



ACIM - Aprilia Caponord International Meeting

Un resumen del encuentro, o bien: *el recorrido que hemos hecho para llegar desde el Paso del Stelvio a Noale y la visita a Casa Aprilia.*

La mañana se inicia bien temprano cuando *Leandro* me despierta diciéndome desde la entrada de la tienda que mi moto se había caído..., o - para decirlo mejor - : estaba en el fango!

Me levanté inmediatamente y, así descalzo como estaba, fui a verificar (con las últimas gotas de lluvia de la mañana) esperando que el comentario sea más el resultado de su creatividad de las 06:15 h. Lamentablemente compruebo que la moto estaba completamente apoyada en la valija izquierda (de aluminio) y, por lo tanto, toda la lluvia de la noche no ha hecho otra cosa que ir directo directo al motor.

Con este lindo escenario y todavía algo de lluvia tuvimos que ser tres amigos a ponernos juntos para hacerle recuperar la posición vertical a la moto, así como verificar que el fango que hizo patinar el pié lateral, también había protegido la valija que sobrevivió sin daños o deformaciones.

Grande! el día se iniciaba demandante pero, al menos, también siempre con una solución al alcance de la mano.

Nos sirvió una hora y media de organizar equipajes mojados, desmontar tiendas en el agua y comprimir todo en las valijas para así estar listos para ir a desayunar. Enciendo la moto y el indicador de la inyección señala intermitencia de alarma, que permanecerá - evidentemente - hasta el momento en el que el motor se termine de secar habiendo hecho ya un buen recorrido inicial. Otra moto tiene un poco de dificultad para arrancar y también se le ajusta un poco la cadena que da unos lindos saltos rumorosos.

Todos listos y partimos haciendo desayuno relámpago a unos 500 m. desde dónde hemos partido para luego ya iniciar el recorrido de los últimos 70 km que nos separan del Paso del Stelvio.

El acercarse se siente muy bien en la frescura que inicia a tomar el aire y es lindo ojear in itinere también los lugares del motoencuentro más numeroso de Italia (justamente el motoencuentro del Stelvio que quién sabe si será organizado nuevamente. Dicen, por las cuestiones de seguridad que significa gestionar las casi 12.000 motos que participan).

Mientras tanto Bormio nos da la bienvenida con alguna gota de agua que cae desde el cielo pero, esta vez, el cielo se vez más abierto hacia la dirección en la que vamos nosotros.

Es así que en la salida de Bormio, en dónde se empieza verdaderamente a subir, nos detenemos para equiparnos para el "verdadero" recorrido que nos llevará a la cima. Por lo tanto 15 minutos de preparativos entre: abrigos reforzados, cámaras de video montadas en las motos y en los cascos, tanta ilusión y felicitaciones por haber llegado hasta este punto.

Nos hacemos algunas fotos divertidas y se parte con la alegría de saber que estamos compartiendo momentos muy esperados. Las espléndidas vistas panorámicas se unen a un aire que se hace más y más fresco a medida que subimos. En las cerradas curvas uno puede prácticamente saludar el compañero que viene directamente detrás. Nos detenemos unas tres veces a hacer fotos seleccionando los ángulos ideales para las panorámicas y para seguir haciéndonos tomas juntos



mientras a mi mismo se me da por pensar lo que puede significar para alguien que por primera vez conoce recorridos en Italia, el llegar directamente al Paso del Stelvio. Este hecho queda confirmado por la cantidad de las motos extranjeras que cruzamos, por el hecho que estamos en una zona de triple frontera y - especialmente - por el hecho de perder la mirada en el horizonte y ver hasta dónde distingue la vista las columnas de motos (además de tener en cuenta que hoy es lunes.,).

