

Con una cilindrata inusuale si completa la gamma del fortunato cicloscooter veneto, composta ormai di ben 5 versioni. Lo Scarabeo 200 è comodo, pratico, piacevole da guidare e ben frenato come il 125-150. Però ha un'erogazione più piena ai bassi regimi che lo rende più facile e rapido in città. Pochi e di scarso rilievo i difetti per un prezzo appena superiore al 150

Il quinto elemento

● Anno 2000: le immatricolazioni dell'Aprilia Scarabeo, simbolo degli scooter a ruote alte, capostipite si potrebbe dire dei cicloscooter moderni, arrivano al totale di 29.126 esemplari nelle versioni di 100, 125 e 150 cc (senza contare, quindi, le vendite del 50 cc, da cui la saga parte quasi otto anni fa). Quattro cilindrata, dunque, tutte di grande successo, ma con un interessante e fondamentale differenza da considerare: la versione più venduta è la 150 (17.749 esemplari, secondo posto assoluto nelle immatricolazioni), con un vantaggio enorme sulla 100 (7.219), ultima di questa miniclassifica, nettamente staccata, la 125 (4.158). Il che significa che la clientela è disposta a spendere di più per andare in autostrada o a sacrificare le prestazioni per risparmiare. Ma non è disposta a rinunciare allo Scarabeo, per il quale tutti si domandavano da tempo: a quando la quinta versione, la più

grossa, quella di 250 cc che più di tutte avrebbe dato un senso compiuto al concetto di moto automatica a cui tutti hanno pensato alla presentazione del 125-150? Finalmente, al MotorShow di Bologna dello scorso dicembre, ecco che l'attesa è premiata: lo Scarabeo diventa un maxiscooter a tutti gli effetti, anche se di cilindrata... ridotta: soltanto 200 cc (effettivi, addirittura 176). Una scelta che può apparire contraddittoria, ma ampiamente giustificata dai numeri. Infatti, il monocilindrico Rotax con 4 valvole e raffreddamento a liquido offriva la possibilità di un incremento di prestazioni consistente con un lieve aumento di cuba-

tura (ottenuto aumentando soltanto la corsa da 50 a 58,4 mm), senza perciò influire sul peso che avrebbe potuto modificare l'eccellente equilibrio dinamico e dimensionale dello scooter. Inoltre, il 200 non richiede un posizionamento nella gamma

IDENTIKIT

Cilindrata: **176,3 cc**
Potenza massima: **12,56 CV*** (9,23 kW*)
Accelerazione 0-400 m: **18,441 sec***
Velocità massima: **120,1 km/h***
Peso a vuoto: **148,2 kg***
Prezzo chiavi in mano: **lire 8.250.000**

*Dati rilevati strumentalmente



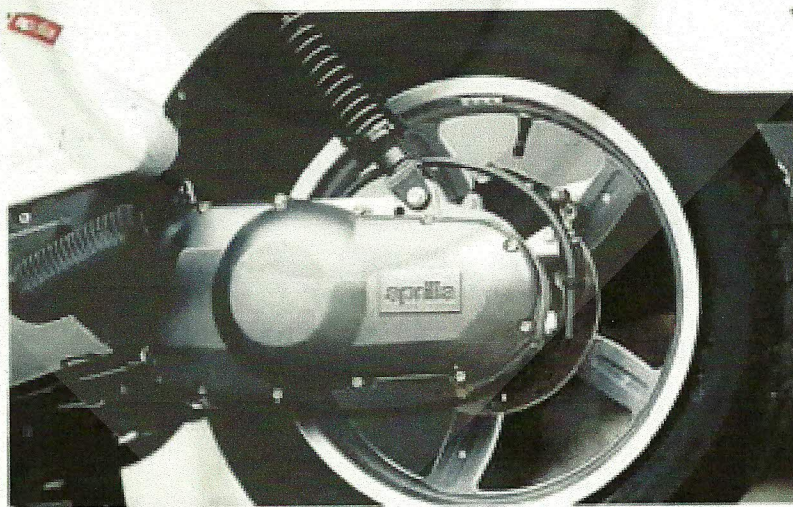




Le modifiche principali riguardano il telaio irrigidito nell'intera struttura e le nuove quote dell'avancorsa, aumentata di 10 mm e il canotto di sterzo, inclinato a 26,5°. Di conseguenza aumenta l'interasse che passa da 1.387 a 1.400 mm. A fianco, le ruote restano da 16 pollici con pneumatici da 100/80 per l'anteriore e 130/80 per il posteriore. I freni a disco sono da 260 mm (ant) e da 220 mm di diametro.



