

TEST NOVITA'

Aprilia SCARABEO 125/150

di Luigi Bianchi



Facile da guidare e agile nel traffico come il fratello minore di 50 cc, confortevole come un maxiscooter. Ma anche motociclistico nell'impostazione di guida così come nella prestazioni generali, nella tenuta di strada e nella frenata. Tutto questo è il nuovo scooter a ruote alte dell'Aprilia che dà il via ad una nuova tendenza nel segmento dei commuter urbani. Ma, con il bauletto e le valige optional, ben si presta al turismo, anche in due. E' già vendita: il 125 costa 7,2 milioni, il 150 cc 7,6 milioni, su strada



La bella
vita

● Innovare usando tutti gli strumenti messi a disposizione dalla moderna tecnologia, ma con un occhio rivolto senza nostalgia al passato, al fine di mantenere un legame rassicurante con le migliori tradizioni della nostra industria. Obiettivo non facile, che l'Aprilia ha cercato partendo da un successo internazionale come lo Scarabeo 50 per arrivare all'attuale Scarabeo 125/150, che mantiene una continuità nel nome pur rappresentando un prodotto completamente nuovo sotto il profilo tecnico e concettuale. Basta osservarlo: più moto che scooter nell'aspetto generale, il nuovo Scarabeo richiama alcuni dei modelli più innovativi degli anni 50 che si ponevano come alternativa alla classica scelta tra la Vespa e le moto vere e proprie: il Motom Delfino, l'Aermacchi Chimera o il celebre Galletto della Moto Guzzi. Ovviamente il tempo non è passato invano e così il nuovo Aprilia mutua dagli scooter odierni tutta la funzionalità della trasmissione automatica con

variatore, l'avviamento elettrico e la protettività generale. Dai maxiscooter riprende invece la grande abitabilità e il comfort per pilota e passeggero. Dalle moto, infine, viene l'impostazione della ciclistica. Il tutto è confezionato con linee moderne e originali anche se il richiamo al passato risulta

evidente. Il risultato finale è assolutamente originale rispetto a quanto visto sino ad oggi, tanto da rendere difficile inquadrare lo Scarabeo in un'unica definizione: scooter, motoscooter, moto-automatica, moto leggera automatica... Quello che invece risulta evidente sin dal primo sguardo è la



funzionalità di questo prodotto, importante nei volumi ma, anche, compatto e con una sensazione di grande comfort determinata dalla grande sella biposto e dalle misure generose di pneumatici e sospensioni. Inquieta solo un po', leggendo la scheda tecnica, il peso dichiarato: ben 140 kg a vuoto,

circa 8 in più rispetto al Leonardo che adotta motorizzazioni simili. In questo caso, però, il peso è anche sinonimo di sostanza: la dotazione di serie è molto ricca, le plastiche e le verniciature sono di qualità, tutti i particolari sono ben dimensionati e di aspetto robusto.

Un progetto innovativo

Si nota uno studio di ingegnerizzazione molto spinto, finalizzato non solo ad un montaggio razionale ma, anche, ad una grande facilità di manutenzione. A questo proposito basta citare la batteria e i fusibili sistemati nel cofano anteriore, l'alloggiamento per l'anti-

145



Il faro anteriore è molto potente e anche quello posteriore è surdimensionato, così come le frecce, tutti elementi che contribuiscono alla sicurezza attiva e passiva. Il cruscotto è di disegno piuttosto massiccio ma, in compenso, è completo e ben visibile. La vista della ruota anteriore evidenzia un dimensionamento da media cilindrata: la forcella ha steli da 35 mm, il pneumatico è un 100/80-16, mentre il disco freno ha un diametro di 260 mm ed è accoppiato ad una pinza a doppio pistoncino.



furto meccanico ricavato direttamente nel portapacchi, le pompe dei freni integrate nei rispettivi comandi, il circuito del liquido di raffreddamento del motore autospurgante o il filtro dell'aria di facile accessibilità, tutti elementi ben diversi dal "layout" piuttosto caotico di gran parte degli scooter tradizionali. Continuando nell'analisi tecnica, si notano poi gli affinamenti e le modifiche adottate per il propulsore che deriva da quello già ben noto montato sulla famiglia Leonardo.

Gli interventi più consistenti hanno riguardato il gruppo variatore che ora è raffreddato attraverso prese d'aria dinamiche per garantire un rendimento più costante.

