

Fernweh im Smartphone-Zeitalter

Aprilia's Caponord 1200 Travel Pack hat nichts mit rustikaler Rucksackromantik zu tun. Sie steht für Reisen im Elektronikzeitalter, von der Bluetooth-Schnittstelle bis hin zum semiaktiven Fahrwerk.

Gemeinhin assoziiert man mit einer Reise zum Nordkap Wind und Wetter sowie gestandene Lederärsche, deren Finger nach Sprit und Öl riechen. Highend-Elektronik auf dem windumtosten Schieferplateau hoch im Norden kommt da nicht in den Sinn. Aprilia zelebriert optisch wie technisch den Verzicht auf das viel zitierte Enduro-Abenteuer-Flair erfrischend konsequent. Dabei dürfte ein durchschnittlich trainierter Langstreckenhintern auf dem bequemen Aprilia-Gestühl den Weg zum Kap auf einer Backe absitzen. Die Sitzmulde bietet Halt und genügend Bewegungsfreiheit, der Kniewinkel fällt moderat aus. So wie die

Sitzhöhe, die im Zusammenspiel mit der schmalen Taille auch kleineren Fahrern »Erdung« sichert.

Allem Hightech zum Trotz mangelt es der Capo an hörwie spürbarer Mechanik

Allem Hightech zum Trotz mangelt es nicht an hör- und spürbarer Mechanik

nicht. Im Schiebetrieb grolend und protzend macht der 1200er-90°-V2 dem Nimbus eines großvolumigen V-Twins alle Ehre. Bis gut 2500 Touren sortiert er stuckernd seine

Mechanik, darüber läuft er auch in den höheren Gängen rund und zieht sauber durch. Wie fast alle europäischen Hersteller verzichtet leider auch Aprilia nicht auf ein bereits bei Stadt-Tempo böllerndes Konzert aus der klap-pengesteuerten Auspuffanlage.

Mit kraftvollem Antritt, bulliger Drehzahlmitte und – dank kurzhubiger Motorauslegung – geschmeidiger Drehfreude bis hin zum weich einsetzenden Begrenzer lässt der V2 keine Langeweile aufkommen. Wie es sich im Smartphone-Zeitalter gehört, werden die Drosselklap-

pen elektronisch gesteuert. So lässt sich problemlos auch ein Tempomat integrieren, der die Gashand entlastet, zudem können diverse Mappings für die Leistungsentfaltung hinterlegt werden. Im Sport-Modus (S) tritt die Capo abrupt kraftvoll mit anfangs diffiziler Gasdosierung an. Schnell jedoch hat die rechte Hand die gewünschten Streicheleinheiten für den Gasgriff verinnerlicht. Dann geht's fordernd aber kurzweilig zur Sache. Harmonisch arbeitet die Gemischaufbereitung im T-Modus ohne künstliche Gedenkpause beim Gasgeben. So tourt man nicht nur bestens, sondern kann auch beherzt über Land V2-Power genießen, ob nun am Fjord oder in der Eifel. Der Rain-Modus stellt, wenn's Bindfäden regnet, durchaus eine Option dar. Man muss aber dann den Gashahn betätigen, als wäre man von einer 1000er auf eine 600er umgestiegen.

Wie viel Sprit letztlich der angesaugten Luft beigemischt wird, hat trotz Hightech der Fahrer in der Hand. Zwischen 5,96 Liter im betont flotten Toureneinsatz und 8,5 Liter



Fotos: T. Kohlmeier, J. Zell, Werk

beim »Feuern« gönnte sich der Nordkap-Express. Gemessen an den Fahrleistungen und der Fahrzeug-Silhouette liegt das noch im vertretbaren Rahmen.

Die Bordelektronik in Form der dreistufigen (abschaltbaren) Traktionskontrolle macht es dem Fahrer auch leicht, lustvoll Sprit in Fahrspaß umzuwandeln. Sie wird ebenfalls elegant über

die Drosselklappen-Elektronik geregelt. Auf der sensibelsten Stufe flackert die Anzeige auf trockener Straße sofort, wenn in Schräglage beschleunigt wird. Das geht in engen Kurven so weit, dass einem im Scheitel unerwartet der Saft abgedreht wird. Auf Stufe zwei arbeitet die TC deutlich seltener, etwa wenn flott über Frostaufbrüche gebü-

gelt wird, der Eingriff ist weniger deutlich. Auf Stufe eins flackert's selbst bei strammer Hatz kaum, für geübte Fahrer also »Erste Wahl«. Die erfreuen sich auch an der exakt über kurze Wege bei wenig Kraftaufwand arbeitenden Schaltbox. Dazu wollen die hohen Betätigungs-kräfte der Hydraulikkupplung nicht ganz passen.

