 (22/23) in quinta, 0,852 (23/27) in sesta. **Trasmissione:** primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,935 (60/31); finale a catena, rapporto 2,640 (45/17). **Telaio:** a doppio trave laterale in alluminio; inclinazione canotto di sterzo 27,9°, avancorsa 129 mm. **Sospensioni:** anteriore forcella telescopica idraulica Marzocchi con steli da 50 mm non regolabile, escursione ruota 175 mm; posteriore forcellone oscillante in alluminio e monoammortizzatore idraulico regolabile nell'idraulica in estensione e compressione e nel precarico della molla, escursione ruota 185 mm. **Ruote:** cerchi in lega leggera, anteriore 2,50x19", posteriore 4,00x17"; pneumatici, anteriore 110/80-17, posteriore 150/70-17. **Freni:** anteriore a doppio disco flottante da 300 mm con pinza a 4 pistoncini; posteriore a disco singolo da 270 mm con pinza a pistoncino singolo. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.310, larghezza 830, altezza 1.440, interasse 1.560, altezza sella 820, peso a vuoto 215 kg. **Prestazioni:** velocità max nd.

Manutenzione

Tagliando: programmato ogni 7.500 km. **Lubrificazione:** olio raccomandato IP W30; controllo ogni 3.000 km, sostituzione ogni 7.500 km. **Distribuzione:** gioco valvole da controllare ogni 7.500 km. **Pneumatici:** pressione di gonfiaggio, ant 2,25 bar, post 2,75 bar.

Dati anagrafici

Costruttore: Aprilia spa - Via G.Galilei, 1 - 30033 Noale (VE) - tel. 041/5829111, fax 041/5829590. **Gamma colori:** nero/rosso, hot red/nero, blu/nero. **Inizio vendite:** aprile 2001. **Garanzia:** Integrale di 3 anni. **Prezzo:** 21.000.000 di lire.

A confronto con le concorrenti

Modello	Cil. cc	N. Cil.	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Vel. max km/h	Acceleraz. sec	Ripresa sec	Peso kg	Prezzo c.i.m (L. x 1000)
Aprilia CapoNord	996	2	89,99-8.250	8,53-6.500	224,1	11,930	15,624	238,2	21.000
BMW R1150GS	1.130	2	75,13-6.750	8,81-6.750	197,2	12,740	14,810	249,6	23.400
Cagiva Navigator	996	2	90,33-8.300	8,30-7.000	215,0	11,954	13,215	220,4	19.050
Honda Varadero	996	2	84,57-8.300	8,99-6.000	203,8	12,725	12,789	237,2	20.745
Triumph Tiger	955	3	89,85-9.250	7,96-6.000	209,0	12,063	13,145	242,4	20.400

Per le prove utilizziamo banchi dinamometrici Borghi & Saveri FE 600 - SD e FA 50/30, catene Regina Dervio, lubrificanti Motul e utensili professionali Snap-on Tools. Prove strumentali: Pista Pirelli di Vizzola Ticino, strumentazione portatile Datron DLSX V3.43.