



PROVA SU STRADA

Aprilia Scarabeo 150-125

Lo Scarabeo targato va oltre il concetto di scooter: è di fatto una motocicletta "automatica" capace di disimpegnarsi agilmente nel traffico e di viaggiare spedita con passeggero e bagaglio anche fuori città. Il comfort regala e la facilità di guida fanno dimenticare dimensioni e peso notevoli. Il propulsore a 4 tempi Rotax assicura brillanti prestazioni ma anche consumi ridotti. Tra gli accessori un set di valige e il bauletto posteriore per trasformarlo in un gustoso veicolo da turismo

● Definirlo scooter potrebbe suonare quasi offensivo: il nuovo Scarabeo 150 e 125 è sicuramente molto più di quello che per definizione è il veicolo utilitario per eccellenza, quello - per intenderci - così poco amato dai motociclisti "duri e puri". Le origini però non si rinnegano né si possono nascondere: evoluzione vitaminizzata dell'omonimo 50 cc - uno dei più grandi successi degli ultimi anni -, lo Scarabeo targato mantiene le caratteristiche fondamentali dello scooter, sia esso tradizionale o "maxi". Ovvero, facilità di guida, protettività a vento e intemperie, grande abitabilità e comfort, economia d'esercizio. Dimensioni, ciclistica e piacere di guida ne fanno invece una godibile motoleggera, capace di stuzzicare anche i palati più esigenti in tema di

Attesa premiata

IDENTIKIT

	150	125
Cilindrata:	150,9 cc	124,9 cc
Potenza massima:	11,91 CV*	9,82 CV*
Accelerazione 0-400 m:	18,550 sec*	20,451 sec*
Velocità massima:	114 km/h*	107 km/h*
Peso a vuoto:	146,0 kg*	144,8 kg*
Prezzo chiavi in mano:	7.640.000 lire	7.240.000 lire

*Dati rilevati strumentalmente

2 ruote motorizzate. Come il fratellino di minore cilindrata, anche la nuova versione dello Scarabeo punta decisamente su una personalità estetica inconfondibile. Il primo impatto può lasciare perplessi: lo "Scarabeone" è voluminoso, i grossi parafranghi e il sellone biposto ricordano più una massiccia custom made in USA che un agile commuter casa-ufficio. Vinta l'iniziale diffidenza, ci si rende conto che lo Scarabeo è invece perfettamente proporzionato in ogni suo particolare e questo aspetto imponente risulta indiscutibilmente originale. Se l'impostazione generale è tipicamente utilitaria - grande spazio per le gambe, sella ampia e ben imbottita, scudo altamente protettivo -, molti particolari denunciano un'attitudine al turismo ben oltre i confini urbani: citiamo la rassicurante sezione dei pneumatici montati su cerchi da 16" così come il diametro dei freni a disco, anteriore da 260 mm, posteriore da 220; la forcella è a perno avanzato con steli da 35 mm, mentre il monoammortizzatore è regolabile nel precarico della molla. La plastica regna sovrana, ma sullo Scarabeo è di ottima qualità sia per verniciatura sia per accoppiamenti; il manubrio è impeccabile per la disposizione dei comandi e della strumentazione, completa e ben leggibile.

B Ben dotato e confortevolissimo, con bauletto e valige il maxi Scarabeo diventa mini tourer

Da eterni incontentabili avremmo gradito anche la presenza del contachilometri parziale: non mancano però il passing per il lampeggio diurno e l'interruttore di emergenza; c'è anche l'orologio digitale. Lo Scarabeo viene fornito con portapacchi e bauletto da 29 litri: una scelta obbligata perché altrimenti la capacità di carico è praticamente inesistente. Sotto la sella infatti non si ripone neanche uno spillo: in compenso, oltre che al tappo del serbatoio carburante, si accede facilmente al filtro dell'aria. Dietro allo scudo c'è una parvenza di vano portaoggetti: ci stanno documenti, occhiali e forse il telefonino o i guanti, mentre il resto dello spazio è occupato dal serbatoio del liquido di raffreddamento. Smontando la mascherina posta anteriormente sotto il fanale (due viti con intaglio a croce) si accede ai fusibili e alla batteria.