Dagegen passt zum »Travel Pack«, dass die Aprilia sich auch mit den aerodynamischen Koffern am Heck bei Tacho 246 km/h auf der Autobahn nicht aus der Ruhe bringen lässt. Und für einen großen Tourer gibt sie sich selbst in engen Passagen recht behände, wobei sich der mächtige Lenker als ungemein hilfreich erweist. Dabei

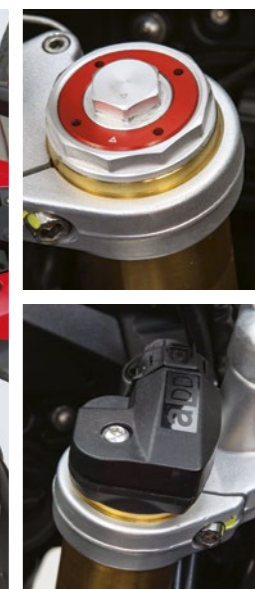
Aprilia Dynamic Damping – ADD

Das semiaktive Fahrwerk der Aprilia Caponord ermittelt Ein- und Ausfedergeschwindigkeit der Gabel über einen Drucksensor im Luftpolster des linken Holms.

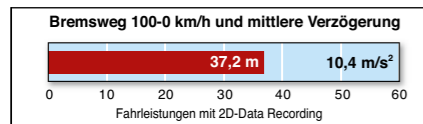
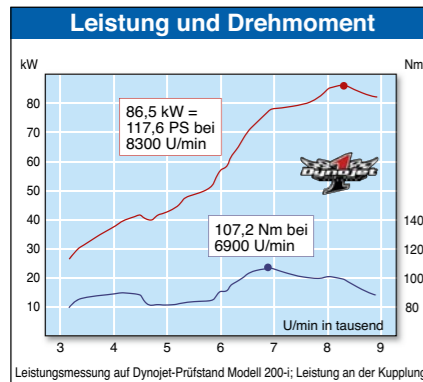
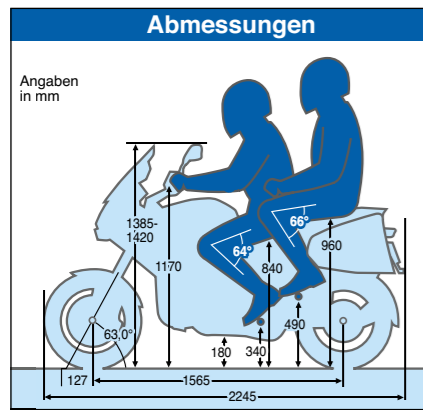
Ein Winkelpotentiometer an der Schwinge gibt die Bewegungen der Hinterhand an die »Vehicle Control Unit« weiter. Gleichzeitig sendet die Motor-

steuerung »ECU« Infos über das angeforderte Drehmoment an die VCU. Wird die Frontbremse aktiviert, erfolgt ebenfalls Meldung. Daraus kalkuliert

die VCU die Zug- und Druckstufendämpfung der Federung. Die Justierung auf ein hinterlegtes Maß erfolgt permanent in Millisekunden. Zur Berechnung dient der Mix zweier Algorithmen: Das aus der Ducati Multistrada bekannte »Skyhook«-System verarbeitet niedrige Frequenzen, das »Acceleration Driven Damping« kümmert sich um mittlere Frequenzen. Damit wird die Dämpfung in einer vorgegebenen Bandbreite automatisch dem Fahrzustand angepasst. Die Federbasis am Heck kann der Beladung in vier Schritten elektrisch angepasst werden. Im »Auto Set Modus« ermittelt ein Winkelmesser an der Schwinge die Zuladung. ADD passt die Vorspannung des Federbeins automatisch via Elektrohydraulik an.