Abitabilità, comfort, prestazioni e qualità di guida. E' una vera "moto automatica"



troppo elevato, consentendo di limitare la differenza di prezzo con il 150 in poche centinaia di migliaia di lire. Una versione 250 avrebbe proiettato lo scooter di Noale nella fascia di prezzo dei maxi per dimensioni (il Yamaha Majesty, per esempio). Infine, l'incremento di cilindrata, pur ridotto, ha portato beneficio alle prestazioni complessive: la potenza e soprattutto la coppia sono maggiori a tutti i regimi, migliorando di molto lo spunto, la ripresa e la fluidità di marcia. Più velocità e più potenza, dunque, ma a ragion veduta. Le modifiche non si fermano al motore: il telaio è stato irrobustito laddove serviva, l'angolo del canotto di sterzo è aumentato a 26,5°, l'avancorsa

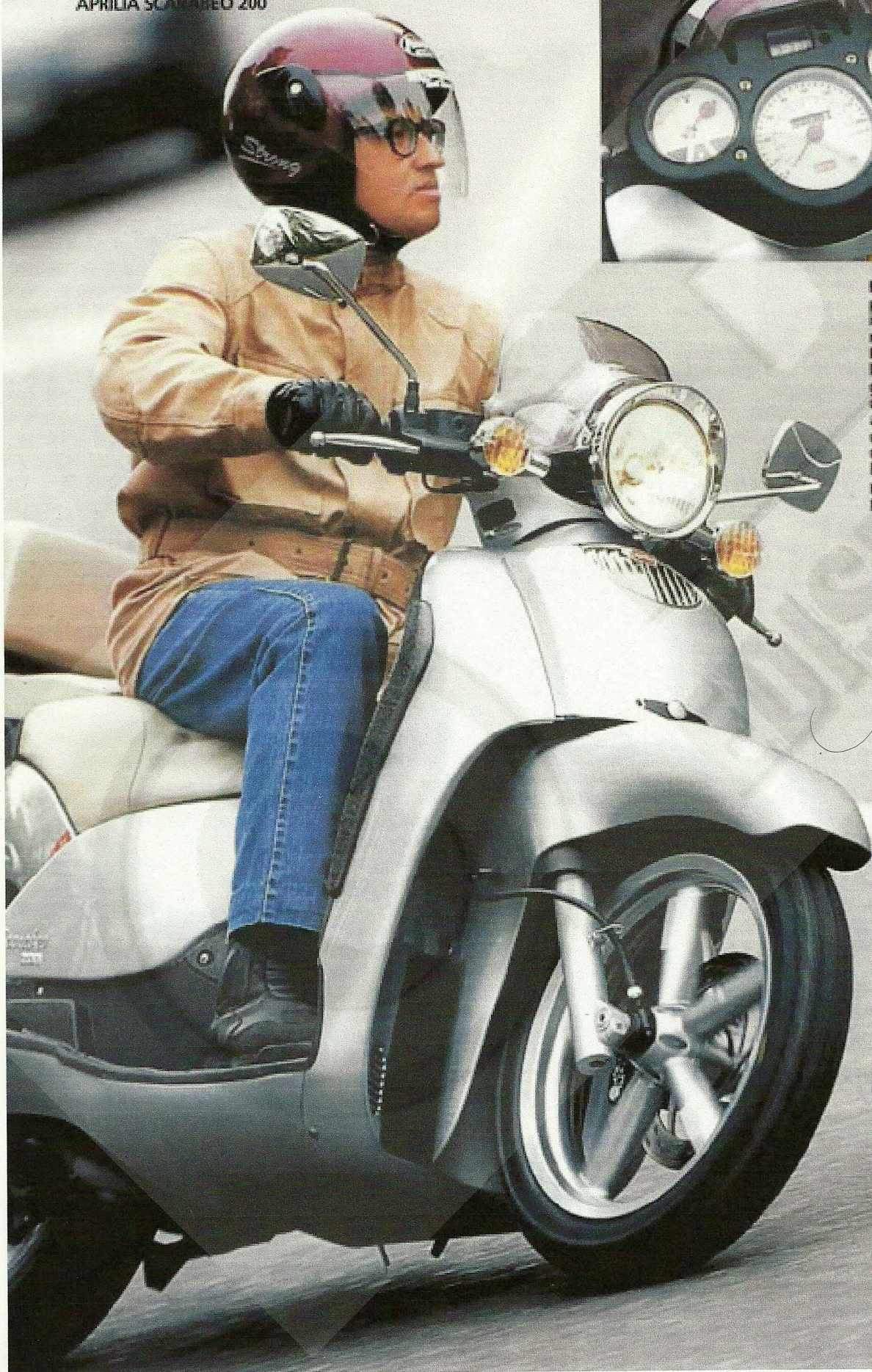
è incrementata di 10 mm; ciò ha portato a un aumento dell'interasse (da 1.387 a 1.400 mm) e della lunghezza dello scooter (da 2.015 a 2.028 mm). Infine, ci sono una marmitta modificata internamente per migliorare la durata e le prestazioni (ma la rumorosità generale è rimasta un po' fastidiosa), un diverso generatore e nuovi colori (molto elegante l'argento abbinato alla sella beige del nostro esemplare). In sella si ritrova quindi subito la bella e comoda posizione di guida, che assicura grande controllo e una piacevole sensazione di stare in poltrona. Il peso è piuttosto elevato (148 kg da noi rilevati, tuttavia la ridotta altezza della sella facilita le cose. La pedana poco alta da terra e il