I 146 kg di peso rilevati non sono una bazzecola, specie nelle manovre da fermo: ma sono soprattutto le dimensioni "XL" a rendere poco agevoli gli spostamenti da parcheggio. Il cavalletto centrale non è il massimo della praticità: si



Di stampo teutonico nell'aspetto, i comandi elettrici (in alto) sono intuitivi e molto facili da usare anche con i guanti. La capienza del vano nello scudo è molto limitata; decisamente più abbondante è quella del bauletto di serie (sopra); a richiesta si può avere anche il top case da ben 50 litri. Sotto, i due selloni: quello del passeggero è regolabile su tre posizioni longitudinali.





L'impostazione tecnica, l'estetica molto particolare e la cura dei dettagli e delle finiture fanno dello Scarabeo 150/125 il primo esempio di "moto-scooter". La linea dell'ultimo nato di Noale può impressionare a prima vista, per l'opulenza delle forme e l'andamento "gibboso" di molte parti. Tuttavia, con il tempo non manca di farsi piacere, anche parecchio.

MOTOCICUSMO maggio



abbassa solo dal lato sinistro e, con la pedana del passeggero ripiegata, rimane poco spazio per abbassarlo con il piede. Stranamente la stampella laterale è fornita come optional: dati peso e dimensioni in gioco, la riteniamo un optional obbligatorio. A proposito di optional: lo Scarabeo è personalizzabile con diversi accessori, tra cui l'antifurto elettronico e il parabrezza. Particolarmente interessante è il kit di valigie laterali da 20 litri e top case da 50 litri (l) in tinta con la carrozzeria. Così agghindato, lo Scarabeo si trasforma in una mini-tourer pronta per comodi viaggi anche in due: il bauletto posteriore fornisce inoltre un magnifico appoggio imbottito per la schiena del passeggero. L'abitabilità è uno dei pregi dell'ultimo nato di casa Aprilia: lo spazio a disposizione è abbondante e confortevolissimo, con una sella ampia, imbottita e ben sfruttabile. Il sedile del passeggero - leggermente rialzato rispetto al pilota - è scorrevole longitudinalmente su 3 posizioni per una perfetta personalizzazione dello spazio a disposizione: l'operazione si effettua facilmente agendo su 4 registri a vite posti sotto la sella stessa. La posizione in sella è regale: si è perfettamente e comodamente seduti indipendentemente dalla statura.

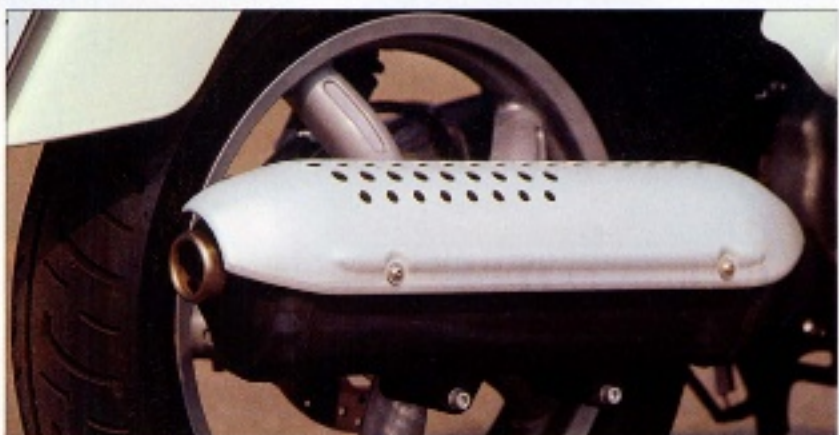
L Lo Scarabeo si guida come una moto, consuma pochissimo e il motore è migliorato rispetto al Leonardo

Tutto è sotto mano e non si sente la necessità di una pedana più ampia tanto è naturale la posizione di gambe e piedi. La presenza del "secondo" non influisce minimamente su tanta comodità: si viaggia in due senza che neanche si venga a contatto e anche l'appoggio dei piedi del passeggero è ottimale grazie alle non belle ma efficacissime pedane pieghevoli.

Rigorosamente fedele alla regola del tutto automatico, il nuovo Scarabeo sfrutta la meccanica conosciuta del Leonardo: il monocilindrico Rotax a 4 tempi vanta la distribuzione monoalbero in testa con 4 valvole e il raffreddamento a liquido. Alcuni affinamenti tecnici hanno permesso una resa ancora migliore rispetto al già eccellente comportamento conosciuto: tra questi si annoverano un nuovo impianto di scarico e una diversa cassa filtro. Tutto ciò si traduce in una potenza leggermente superiore con una erogazione ancora più fluida e in consumi nettamente più contenuti: un risultato eccellente (confermato dalle nostre prove sia dinamiche che strumentali) tenendo conto che questo propulsore soddisfa le normative antinquinamento Eu-



Tra gli aspetti più originali dei nuovi Scarabeo, anche il faro con piccola "unghia" superiore, che affranca dall'aria più di quanto si possa pensare. Originale anche la completa e leggibile strumentazione. Decisamente motociclistico il tubo di scarico con protezione dal calore. In basso, il sottosella: c'è spazio solo per la dotazione attrezzi.





