

# Aprilia Caponord 1200 ABS Travel Pack

## - Fahrbericht aus MOTORRAD 11/2013 -

Das Reiseenduro-Segment wächst weiter: Mit druckvollem V2-Motor, semiaktivem Fahrwerk und Traktionskontrolle will die neue Aprilia Caponord vom Stand weg auf Augenhöhe mit der Konkurrenz sein. Gelingt ihr ein Einstand nach Maß?

Nein! Wir reden hier nicht über erotische Vorlieben. Auch nicht über irgendwelche Angewohnheiten. Es geht einzig um die fabrikfrische Aprilia Caponord 1200 ABS Travel Pack, die zweierlei Tugenden beinahe perfekt beherrscht: über Stock und Stein zu gleiten und von Kurve zu Kurve zu swingen. Ob das jedoch genügt, um eine ernsthafte Rivalin von Ducati Multistrada, KTM 1190 Adventure und Konsorten zu werden?

Der Markt der Reiseenduros ist hart umkämpft. Fast alle Hersteller haben in diesem Segment die Taktfrequenz erhöht, sind mit neuen Modellen oder deutlich überarbeiteten Konzepten an den Start gegangen.

Mit leichter zeitlicher Verzögerung prescht nun Aprilia mitten hinein in die geballte Konkurrenz, präsentiert mit der Caponord 1200 ABS Travel Pack die erste Reiseenduro des Herstellers seit dem Jahr 2007. Geschlafen haben sie in Noale derweil jedoch nicht. Die Liste der technischen und elektronischen Ausstattung ist lang: ADD, ATC, ACC, ABS, Ride-by-Wire, Multimapping, Bluetooth, USB - willkommen in der modernen Welt der Zweirad-Elektronik.

Das Herzstück der Caponord ist bekannt und bereits praxiserprobt. Der 90-Grad-Vau-Zwo mit 1197 Kubikzentimetern Hubraum feuert bereits die große Supermoto Dorsoduro 1200 an. Zugunsten einer fülligeren Drehmomentkurve verzichtete man bei der Neuen auf sechs Pferdchen Spitzenleistung. Schwach auf der Brust ist die Aprilia Caponord 1200 deshalb aber nicht: Mit nominal 125 PS und 115 Newtonmetern steht sie für ihren Einsatzzweck gut im Futter, muss sich auf der Landstraße keineswegs hinter der Konkurrenz verstecken. Das gilt schon eher beim Blick auf die unbestechliche Prüfstandskurve: Ein paar PS und Newtonmeter weniger als versprochen sind zwar ärgerlich, aber zu verzeihen.

Warum aber die Drehmomentkurve gerade zwischen 4000 und 6000 Touren schwächelt, also genau dort, wo man sich im Fahrbetrieb die meiste Zeit aufhält, ist verwunderlich. Ein Vergleich mit der Prüfstandskurve des 1200er-Pendants aus der Dorsoduro zeigt, dass diese gegenüber der Caponord in jener Drehzahlregion sogar bis zu zehn Newtonmeter mehr drückt. Ob hier vielleicht die Leistung eher zugunsten eines besseren Spritverbrauchs vermindert wurde? Schließlich kippt sich die Dorsoduro gerne mal zwischen 7,5 und zehn Liter hinter die Binde. Mit gerade mal 5,5 Litern nippt die Caponord 1200 ABS im Vergleich ja nur noch am Gläschen, kommt auf eine respektable Reichweite von 436 Kilometern. Verbuchen wir das schon mal als Teilerfolg.

Ein kurzer Druck aufs Knöpfchen und der zwischen Gitterrohrrahmen und Aluminiumprofilen platzierte Vau-Zwo mit Doppelzündung erwacht zum Leben. Trotz einstelliger Temperaturen dreht er im Stand relativ gleichmäßig mit 1500 Touren.

Doch Moment: Wer ohne intensives Studium des Bordhandbuchs losfahren will, wird schnell wieder absteigen und nacharbeiten. Mit welchem Knopf man welches Setup beeinflusst und was sich hinter den Abkürzungen der Assistenzsysteme verbirgt, sollte vorab verinnerlicht sein. Dann geht alles ruck, zuck: Links vom LCD-Panel sind zwei Druckknöpfe platziert. Mit dem unteren kann man durch das Menü klicken, mit dem oberen Knopf die Auswahl verändern. Damit kommt selbst der größte Technikverweigerer klar. Zunächst wird eine der drei Stufen der Traktionskontrolle (ATC) ausgewählt.