manubrio compatto, i comandi facili da usare, la strumentazione completa e di chiara lettura (impreciso il tachimetro) invogliano a partire. La prima novità proveniente dal motore si avverte avviandolo: il rumore di meccanica è sempre presente, ma è praticamente scomparso il caratteristico e fastidioso fischio della distribuzione che affliggeva i precedenti Rotax. Basta però aprire il gas (una lode va alla ridotta escursione della manetta) per accorgersi della differenza: lo Scarabeo parte senza indugi e con una progressione superiore a quella del 150, che lo rende addirittura più rapido nelle prime centinaia di metri dei più pesanti maxiscooter di 250 cc. Merito, come detto, dell'erogazione più sostanziosa ai medi regimi, perfettamente accordata oltretutto con una trasmissione pronta, ben rapportata e resistente; il tutto testimoniato dall'eccellente tempo fatto segnare nella prova di ripresa da 50 km/h sui 400 metri: 15,854 secondi con velocità di uscita di 112,5 km/h. L'estrema fluidità di marcia, da sempre

Prova

APRILIA SCARABEO 200



Forma e caratteristiche principali che hanno fatto il successo dello Scarabeo restano inalterate. E' stata rivista leggermente la veste grafica e la scelta dei colori oltre all'accostamento cromatico della sella e della carrozzeria. Di facile lettura il cruscotto, manca però il contachilometri parziale.



uno dei fiori all'occhiello dello Scarabeo, risulta quindi esaltata da questa nuova dotazione tecnica, che tra l'altro non vibra e consuma appena più del 150.