Sono stati riprogettati poi alcuni componenti interni e sono diversi i rapporti al fine di accoppiarsi al meglio con le caratteristiche di erogazione dei due motori. Diversi, rispetto al Leonardo, anche i sistemi di scarico e la cassa filtro, ora fissata al telaio anziché al motore per ottimizzare posizione delle prese d'aria e conformazione del volume interno. In questo modo il rendimento complessivo del motore è migliorato tanto che, secondo le dichia-

146

razioni della Casa, la potenza è addirittura aumentata nonostante i rigidi vincoli imposti dalle normative antinquinamento Euro 1 a cui questi motori già ottemperano. Va curiosamente notato che l'Aprilia non dichiara prestazioni e alcun dato di potenza o consumo per i nuovi Scarabeo, un po' per evitare di entrare nel "campo minato" dei confronti prestazionali che

bito un'impressione di stabilità e sicurezza. Completando l'analisi statica, si notano infine l'alto grado di protettività della carrozzeria (parafanghi, scudo anteriore) e la grande sella divisa in due con la sezione destinata al passeggero regolabile in senso longitudinale. Il passeggero, in più, è fornito di un appoggio lombare, realizzato conformando opportunamente la parte anteriore del bauletto di serie, e di due larghe e sicure pedane ripiegabili, posizionate in basso in modo tale da consentire una corretta posizione delle gambe.

A Lisbona per il test

Una volta in sella si apprezza immediatamente la posizione di guida, eretta e molto naturale, che consente una immediata confidenza e fornisce una sensazione di piena padronanza del mezzo. La sella è di un comfort veramente principesco, il quadro strumenti di immediata leggibilità, i comandi intuitivi. Il peso non lo si nota, tranne forse nelle manovre da fermo e nello sforzo non del tutto indifferente necessario per issare lo Scarabeo sul cavalletto centrale (riteniamo indispensabile il cavalletto laterale optional, non montato sugli esemplari a disposizione per il test).

Il motore si avvia immediatamente (lo starter è automatico), è silenzioso di scarico e di meccanica e non trasmette vibrazioni significative. Rispetto alle unità montate sui Leonardo sembra più a punto, con una erogazione molto lineare e un tiro in basso che si fa sentire subito con energia. Il 150 ha un "attacco" più immediato che non porta mai il motore a "strangolarsi" frullando in prossimità del fuorigiri. Sono in realtà differenze quasi impercettibili nell'atto pratico, tanto che, anche viaggiando in due, è difficile sapere quale motorizzazione si sta utilizzando se non si va a osservare la scritta sui fianchetti laterali. Lo spunto è brillante e, in breve spazio, si arriva ai 100 km/h



non sono considerati essenziali per questa tipologia di veicolo, un po' per la tranquillità di avere prestazioni che - in ogni caso - sono considerate più che adeguate in qualsiasi condizione d'uso. Questa posizione ricorda un po' quella della Rolls Royce che, per le sue auto, alla voce prestazioni dichiarava "sufficienti": per parte nostra, invece, le verificheremo durante la prossima prova strumentale...

Ultima caratteristica degna di nota il sistema di attacco del motore al telaio, realizzato tramite una bielletta a doppia articolazione montata su cuscinetti radenti che assorbe le forze verticali e orizzontali coadiuvata da due silent-block. Questo sistema garantisce una elevata precisione di accoppiamento con un assorbimento delle vibrazioni pressoché totale, con tutti i vantaggi che ne derivano in termini di comfort di marcia e di minori stress meccanici. Più tradizionale la ciclistica, pur se basata su componenti surdimensionati e di buona qualità; in particolare, pneumatici e freni danno su-

I colori disponibili sono i tre metallizzati visibili in queste foto (rosso, grigio scuro e champagne) oltre al verde-acqua chiarissimo mostrato nella pagina precedente. Sopra, la versione con kit GT, che comprende un bauletto della capacità di 50 litri e due valige laterali da 20. Con l'aggiunta di un paio di optional come il parabrezza e il cavalletto laterale si ha a disposizione uno scooter da granturismo!



indicati; dopo la velocità cresce più lentamente, anche se rimane sempre una buona reattività all'acceleratore. L'agilità nel traffico è notevole, sia per l'agilità, sia perché il comportamento è assolutamente neutro in tutte le condizioni (per esempio, è completamente assente la sensazione che si ha con molti scooter di "cadere" all'interno delle curve. Di nuovo la presenza del passeggero non provoca scompensi, probabilmente perché la conformazione della sella lo mantiene allo stesso livello del pilota con grande vantaggio per l'altezza del baricentro. Le sospensioni fanno più che egregiamente il loro dovere e assorbono qualsiasi asperità senza provocare scompensi nell'assetto; una funzione importante in questo senso la svolgono anche i pneumatici, dotati di buon grip. I due freni a disco sono molto potenti e modulabili, non soffrono (almeno in città) di fenomeni di fading e, soprattutto, non portano assolutamente mai a fenomeni di bloccaggio delle ruote. Non a caso, l'Aprilia dichiara per questo Scarabeo spazi di frenata migliori del 20% rispetto a quelli dei migliori scooter con ruote da 12"... In definitiva nel traffico ci si muove con grande agilità (l'angolo di sterzo, tra l'altro, è "trialistico") e sicurezza, anche in presenza di fondi stradali da incubo tipo quelli che si trovano a Lisbona dove buche, rattoppi,