Die Funktionsweise der ATC ist so simpel wie effektiv: Über die Hallsensoren des ABS wird stetig die Raddrehzahl von Vorder- und Hinterrad abgeglichen. Wird hinten Schlupf registriert, wird die Zündung kurzzeitig unterbrochen und somit ein weiteres, potenzielles Durchdrehen der Hinterhand unterbunden. In Stufe eins lässt die ATC sehr viel Schlupf zu, in Stufe drei regelt sie deutlich früher. Das alltagstauglichste Regelniveau bietet Stufe zwei mit der goldenen Mitte.

Neben der Traktionskontrolle und dem für den Solo-Betrieb famos abgestimmten, abschaltbaren Zwei-Kanal-ABS von Continental hat die getestete Travel Pack-Version der Aprilia Caponord 1200 zusätzlich zur Basisvariante ein semiaktives Fahrwerk. Deshalb darf man dem Moped vor Fahrtantritt mitteilen, ob man allein, mit Sozia, mit oder ohne Gepäck unterwegs ist. Ein kräftiger Stellmotor, der sich unterhalb der Sitzbank befindet, passt daraufhin die Vorspannung des Federbeins elektrisch an. Doch damit nicht genug: Die Auswahl des Beladungszustands definiert zusätzlich die Kennlinien der semiaktiven Dämpfungsanpassung des Fahrwerks. Soll heißen: Sagt man dem Motorrad, dass man alleine auf ihm hockt, ist damit gleichzeitig eine Kennlinie für die Zug- und Druckstufenverstellung aktiv, die tendenziell auf mehr Komfort ausgelegt ist.

Ist man zwar weiterhin als Solist auf der Caponord 1200 ABS unterwegs, will aber auf der Hausstrecke gepflegt Furchen in den Asphalt ziehen, stellt man den Beladungszustand auf zwei Personen inklusive Gepäck ein und erntet damit nicht nur die am stärksten vorgespannte Federbasis des Monoshocks, sondern auch das straffste Dämpfungsniveau.

Neben den vier vordefinierten Beladungszuständen hat Aprilia als erster Hersteller eine automatische Niveauregulierung für die Federbasis des hinteren Dämpfers entwickelt. Wählt man diesen aus, misst das Motorrad über ein verbautes Potenziometer das aufgesattelte Gewicht und passt die Federvorspannung entsprechend an (Abtastintervall etwa einmal pro Minute). Das Erfreuliche: Das System arbeitet in der Caponord 1200 ABS Travel Pack tadellos. Wer häufiger mal die Freundin oder den Kasten Bier auflädt, muss zukünftig nicht mehr manuell am Federbein rumschrauben, sondern kann getrost auf die pfiffige Sensorik vertrauen und dem Stellmotor die Plackerei überantworten.

Ein willkommener Bedienungskomfort also. Das Potenziometer funktioniert überdies wie eine Art Federwegsensor, der über die Veränderung des Abstands zwischen unterem Rahmenprofil und Schwinge die Ein- beziehungsweise Ausfedergeschwindigkeit und den zurückgelegten Federweg des Monoshocks errechnet. Die hieraus ermittelten Daten sind einer von fünf Parametern, die für die Steuerung des semiaktiven Fahrwerks verantwortlich sind. In der Sachs-Gabel, die noch klassisch per Hand vorgespannt werden muss, ist ein Drucksensor verbaut, der ebenfalls Informationen über das Ein- und Ausfederungs-niveau ermittelt. Daneben speisen das Ride-by-Wire-System über die Gasgriffstellung und der ABS-Sensor über den Bremsdruck ein separates Steuergerät (genannt Vehicle Control Unit = VCU) mit weiteren Parametern.

Die VCU errechnet so mithilfe eines Algorithmus den aktuellen Fahrzeugzustand und passt entsprechend die Dämpfung von Zug- und Druckstufe innerhalb von maximal 10 Millisekunden daran. So kompliziert das klingen mag: Merken tut der Fahrer davon nichts. Gut so. Alles eingestellt und verstanden? Dann kann es endlich losgehen.