Inalterato il comportamento della ciclistica, tra le migliori in assoluto del panorama degli scooter, che è valso allo Scarabeo il soprannome di "moto automatica": preciso di avantreno, sia in inserimento di curva sia in percorrenza, non dà mai l'impressione di avere tutto il peso dietro; l'appoggio sui pneumatici è molto solido. Tenuta di strada e stabilità sono di riferimento, basta avere l'accortezza di regolare il precarico dell'ammortizzatore in base al carico. Grande equilibrio quindi, grazie anche a sospensioni dal rendimento eccellente sia per scorrevolezza sia per assorbimento delle asperità; basti osservare come sia sufficiente un solo ammortizzatore (regolabile nel precarico) al retrotreno per avere un comportamento migliore di tanti concorrenti che ne hanno due. Ciò è testimoniato dalla marcia a due: con il passeggero il comportamento resta inalterato. Ottima la frenata, affidata a due dischi con pinze a due pistoncini, di cui l'anteriore flottante. Come nel caso delle sospensioni, anche qui si dimostra l'importanza della bontà della componentistica. Non si spiega altrimenti come mai sullo Scarabeo la sensibilità alla leva e la modulabilità siano così simili a quelle di un'ottimo impianto da moto, mentre altrettanto non si può dire di molti concorrenti. Punto forte di questo scooter, da sempre, è il comfort: si viaggia da soli o in due, il sellone offre una sistemazione regale, né troppo soffice né duro, con pedane alla giusta altezza e posizione naturale delle gambe; non mancano due maniglioni per il passeggero. Sotto la sella non c'è il vano, come ben noto, che però è sostituito dal bauletto di serie (con chiave) nel



quale trova alloggio un casco; la capacità di carico è completata dal vano dietro lo scudo. Per quanto riguarda la praticità, lo Scarabeo 200 si avvantaggia dell'adozione di serie del cavalletto laterale, che però è difficile da raggiungere stando in sella e ha una molla di richiamo sin troppo potente. Buona la protettività garantita dalle ampie forme della carrozzeria, incrementabile con il montaggio del parabrezza offerto in optional. Il serbatoio benzina da 9,5 litri garantisce ampia autonomia, il faro anteriore è potente e c'è l'anello saldato al telaio per utilizzare il cavo corazzato antifurto. Inoltre, come tradizione Aprilia, il listino degli optional è molto ricco: interessante,



Sopra, il bauletto è di serie e può contenere un casco integrale. Comode per il passeggero le maniglie integrate con il portapacchi. In optional ci sono valigie laterali da 20 litri e un bauletto da ben 50 litri. Sotto la sella non c'è spazio per gli oggetti, ma solo il tappo per il rifornimento del carburante, che contiene 9,5 litri per avere un'autonomia di quasi 200 km.

in particolare, il set turistico composto da una valigia posteriore da 50 litri e da due laterali da

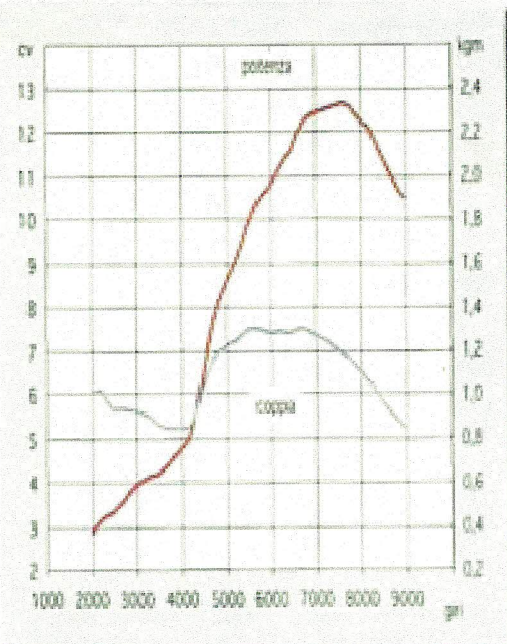
20 litri l'una, che trasformano lo Scarabeo in una piccola granturismo. Per 8.250.000 lire, quindi, lo Scarabeo 200 offre molti vantaggi rispetto al 150: a fronte di un aggravio di spesa di sole 300mila lire, offre prestazioni superiori in autostrada, più spunto in città e una guidabilità complessivamente superiore a parità di qualità della ciclistica.