La llegada al Paso del Stelvio no nos provoca otro efecto que tanta diversión festejando nuestra llegada a la meta. Nos sacamos fotos con cada una de las motos de frente al mítico cartelón del paso, compramos los adhesivos que testimonian nuestro paso por aquí y también nos divertimos con la foto divertida de turno subidos al podio de llegada que incluye incluyó el trofeo que nos cedió el amable señor del local al lado. Que obviamente recomendamos! ;-)

Así inicia la bajada y ahora el objetivo se convierte en la llegada a Noale. Advierto a todos que ya estamos en retardo pero también pregunto como están las motos con las irregularidades a las ruedas delanteras (parece ser el frecuente problema de los rodamientos iniciales luego de los primeros 30.000 km).., especialmente teniendo en cuenta que estaremos durante una buena distancia y curvas presionando sobre los frenos y ruedas anteriores. Por suerte todo va con calma, nos gozamos tanto el escenario descendiendo sin ninguna otra preocupación que la de superar rápidamente los 20 km de algo de llovizna que parecía obligarnos a vestir los impermeables.

Antes de llegar a la zona de Merano uno de los participantes españoles me alcanza y me pregunta porque no iniciamos a superar las columnas de autos y le hago presente que hay también algunos en el grupo que lo piensan con calma antes de superar un vehículo y esto nos separaría en la fila de marcha. Entonces - mientras continuamos en marcha - habla con quién nos acompaña con su BMW (y le gusta manejar con el mejor estilo "vaca calma".., *como dicen en Italia a las BM*) y confirma que no se había dado cuenta de retardar el grupo pero que de todos modos ya estaba ubicando con la vista en que lugar se quedaría renunciando a la visita a Noale (pero quedándose en estas lindísimas zonas para pasar algunos días de descanso). Por lo tanto aprovechamos la detención en la próxima estación de servicio y nos saludamos para continuar cada uno nuestros caminos justo antes de iniciar la vía rápida entre Merano - Bolzano - Trento y, desde ahora, el recorrido se convertirá poco a poco en una deslizarse mucho más rápido (con medias entre 120 y 130 km/h) pero también con temperaturas que pasan de los iniciales 12º con algo de lloviznas, en el Paso del Stelvio, hasta recibimos con lindos 31º en Noale a pleno sol.

La llegada a Noale se concreta solo la precaución de alguna frenada de emergencia en la autovía, por la Pegaso Trail que nos acompaña mientras estábamos en una caravana, y con el retardo en el pago en las máquinas expendedoras automáticas del peaje en la llegada a las zonas de Noale. Las últimas calles parecen más ágiles pero - como Ley de Murphy que jamás puede faltar - son varios los semáforos que nos cortan en dos el desfile de motos haciéndonos esperar quienes quedan detenidos atrás (*algo en lo que en Italia conviene estar muy atentos porque muchos semáforos tienen las cámaras fotográficas incorporadas en el caso de superarlo en rojo*).

Cuando llegamos al punto de venta de casa Aprilia, no habíamos terminado de estacionar cuando ya estarán junto a nosotros los representantes de Aprilia dándonos las primeras instrucciones. Firmamos los formularios de declaración de las visitas, cogemos las credenciales de acceso para acceder al establecimiento de producción y, pocos minutos después, estamos partiendo en la compañía de Marco y Andrea que serán nuestros anfitriones en todo el recorrido de visita.

Aún mientras estamos en la zona del shop de Aprilia los chicos se entretienen pasando y viendo una y otra vez los nuevos modelos y los accesorios que, como en el caso de la Shriver GT y la Maná GT, presentan una gran tendencia al turismo de largas distancias.



Hacemos una transferencia veloz, algunos preparativos en el puesto de acceso e inmediatamente después de la entrada en la Planta de Montaje ya estamos viendo el mapa del recorrido que haremos y los grupos de accesorios y materias primas que permiten ensamblar nuestras lindas. Quedamos varias veces sorprendidos por la lógica que se ha construido y la experiencia que hay detrás de una instalación industrial que no tiene dimensiones elevadas pero que también tiene una historia deportiva muy rica de sucesos en las carreras y mercados (hitos que hoy se incluyen también en el libro "Aprilia - Una Grande Historia" que también hemos distribuido en el interior del ACIM - ***ndr: hago presente que el libro está en italiano y es un tomo de unas cien páginas que perfectamente podríamos enviar (pagando solo el costo de expedición) a los amigos en el exterior***).