Nur ein paar Minuten eingerollt, schon ist man verblüfft: Die mit 23 Litern Sprit befüllte, samt Koffern 264 Kilogramm schwere Aprilia Caponord 1200 ABS lässt sich extrem einfach dirigieren. Fühlt sich eher nach leichtem Salat als fettigem Cheeseburger an. Ergonomisch steht sie der Konkurrenz in nichts nach. Alles ist an seinem Platz, die Sitzbank in 86 Zentimetern Höhe ist komfortabel, bettet den Fahrer weder zu passiv noch zu vorderradorientiert. Der Lenker ist in optimaler Höhe positioniert, mit knappen 90 Zentimetern aber relativ breit.

Nach den ersten engagiert genommenen Kurven grinst der Fahrer wie ein Honigkuchenpferd. Fast ungläubig nimmt man das tolle Handling der Caponord 1200 zur Kenntnis, fragt sich, wie die Fahrwerkskonstrukteure es hinbekommen haben, dass sie zudem wie an der Schnur gezogen durch die Kurven eilt. Wechselkurven nimmt die Aprilia so engagiert, als wenn sie Deutscher Meister im Swingtanz wäre. Mit ganz wenig Körpereinsatz lässt sie sich präzise umlegen, bleibt dabei stets neutral und satt mit dem Asphalt verzahnt. Dabei sind mit den Dunlop Qualifier II, hinten in 180er-Breite, nicht mal die handlichsten und modernsten Gummis montiert.

Ganz easy und definiert lenkt die 1200er in die Kurve ein. Erst sehr spät wird das Motorrad etwas kippelig, stempelt dann leicht über den Hinterreifen nach außen. Das semiaktive Fahrwerk leistet dabei prächtige Arbeit, dämpft einerseits stets mit dem gebotenen Tourenkomfort, reagiert bei flotter Hatz über den Asphalt andererseits mit der nötigen Straffheit, ohne Härte zu demonstrieren. So gleitet man über lange wie kurze Bodenwellen hinweg, als wenn die Straßen frisch geteert wären.

Sauber und direkt geht der Zweizylinder ans Gas. Drei Mappings stehen zur Auswahl. Im Sport-Modus reagiert das Ride-by-Wire-System auf leichtes Zucken in der rechten Hand mit hastigem Vortrieb. Wer es etwas milder mag, zappt während der Fahrt einfach über den Anlasserknopf in das Touring-Mapping oder bemüht den leistungsreduzierten Regen-Modus, schon zeigt sich bei der Caponord 1200 ein deutlich zahmeres Ansprechverhalten. Damit kann man ganz entspannt durch den Harz oder Schwarzwald gurken, ohne den Gasgriff mit Fingerspitzengefühl dosieren zu müssen.

Und wo wir schon bei der Leistungsentfaltung sind: Im Fahrbetrieb ist das Drehmomentloch nicht so deutlich spürbar, wie es die Prüfstandskurve vermuten lässt. Das liegt auch daran, dass der Motor, wie von einer feurigen Italienerin gewohnt, beim überzeugten Dreh am Ride-by-Wire-Kabel eine fette Portion Emotionen erzeugt und mangelnde Power durch ein feist pulsierendes Herz überspielt. Die Akustik-Verantwortlichen aus Noale verstehen ihren Job, das steht fest. Ab 4000 Umdrehungen ist V2-Geboller in feinsten Zügen zu vernehmen, das obenheraus schließlich zu heftigem Amboss-Gehämmer mutiert. Ein klasse Ohrenschaus. Zumal die Caponord 1200 ABS, sofern man denn will, auch ganz sachte und nachbarschaftsverträglich vom Hof gefahren werden kann. So soll es sein.

Bärig schiebt der Zweizylinder aus dem Drehzahlkeller los, hackt unterhalb von 3000 Touren noch ein wenig auf der Kette rum. Nach einer leichten Verschnaufpause kennt das Triebwerk ab 6000 Umdrehungen kein Halten mehr, dreht kernig und mit tollem Punch bis 9000 Touren, wo die Caponord 1200 ABS in den Begrenzer läuft. Das Schalten durch das Getriebe ist

beinahe ein Hochgenuss. Kurze Schaltwege, exakte Rastung, wenig Fußkraft, alltagstaugliche Übersetzung. Nur die schwergängige Kupplung nervt auf Dauer.