Unter der Sitzbank ist gut zu erkennen, wie weit der Kunststofftank mit der aufgeschraubten Benzinpumpe bis ans Rahmenheck verläuft. Seitlich liegt der voluminöse Hydraulikbehälter für die elektrohydraulische Vorspannung des Federbeins. Die Vorspannung der Gabelfeder ist manuell am rechten Holm vorzunehmen, oben auf dem linken Gabelholm liegt die Elektrik für die elektronische Anpassung der Dämpfung.



darf man ziemlich schräg treiben, allerdings bleibt es rechts herum nicht bei der kratzenden Fußraste. Ab und zu bekommt auch die Alu-Blende des Schalldämpfers Bodenkontakt. Auf dem Weg zum Kap dürften derart sportive Einlagen aber eher die Ausnahme bleiben und selbst im flotten Landstraßeneinsatz stellt das kein echtes Problem dar, zumal sich bei Betrieb ohne Koffer der Schalldämpfer nach oben drehen lässt. Solange nicht auf der Bremse ins Eck gebogen wird, fällt auch die Lenkpräzision sehr ordentlich aus. Andernfalls reagiert die Capo mit einem deutlichen Aufstellmoment, das nicht allein den Reifen

zuzuschreiben ist. Auch nicht, dass mit großer Schräglage überfahrene Absätze eine leichte Aufstellendenz bewirken, die der Fahrer aber automatisch ausgleicht. Grund dafür ist die »hoch« stehende Gabel mit wenig Negativfederweg (manuell am rechten Holm justierbar). Allerdings stand an der Testmaschine mit ADD (Aprilia Dynamic Damping)-System die Vorspannung bereits auf Minimum. Dass die Balance nicht ganz stimmt, untermauert das probeweise bei Solobetrieb auf Zweipersonenlast vorgespannte Federbein. Die Capo wird agiler, das Aufstellen beim Bremsen in Schräglage deutlich geringer und Störungen in Schräglage auf Absätzen sind kaum noch spürbar. Im Alltagseinsatz ist das semiaktive Fahrwerk zwar unproblematisch, allerdings gibt das komplexe System (s. S. 30) Raum für Feinabstimmung. Einerseits spricht die Gabel nicht übermäßig feinfühlig an, andererseits vermisst man Zugstu-

fendämpfung: Die Front reagiert auf Korrekturbremungen mit Nickbewegungen. Und wer sich auf die automatische Vorspannung (über den Bordcomputer kann auch individuell zwischen Solo, Solo plus Gepäck, zwei Personen und zwei Personen mit Gepäck auswählt werden) des Federbeins verlässt, fährt das Heck zu tief. Als beste Solo-Einstellung mit 75-Kilo-Fahrer machten wir die Option »Fahrer mit Gepäck« aus. Natürlich spürt man die elektronische Anpassung, etwa bei der bemerkenswerten Hochgeschwindigkeitsstabilität (tempobezogene Dämpfungsanpassung). Aber man spürt auch, dass das System nur reagiert, wenn etwa die Heckfederung in der Rollphase eine Unebenheit nimmt. Dann geht das Heck zunächst relativ weit in die Feder, bevor die Dämpfung »abgebremst« wird. Ein konventionelles – gut abgestimmtes – Federbein hätte erst gar nicht so tief eingefedert. Die Gabel lässt beim kraftvollen Bremsvorgang

die Extra-Ladung Druckstufen-dämpfung spüren. Aber das System lässt sich auch überlisten: Wer in der Rollphase bis zum Eingriff des sauber regelnden ABS bremst, bringt die Gabel auf Anschlag. Die einteiligen, radial verschraubten Vierkolben-Sättel vorn packen bei mäßigem Kraftaufwand satt zu und lassen sich gut dosieren. Mit ABS-Unterstützung zaubern sie tolle Verzögerungen (siehe Messwert) auf den Asphalt. Schade, dass die Heckbremse übertrieben defensiv ausgelegt ist – sie reagiert nur auf derbe Stiefeltritte. Dafür versöhnt die Caponord 1200 Travel Pack über semiaktives Fahrwerk, ABS, Tempomat und Hauptständer hinaus mit funktioneller Ausstattung. So kann man sich dank Griffheizung und Handschützer eher für den Weg zum Nordkap erwärmen, und die manuell – notfalls während der Fahrt – einstellbare Windschutzscheibe