Todos los participantes quedamos impactados (aún cuando en mi caso confirmando lo que ya he visto en otras oportunidades) de la buena predisposición y flexibilidad del staff de Aprilia. Quién ha llegado con su Pegaso Trail encuentra los resortes que le sirven para los pedales del conductor,

quién (aún hablando en otros idiomas) se encuentra con explicaciones y aclaraciones siempre disponibles en todo idioma para hacer comprender la lógica completa sobre como fueron planificados y pensados los nuevos motores 750 y 850 cc. de Aprilia.

El itinerario luego se completa viendo los *modelinos* (motos completas en muestra) que se utilizan para instruir a los operarios en el ensamblaje de los cableados y de las conexiones entre los componentes en modelos de elevada complejidad (como el actual RSV4.., y seguramente en los futuros modelos de la casa de Noale).

Aprovecho ese momento para contactar el mítico mecánico Fiorenzo Agostini (conocido como "*Fiore*"), mientras estamos viendo la sección de terminaciones y prueba de encendido de los modelos ya completados (que es literalmente el lugar en el que *toman vida* nuestras queridas dos ruedas). Fiore da completa e inmediata disponibilidad para hacer las revisiones y el mantenimiento necesario para las motos que inmediatamente después deberán continuar su camino de regreso. Entonces completamos la visita en las cadenas de producción pasando también revista a los modelos ya terminados y, un poco babeados por el hecho, también alguna Caponord que todavía queda en la zona.., toda nueva y brillante para quién sabe con cuantos caminos y lugares a recorrer.

Nos hacemos las obligadas fotos en la salida de las instalaciones y se reparte, esta vez acompañados también por el staff Aprilia, hacia el taller de Fiore que gentilmente hace un control de 2 minutos (sí!! .., *le bastan dos minutos*) para darse cuenta que en una de las motos a revisar el problema consiste en el rodamiento anterior derecho y en la otra se trata de una vibración que viene desde los rodamientos pero hay que hacer mas controles para poder establecer si hay otros problemas que se estén agregando.

Por lo tanto dejamos las dos motos y continuamos nuestro recorrido divirtiéndonos, esta vez con dos *contrapesos* agregados como pasajeros en dos de las motos, desde España (Juanjo) y Eslovenia (Ervin).



Entonces nuestro recorrido continúa hacia el establecimiento en dónde nos encontramos con los responsables de Marketing y de Desarrollo de Productos (mientras ya son más de las 17.00 h y nadie nos ha dicho absolutamente nada por el horario e, incluso, nos dan todavía más disponibilidad para hacer una charla - prácticamente como entre amigos

- para evidenciar nuestras expectativas y experiencias sobre las maxienduro de calle). Por lo tanto vamos a un pequeño depósito en el que nos encontramos de frente a una encuesta a completar y cuatro ejemplares de maxienduros de los últimos tiempos (KTM 990, GS1200, Stelvio 1100 e Caponord 1000 stradale).

Completamos entonces como alumnos aplicados las fichas que nos han dado e iniciamos también a expresar nuestras opiniones sobre cada uno de los modelos que estamos viendo, así como las mejoras técnicas que, todos, consideramos que serían útiles para ser incluidas en el proyecto del nuevo Caponord. De este modo capitalizamos también la experiencia de tantos kilómetros recorridos por quienes utilizan la moto verdaderamente a 360°. Justamente sobre esto, un factor en común que hemos encontrado entre todos los participantes fue justamente que quién participa a un encuentro, internacional como el nuestro, es también quién vive la moto mas allá de un uso único y/o de una única estación climática en particular. Todos - por ejemplo - compartimos el placer que se siente en viajar en invierno con una moto protectora y segura como el Caponord mientras no se ven tantas otras motos en la calle. Todos con más de 40.000 km recorridos (alguno con un máximo de 125.000 km recorridos y las otras motos con una media de 50.000). Por esto inmediatamente nos hemos considerado críticos constructivos y voluntarios para contribuir, en lo posible, con el desarrollo del nuevo modelo.