Dafür kann man sich am Griff in die Brembo-Bremsanlage erfreuen. Sie benötigt zwar etwas Handkraft, belohnt den Fahrer dafür aber mit feiner Dosierbarkeit und vehementer Bremswirkung.

So fängt man die Caponord gerne wieder ein. Schließlich möchte man mit der 16190 Euro teuren Reiseenduro gern noch länger über die Straßen dieser Welt gleiten und swingen.

Als BMW um die Jahrtausendwende mit der R 1150 GS immer mehr Motorräder verkaufte und sich um die Reise- beziehungsweise Großenduros ein stetig wachsender Kreis von Interessenten tummelte, wollte man in Italien nicht länger nur zuschauen. Doch was auf den ersten Blick absurd klang, verfolgte man in Noale mit dem nötigen Selbstbewusstsein: den robusten und drehmomentstarken 60-Grad-V2-Motor aus dem Supersportler RSV Mille so zu modifizieren, dass er für eine Reiseenduro taugt.

Das Vorhaben gelang mit kleineren Drosselklappen, anderen Kolben und Nockenwellen. Mit stattlichen 98 PS und 92 Newtonmetern stieß die Aprilia ETV 1000 Caponord im Jahr 2001 auf den Markt, trug als Erste in ihrer Klasse einen Aluminium-Brückenrahmen.

Trotz guter Fahrleistungen, feiner Verarbeitung und hoher Zuverlässigkeit ließ ein Verkaufserfolg vergeblich auf sich warten. Weder eine Endurovariante namens Rally Raid mit grobstolligen Reifen und voll einstellbaren Federelementen (die deutlich besser als das Basismaterial dämpften) noch eine ab 2006 erhältliche ABS-Version sollten gute Zulassungszahlen nach sich ziehen. Da der Motor nur die Euro-2-Abgasnorm erfüllte, musste Aprilia die Produktion zu Beginn des Jahres 2007 einstellen.

Danach blieb man in Noale im Segment der Reiseenduros lange untätig. Da der Motorradmarkt sich aber bis heute immer stärker auf die hochbeinigen Allrounder konzentriert, präsentiert Aprilia nun die Caponord, die antriebsseitig wiederum von der seit 2011 auf der Bühne befindlichen Dorsoduro 1200 profitiert.

Der Dorsoduro eilt seit jeher ein Lausbuben-Ruf voraus. Schließlich ist sie bis heute die stärkste Supermoto der Welt. Mit satten 131 PS und 115 Newtonmetern wuselt sie - eine artgerechte Handhabung vorausgesetzt - mit heftigen Drifts und abhebendem Vorderrad außen an Otto Normalmotorradfahrer vorbei. Doch einen Wermutstropfen hat der starke Antritt des 90-Grad-V2-Motors der Supermoto: Der Spritverbrauch pendelte sich bei zahlreichen Testfahrten zwischen durchschnittlich acht bis zehn Litern ein. Nur zahme Gashände schafften geringere Verbräuche. Viel zu viel also. Gut zu wissen, dass Aprilia dieses Defizit bei der Caponord ausgemerzt hat.

Der Aprilia Caponord gelingt tatsächlich ein Einstand nach Maß. Mit ihrem toll ausbalancierten, semiaktiven Fahrwerk und einem famosen Handling begeistert sie auf Anhieb. Verbesserungsbedarf besteht dennoch: Gepäckbrücke, Verzurrmöglichkeiten, ein umfangreicherer Bordcomputer sowie ein auch im Soziusbetrieb sicher verzögerndes ABS sollten gerade bei einer Reiseenduro selbstverständlich sein.