Anche l'impianto frenante può essere definito motociclistico, se non altro per l'ottima resa: infatti l'anteriore è potente e modulabile, mentre sul posteriore si può fare pieno affidamento senza temere bloccaggi della ruota. Dal punto di vista tecnico, conta su un disco da 260 mm e su una pinza a 2 pistoncini, entrambi flottanti, all'avantreno. Dietro c'è invece un disco da 220 mm, anch'esso "lavorato" da una pinza a 2 pistoncini ma contrapposti. I pneumatici sono di larga sezione.



ro 1 che entreranno in vigore il 17 giugno di quest'anno. Sempre pronto all'avvio grazie allo starter automatico, il motore è un esempio di silenziosità meccanica e assenza di vibrazioni. A questo proposito va detto che questo 4 tempi non è affrancato al telaio rigidamente, ma tramite una bielletta a doppia articolazione: l'interposizione di silent-block contribuisce all'assorbimento pressoché totale delle vibrazioni. Peso e dimensioni si attenuano notevolmente una volta in moto: l'agilità nel traffico è notevole, favorita anche dall'ampio angolo di sterzo. Lo Scarabeo ispira subito tanta confidenza, ci si sente perfettamente inseriti nel veicolo con una piacevole sensazione di padronanza immediata. La sella non è bassissima (800 mm da terra, misura comune a diverse sport e tourer di grossa cilindrata) ma non è un problema toccare terra saldamente. La protezione offerta dallo scudo è massima in ogni condizione. In accelerazione non si paga la minore brillantezza del 4T rispetto ai più "nervosi" 2T: il Rotax dello Scarabeo accelera con prontezza e vigore coadiuvato dall'ottimo comportamento della trasmissione.

Se nella nostra prova abbiamo privilegiato la versione da 150 cc, va subito detto che le differenze con la 125 cc sono poco avvertibili: la maggiore cubatura prevale soprattutto nell'allungo finale sopra gli 80 km/h, in particolare nella marcia in due. La silenziosità meccanica esemplare non è purtroppo pari a quella di scarico, la cui tonalità cupa ci è sembrata eccessiva e responsabile di una marcata rombosità a regimi medio-alti. Il comfort offerto è di alto livello: detto della sella, va sottolineato l'ottimo comportamento delle sospensioni nel filtrare le comuni asperità dell'asfalto. Un grosso contributo lo danno anche le ruote alte e la sicurezza nell'affrontare pavé e rotaie mette a proprio agio anche i piloti meno smaltizzati.

Lo Scarabeo invita a macinare km senza affaticare pilota e passeggero: sui percorsi tormentati si apprezzano le doti di potenza e progressione del motore capace di allunghi tali da trarre di impaccio anche in sorpassi azzardati. Rispetto al Leonardo sono stati modificati i rapporti del variatore, così la progressione è più omogenea e non si avvertono mai strappi o esitazioni. Davvero stabile alla velocità massima, in curva lo Scarabeo fa dimenticare il comportamento tipico degli scooter (soprattutto a ruota piccola) che tendono a "cadere" alla corda: lo Scarabeo si inserisce in traiettoria come una motocicletta, permettendo angoli di inclinazione realmente notevoli in piena sicurezza.

A dispetto di peso e dimensioni ragguardevoli anche i cambi di direzione sono rapidi, segno di un ottimo equilibrio generale e della bontà della ciclistica. Solo nei curvoni affrontati ad eleva-



ta velocità può comparire qualche limite all'anteriore con l'innescio di vibrazioni alla forcella, dovute probabilmente all'altezza considerevole del veicolo in rapporto all'interasse: nulla comunque di preoccupante o tale da compromettere la corretta traiettoria di curva. Se l'assetto è da moto, altrettanto lo sono i freni: l'anteriore riesce a mettere in crisi la pur robusta forcella grazie alla sua potenza (la pinza flottante è a doppio pistoncino) ma è anche molto ben modulabile. Il posteriore si limita ad un buon potere decelerante senza arrivare al bloccaggio della ruota: una frenata sicura che non scompone il veicolo neanche nelle pinzate d'emergenza più violente. Il consueto occhio ai consumi ci dice che lo Scarabeo è particolarmente parsimonioso, soprattutto se paragonato al "cugino" Leonardo: con l'esemplare in prova da 150 cc siamo arrivati a percorrere anche 30 km/litro nella marcia extra-urbana. Un ulteriore punto a favore della straordinaria versatilità di questa interessantissima moto automatica.