zählt zu den wenigen ihrer Art, die Fahrern zwischen 1,80 und 1,90 Meter Größe nicht nur guten Schutz, sondern auch weniger Windgeräusche bescheren. Spitze ist die im Einfüllstutzen des Tanks integrierte Gummimembran. Ohne die Gefahr einer Spritdusche lässt sich der 23,5-Liter-Spritzbunker flott füllen. Anfangs **Das semiaktive Fahrwerk bietet noch Raum für Feinabstimmung** steht man aber öfter als nötig an der Zapfsäule, bis man realisiert, dass der letzte Balken der Tankanzeige für die größte Spritmenge steht, dann sind noch gut neun Liter vorhanden. Ansonsten erfordert das multifunktionale Cockpit, worüber Fahrmodi, TCS, Federbein und ABS-Deaktivierung gesteuert werden, keine besonders

lange Eingewöhnungszeit. Die wesentlichen Anzeigen sind ordentlich ablesbar; auf Verbrauchs- und Temperaturanzeige muss man verzichten. Mit 27 Liter Volumen sind die Koffer nicht üppig geraten, gefallen aber durch ihre schlanke Form und ihre solide und praktische Aufhängung. Da fragt man sich dann schon, warum ihnen jeweils nur magere fünf Kilo Last zugebraut werden, vor allem angesichts einer Zuladung von 197 Kilo. Aber vielleicht erledigt sich das Thema am Ende von selbst, weil der Sozia auf dem Weg zum Nordkap die Platzverhältnisse zwischen Koffer und Ferse zu knapp sind. Doch für Eifel und Vogesen wird's allemal reichen. Und ein Netz fürs Smartphone ist da auch immer verfügbar.

Guido Saliger

Technische Daten:

Motor: Leistung 92 kW (125 PS) bei 8000/min, max. Drehmoment 115 Nm bei 6800/min, flüssigkeitsgekühlter 90°V2-Motor, Hubraum 1197 cm³, Bohrung x Hub 106 x 67,8 mm, Verdichtung 12,0 : 1, je zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Zünd-/Einspritz-Elektronik, Nasssumpschmierung, hydraulisch betätigte Ölbadkupplung, Sechsgang-Getriebe, O-Ring-Kette

Fahrwerk: Brückenrahmen in Stahl-Alu-Bauweise, angeschraubtes Stahlheck, v. 43-mm-USD-Gabel, Federb. manuell, Dämpfung elektronisch variabel, h. Alu-Zweiarmschwinge mit direkt angelenktem Federbein, Federbasis und Dämpfung elektronisch variabel, Federweg v./h. 170/150 mm, Leichtmetall-Gussräder, Reifen v./h. 120/70 ZR17/180/55 ZR 17, vorn Doppelscheiben-Bremse, 320 mm, mit Vierkolben-Radialfestsätteln, hinten Einzelscheibe, 240 mm, mit Einkolben-Schwimmsattel, ABS

Maße und Gewichte: Radstand 1565 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Nachlauf 127 mm, Sitzhöhe 840 mm, Bodenfreiheit 180 mm, Gewicht vollget. inkl. Koffer 243 kg, Tank 23,5 l

Messwerte: Höchstgeschwindigkeit 230 km/h, Durchzug von 50 auf 120 km/h im 6. Gang : 8,0 s, Beschleunigung 0-100 km/h: 3,7 s, Bremsweg aus 100 km/h: 37,2 m

Basispreis: 15.903 Euro zzgl. Nk.

Preis Testmotorrad: 16.103 Euro zzgl. Nk.

Garantie: zwei Jahre o. Km-Limit



Mittels elektronisch gesteuerter Auspuffklappe wird der Sound gestaltet (l.o.). Über das Display und die beiden Steuertasten links werden alle Fahrhilfen und die Basis des Federbeins eingestellt (Mitte links). Am Federbein, das auf der rechten Fahrzeugseite positioniert ist, sind der Ausgleichsbehälter und Bauteile der elektronischen Dämpfersteuerung zu sehen (l. u.). Das Bild daneben zeigt den links am Fahrzeug positionierten Winkelmesser für die elektronische Steuerung von Federung und Dämpfung am Heck. Die Frontalansicht zeigt, wie schmal die Koffer bauen. Erstaunlich guten Windschutz bietet die variable Verkleidungsscheibe (o.).