pavè, rotaie del tram, tombini sporgenti e qualsiasi altra trappola si voglia immaginare sono presenti in quantità difficilmente riscontrabile in altre città. Se poi si vuole azzardare qualche percorso extraurbano, o addirittura un viaggio in due, si montano le valige optional, si caricano i bagagli e via! Le prestazioni, il comfort e la capacità di carico non fanno rimpiangere scooter di cilindrata, stazza e costo ben superiori, mentre rimane intatto il più grande pregio di questo mezzo: il feeling che immediatamente trasmette al pilota e la capacità di non stancare anche durante un uso particolarmente prolungato. Un'ultima nota per dedicata a quanti amano la guida brillante: lo Scarabeo si guida come una moto e, come una moto, è in grado di garantire (se si vuole) pieghe e piegoni. Non è certo la sua vocazione principale, ma è una ulteriore garanzia di una ciclistica sana in tutte le condizioni e di reazioni corrette se si devono effettuare manovre d'emergenza.

Concludendo...

Concludendo, ci sembra che l'Aprilia abbia ancora una volta azzeccato un prodotto innovativo e in sintonia con le esigenze e le aspettative del mercato attuale, interpretando in modo assolutamente originale il tema di un mezzo universale, adatto alle più diver-

se tipologie di utenti ed ai più diversi utilizzi, dal commuting urbano al turismo di medio raggio. Il prezzo, anche se non contenuto in assoluto per queste cilindrata, ci sembra equilibrato rispetto ai contenuti e alla qualità generale dello Scarabeo (a essere pignoli avremmo gradito di serie il cavalletto laterale che ci sembra indispensabile) soprattutto se verranno confermate le promesse della Casa che garantisce una qualità durevole nel tempo. ■

Dati tecnici dichiarati

(in parentesi le differenze del 150)

Motore: Rotax, monocilindrico a 4 tempi raffreddato a liquido, distribuzione monoalbero a camme in testa con 4 valvole, alesaggio per corsa 56,4x50 mm (62x50), cilindrata 124,91 cc (150,95), rapporto di compressione 12,5:1, carburatore Keihin CVK26 con diffusore da 25 mm, lubrificazione forzata a carter umido, accensione elettronica. Coppia e potenza non dichiarati. Emissioni allo scarico conformi alla direttiva comunitaria 97/24/CE cap.5 (EURO 1). Avviamento elettrico, trasmissione primaria a cinghia trapezoidale, secondaria a ingranaggi, frizione automatica centrifuga e cambio automatico a variatore raffreddato tramite prese d'aria dinamiche.

Ciclistica: telaio monotrave sdoppiato a doppia culla in acciaio, forcella anteriore telescopica idraulica, steli da 35 mm ed escursione di 110 mm; sospensione posteriore con moloammortizzatore idraulico a doppio effetto con regolazione del precarico molla, escursione di 110 mm; freno anteriore a disco da 260 mm con pinza flottante a 2 pistoncini da 25 mm; freno posteriore a disco da 220 mm con pinza a 2 pistoncini da 32 mm; cerchi in lega leggera da 2,50x16 ant e 3.00x16 post; pneumatici (Dunlop o Pirelli), 100/80-16 anteriore e 130/80-16 posteriore.

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.075, larghezza 740, altezza sella 800, interasse 1.387; capacità serbatoio 9,5 litri di cui 2 di riserva. Peso a vuoto 140 kg.

Accessori di serie: portapacchi e bauletto posteriore da 29 litri.

Optional: antifurto elettronico, portapacchi maggiorato, cavalletto laterale, parabrezza, cupolino, cavo corazzato Body Guard, paramani, valigia posteriore da 50 litri e valige laterali da 20 litri cad (in tinta con la carrozzeria).

Gamma colori: rosso, grigio chiaro e grigio antracite metallizzati; verde acqua.

Prezzo su strada: lire 7.240.000 (7.640.000), indicativo chiavi in mano; kit GT (set valige) 598.000. Garanzia integrale Aprilia di 3 anni.



La dotazione di serie comprende il bauletto posteriore da 29 litri, un portaoggetti anteriore e il gancio per appendere le borse.