Prove strumentali: Centro Prove e Servizi,

Pista Pirelli di Vizzola Ticino

Testo: Aldo Benardelli

Fotografie: Thomas Maccabelli

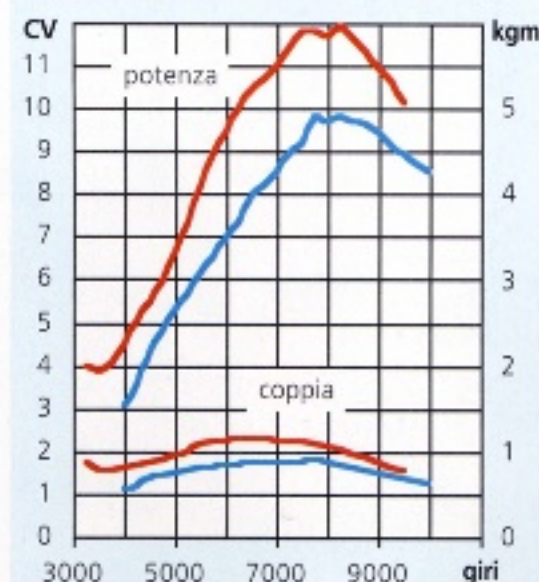
Collaudatori: Aldo Benardelli, Enzo Gallinelli

Abbigliamento utilizzato: caschi Arai e Axo, giacche Alpinestars e Belstaff, guanti Dainese

A suo agio sia in città sia sui percorsi extraurbani, lo Scarabeo 150/125 mostra eccellenti doti di praticità, comfort e protettività. Nel confronto con la diretta concorrenza, però, questo scooter Aprilia emerge soprattutto nelle qualità dinamiche: tenuta di strada, stabilità e maneggevolezza sono infatti al livello di una moto "vera" e, grazie alle buone prestazioni garantite dai motori Rotax, oltre a essere facile da guidare per i neofiti risulta anche divertente per i motociclisti più smaltizzati.

LA PROVA IN SINTESI / Aprilia SCARABEO 150-125

I risultati al banco dinamometrico



Esemplare per progressività, il propulsore Rotax a 4 valvole mostra anche una buona grinta sia nella versione di 150 sia in quella di 125 cc, come testimonia il buon allungo che mantiene la potenza per 500 giri oltre il regime di massima prestazione. In entrambi i casi le prestazioni sono elevate.

Rilevamento	150	125
Potenza alla ruota CV-giri	11,91-8.250	9,82-8.250
Potenza all'albero CV-giri	13,33-8.250	10,99-8.250
Coppia alla ruota kgm-giri	1,15-6.250	0,91-7.750
Coppia all'albero kgm-giri	1,29-6.250	1,02-7.750
Potenza specifica CV/litro	88,28	88,02
Velocità media del pistone: m-sec	13,75	13,75
P.M.E. all'albero: kg/cm ²	10,71	8,46
Regime frenatura minimo: giri	3.250	4.000
Rapporto kg/CV alla ruota	12,26	14,74

Pregi

Qualità costruttiva
Estetica personale
Comfort anche in coppia
Frenata efficace
Motori brillanti
Consumi contenuti

Difetti

Peso elevato
Mancanza stampella laterale
Rumorosità di scarico fastidiosa
Tachimetro impreciso

Inconvenienti registrati

Nessuno

Velocità, peso e consumi

Velocità massima:
114 km/h (107)
indicata: 140 km/h (132)

Peso senza carburante:
146,0 kg - 58,4 ant, 87,6 post
(144,8 kg - 58,4 ant, 86,4 post)

Consumo urbano:
23,8 km/litro (23,7)

Consumo extraurbano:
30,0 km/litro (30,2)

Consumo massimo:
21,7 km/litro (20,9)

(in parentesi i dati del 125 cc)

Accelerazione	150-125	150-125
spazio metri	tempo secondi	velocità km/h
100	6,582-7,995	75,7-71,2
200	10,965-11,996	88,2-84,2
300	14,874-16,784	95,4-91,3
400	18,550-20,451	100,6-94,3

I due maxi Scarabeo hanno fatto segnare tempi estremamente buoni, a testimonianza della potenza del propulsore e del buon rendimento della trasmissione. Ottima in particolare la prestazione del 150, che stacca decisamente la versione di minore cilindrata.