El análisis de las características técnicas continúa hasta llegar a las dos horas de reunión, ricas de experiencias y de la visión de lo que representa hoy un modelo como el Caponord, por lo tanto también de verdadera oportunidad de superación para el futuro cercano.



Al final, nos damos el saludo con las autoridades de Casa Aprilia y partimos con todas nuestras fotos / gadgets (recibidos desde Aprilia como presencia oficial tangible en las actividades del motoencuentro) andando, como última etapa, a verificar el estado de avance del mantenimiento en el taller.

Ya siendo las 19.30 h nos encontramos con una moto con los trabajos completados (la que debía partir hacia Eslovenia) y otros tres mantenimientos hechos en la segunda moto. Lamentablemente, luego de hacer unos controles en una tercera moto, (la de Félix desde España) descubrimos también algunos mantenimientos importantes para hacer (que también incluyen los rodamientos anteriores con un estado de deterioro pero que el de las otras dos motos).

Por esto la charla se mueve enseguida a la necesidad de contar en el exterior con mecánicos calificados. Todos los problemas encontrados son el resultado de mantenimientos pobres de calidad y de controles no ejecutados por mecánicos que, en algún caso, incluso han *probado* la moto antes de la partida evidenciando que *“estaba todo bien”*. En el listado de los problemas encontrados aparecen: parasaltos de la cadena que no fueron suministrados, un pinón que fue colocado *al revés*, pastillas de frenos de calidad mediocre, una cubierta *nueva* que - en vez de eso - era de producción del año 2006 y recambios de transmisión económicos que en seguida se evidencian generando saltos y/o ruidos a elevada velocidad (junto a vibraciones de la moto).



Nos saludamos con los amigos eslovenos que regresan de inmediato hacia sus tierras mientras continuamos trabajando con los amigos españoles hasta más de las 23.30 h.

¿El corolario de todo? una excelente cena sobre la base de buenos bifes y pizza con el estimado Fiore que va a terminar nuestro encuentro con los saludos de rito hacia la 01:00 h de la noche! Pensar que estamos dando vueltas con nuestras dos ruedas en una intensa jornada que empezó

hace 18 horas y 600 km atrás..,

Resumiendo

Creo que la experiencia no podría haber andado en mejor modo. Las motos estuvieron a la altura del desafío con recorridos medios de 3.000 km (incluyendo el llegar desde el exterior) e intensísimos cuatro días de movimientos que nos llevaron incluso a conocer el origen de esta moto que - en esta oportunidad - no ha hecho otra cosa que convertirse también en medio para el encuentro de personas que ven el turismo, el trabajar, el compartir y el viajar, en el mismo modo. Aún siendo de tantos distintos orígenes.

El ACIM se concluye entonces con muchas expectativas de continuidad, tantas ilusiones de renuevo de nuestra motivación a través del nuevo modelo y con tantas opiniones distintas que hemos construido junto a Caponordistas de toda Italia, España, Eslovenia, Croazia, Suiza e Inglaterra. En los foros online se vio poco después la euforia de quién ha participado, al envidia de quién no lo ha logrado ;-) (en esta ocasión) por las distintas prioridades en casa y la admiración de lo que representa ser parte de una marca que, más que imagen de marketing, es un grupo humano que se involucra directamente también con lo que hacen los apasionados de sus modelos.

Por lo tanto va un agradecimiento especial a quién ideó este encuentro y que quién sabe si hubiera imaginado (en el nacimiento del proyecto Caponord, que más allá de ser el Project Leader, también se convertiría en punto de encuentro como lo fue este ACIM 2009. Es difícil imaginar un encuentro de este tipo que se organiza espontáneamente con los propietarios de un modelo que dejó de ser producido desde hace dos años pero que mantiene todas las ganas de *vivir* la moto a 360°

Gracias también a Alex Bellucci (fundador de la comunidad que nos da soporte) y no queda otra cosa que saludarnos con un "*Arrivederci*" (*nos vemos!*) lleno de expectativas y de oportunidades para continuar a crecer en nuestros recorridos (on y off - road) ;-)

Un gran saludo,

Ulises

Staff de Area Aprilia
MotoTourOnOffRoad.it
Coordinador del ACIM '09