Der V2-Motor brilliert mit hoher Laufkultur. Ab 3000 Umdrehungen läuft das Triebwerk sehr ruhig, fällt auch im Bereich hoher Drehzahlen nicht mit unangenehmen Vibrationen auf. Das Schaltwerk funktioniert tadellos, überzeugt auf ganzer Linie mit knackiger Rastung und kurzen Wegen. Störend wirkt dabei die etwas schwergängige Kupplung, die sich darüber hinaus auch nicht sonderlich gut dosieren lässt. Springt der Motor beim Starten grundsätzlich nach wenigen Kurbelwellenumdrehungen an, braucht er ab und zu etwas länger, bis er die Arbeit selbsttätig aufnimmt.

Das Kapitel Fahrwerk meistert die Caponord mit Bravour. Trotz der recht hohen Gesamtmasse sind sowohl Handlichkeit als auch Lenkverhalten auf sehr hohem Niveau. Das semiaktive Fahrwerk mit elektronischer Dämpfungsverstellung hinterlässt einen exzellenten Eindruck. Ob Schlaglöcher oder welliger Fahrbahnbelag: Die Dämpfung agiert stets mit der richtigen Portion Druck- beziehungsweise Zugstufe, ohne dabei unkomfortabel zu werden. Die Federbasis der Gabel muss als einziger Einstellmechanismus noch per Hand bedient werden.

Mit einfachen Modifikationen könnte die Aprilia den Mitbewerbern im Alltagsvergleich och näher auf den Pelz rücken. Leider fehlen Selbstverständlichkeiten wie eine Restreichweiten- und Temperaturanzeige im Cockpit ebenso wie Verzurrmöglichkeiten und eine Gepäckbrücke in der Heckpartie des Zweirads. Die Verarbeitung ist – wie von Aprilia gewohnt – gut, was vom Fernlicht allerdings nicht behauptet werden kann. Das befindet sich eher auf Taschenlampen-Niveau. Mit dem 23 Liter großen Treibstofftank sind hohe Entfernungen ohne Tankstopp zurückzulegen.

In Sachen Sicherheit offenbart sich Licht und Schatten zugleich. Die Brembo-Monoblocks sind sehr fein zu dosieren, allerdings benötigen sie für harsche Verzögerungen eine hohe Handkraft. Das Conti-ABS ist für den Solisten perfekt abgestimmt und ermöglicht kurze Bremswege. Im Soziusbetrieb droht durch Auskeilen des Hecks ein Sturz, sofern die Bremse nicht manuell gelöst wird.

Thema Kosten: Den Benzindurst der Dorsoduro hat die Caponord glücklicherweise nicht geerbt. Mit 5,5 Litern auf 100 Kilometer und 10.000er-Inspektionsintervallen bewegt sich die Aprilia im Mittelfeld der Reiseenduros.

## Technische Daten

### Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nassumpfschmierung, Einspritzung, Ø 57 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 690 W, Batterie 12 V/12 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Sechsganggetriebe, Kette, Sekundärübersetzung 42:17.

Bohrung x Hub 106,0 x 67,8 mm

Hubraum 1197 cm<sup>3</sup>

Verdichtungsverhältnis 12,0:1

Nennleistung 92,0 kW (125 PS) bei 8000/min

Max. Drehmoment 115 Nm bei 6800/min

### Fahrwerk

Gitterrohrrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, mechanisch verstellbare Federbasis, elektronisch verstellbare Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Federbein, direkt angelenkt, elektronisch verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Einkolben-Schwimmsattel, ABS, Traktionskontrolle.

Alu-Gussräder 3.50 x 17; 6.00 x 17

Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

### Maße + Gewicht

L/B/H 2230/995/1420 mm

Sitzhöhe 855 mm

Lenkerhöhe 1170 mm

Wendekreis 5440 mm

Gewicht vollgetankt 255 kg

Zuladung 205 kg

Radstand 1555 mm, Lenkkopfwinkel 63,0 Grad, Nachlauf 127 mm, Federweg v/h 170/150 mm, zulässiges Gesamtgewicht 460 kg, Tankinhalt/Reserve 24,0/5,0 Liter.

Garantie zwei Jahre

Farben Grau, Rot, Weiß

Preis Testmotorrad 15903 Euro

Nebenkosten zirka 287 Euro

**Fahrleistungen**

Höchstgeschwindigkeit\* 240 km/h

**Verbrauch**

bei 130 km/h 6,0 l/100 km

Landstraße 5,5 l/100 km

theor. Reichweite Landstraße 436 km

Kraftstoffart Super