Ripresa da 50 km/h	150-125	150-125
spazio metri	tempo secondi	velocità km/h
100	5,421-5,712	80,3-73,4
200	9,612-10,004	91,6-89,7
300	13,384-14,176	98,6-94,2
400	16,960-17,545	103,1-97,5

Le stesse considerazioni fatte per l'accelerazione valgono anche per la prova di ripresa da 50 km/h. Eccellente la prestazione del 150, molto buona quella del 125 che stacca i rivali diretti di ben 7 decimi.

Scarto al tachimetro

Indica	50	60	80	100 km/h
effettivo	37,1	42,4	61,9	82,4 km/h

Dati tecnici dichiarati (in parentesi le differenze del 125)

Motore: monocilindrico orizzontale Rotax a 4 tempi, alesaggio per corsa 62x50 mm (56,4x50), cilindrata 150,95 cc (124,91), rapporto di compressione 12,5:1, distribuzione monoalbero a camme in testa con 4 valvole, lubrificazione forzata a carter umido con pompa trocoidale, raffreddamento a liquido, potenza e coppia max nd. **Alimentazione:** carburatore Keihin CVK 26; capacità serbatoio benzina 9,5 litri di cui 2 di riserva. **Accensione:** elettronica digitale; candela NGK CR8-EVX. **Impianto elettrico:** batteria 12V-12Ah, alternatore 185W. **Frizione:** centrifuga automatica. **Cambio:** automatico a variatore continuo di rapporto. **Trasmissione:** primaria a cinghia trapezoidale, finale a riduttore a ingranaggi. **Telaio:** monotrave sdoppiato a doppia culla in tubi d'acciaio. **Sospensioni:** anteriore forcella telescopica con steli da 35 mm, escursione 110 mm, posteriore gruppo motore-trasmissione oscillante con monoammortizzatore laterale regolabile nel precarico della molla, escursione 110 mm. **Ruote:** cerchi in lega 2,50x16" ant e 3,00x16" post; pneumatici Dunlop D451, 100/80-16 ant e 130/80-16 post. **Freni:** anteriore a disco flottante da 260 mm con pinza flottante a 2 pistoncini da 25 mm; posteriore disco da 220 mm con pinza a 2 pistoncini contrapposti da 32 mm. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.075, larghezza 740, altezza 1.225, altezza sella 800, interasse 1.387. **Peso a vuoto** 140 kg. **Prestazioni:** nd.

Manutenzione

Tagliando: programmato ogni 4.000 km. **Lubrificazione:** olio raccomandato multigrado SAE 5W40; controllo ogni 500 km circa, sostituzione ogni 4.000 km. **Distribuzione:** gioco valvole a freddo, aspirazione 0,05-0,10 mm, scarico 0,10-0,15 mm. **Pneumatici:** pressione di gonfiaggio ant 1,9 bar, post 2,0 bar.

Dati anagrafici

Costruttore: Aprilia Spa, via G. Galilei 1, 30033 Noale (VE), tel. 041-5829111, fax 041-5829590. **Gamma colori:** rosso, grigio chiaro e grigio antracite metallizzati; verde acqua. **Inizio vendite:** aprile 1999. **Garanzia:** 2 anni con chilometraggio illimitato. **Prezzo:** lire 7.640.000 (7.240.000), indicativo chiavi in mano. **Optional:** set valigie da 20 litri e top case da 50 litri in tinta con la carrozzeria (L. 598.000), antifurto elettronico, portapacchi maggiorato, paramani, cavalletto laterale, parabrezza, cavo corazzato Body Guard (prezzi da definire).

A confronto con i concorrenti

Modello	Cilindrata cc	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Vel. max km/h	Acceleraz. sec	Ripresa sec	Peso kg	Prezzo c.i.m. (L. x 1.000)
Aprilia Scarabeo 125	124,9	9,82-8.250	0,91-7.750	107	20,451	17,545	144,8	7,240
Piaggio Liberty 125	124	8,11-7.500	0,89-5.750	97,7	20,602	18,235	101,8	5,560
Italjet Torpedo 125	124	8,28-7.300	0,86-6.500	99,2	21,030	18,201	105,4	5,540
Aprilia Scarabeo 150	150,9	11,91-8.250	1,15-6.250	114	18,550	16,960	146,0	7,640

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