Prove strumentali: Carlo Protti e Sergio Piroli di Vizzola Ticino.
Testo: Francesco Pelizzari.
Fotografie: Thomas Maccabelli.
Collaudatori: Marco de Marchi, Claudio Cortemaglia.
Abbigliamento utilizzato: casco Aprilia, giacca Benetton, scarpe Danese.

La prova in sintesi - Aprilia Scarabeo 200

I risultati al banco dinamometrico



La potenza verificata al nostro banco prova è superiore di soli 0,6 CV a quella fatta registrare a suo tempo dal 150, che peraltro era un esemplare particolarmente a punto. Cambia comunque l'erogazione: a 3.500 giri il 200 ha 4,15 CV contro i 3,87 del 150; a 5.000 giri i valori diventano 8,41 contro 6,65; a 6.000 giri 10,63 contro 9,43. La maggiore elasticità del 200 è confermata dalla prestazione in ripresa sulla base misurata, oltre che dal regime minimo di frenatura di soli 2.000 giri.

Rilevamento	Potenza	Coppia
	CV-giri	kgm-giri
Alla ruota	12,56-7.500	1,29-6.750
All'albero	14,05-7.500	1,44-6.750
Potenza specifica all'albero: CV/litro		79,71
Velocità media del pistone al regime potenza max: m/s		15,09
Pressione media effettiva all'albero a regime di coppia max: kg/cm ²		10,29
Regime minimo frenata possibile a tutta apertura del gas: giri		2.000
Rapporto peso/potenza alla ruota: kg/CV		11,8

Pregi

Qualità costruttiva
Estetica personale
Frenata efficace
Comfort anche in coppia
Erogazione della potenza
Consumi contenuti

Diffetti

Peso elevato
Rumorosità di scarico
Tachimetro impreciso

Inconvenienti registrati

Nessuno

Velocità, peso e consumi

Velocità massima:
120,1 km/h a 7.750 giri

Indicata:
141 km/h

Peso senza carburante:
148,2 kg
(58,8 ant, 89,4 post)

Consumo urbano:
23,0 km/litro

Consumo extraurbano:
28,9 km/litro

Consumo massimo:
19,5 km/litro

Accelerazione

Spazio metri	Tempo secondi	Velocità km/h
100	7,441	78,7
200	11,546	95,2
300	15,129	104,9
400	18,441	111,2

Nella classica prova di accelerazione da fermo lo Scarabeo 200 ha fatto segnare un tempo migliore di appena 11 centesimi rispetto al 150, ma la velocità di uscita, di ben 11 km/h superiore, è testimone della maggior prestanza del motore di 176 cc.

Ripresa da 50 km/h

Spazio metri	Tempo secondi	Velocità km/h
100	5,196	84,3
200	9,111	98,6
300	12,593	107,4
400	15,854	112,5

In questo caso, il tempo è migliore di 1,1 secondi rispetto a quello del 150, a testimonianza della miglior prontezza ai regimi medio-bassi della versione di maggior cilindrata.

Scarto al tachimetro

Indica	50	100	130 km/h
Effettivo	41,2	83,3	111,2 km/h

Dati tecnici dichiarati

Motore: Rotax a 4 tempi, monocilindrico orizzontale, alesaggio per corsa 62x58,4 mm, cilindrata 176,3 cc, rapporto di compressione 11,2:1, distribuzione monoalbero a camme in testa, 4 valvole, lubrificazione a carter umido con pompa trocoidale, raffreddamento a liquido, potenza e coppia max non dichiarate. Alimentazione: con un carburatore Keihin CVK 26; capacità serbatoio carburante 9,5 litri di cui 2 di riserva. Accensione: elettronica; candela NGK CR8-EVX. Impianto elettrico: batteria 12V-12Ah. Frizione: centrifuga automatica a secco. Cambio: automatico a variatore continuo di rapporto. Trasmissione: primaria a cinghia, finale a ingranaggi. Telaio: monotrave sdoppiato in tubi tondi di acciaio; inclinazione canotto di sterzo 26,5°, avancorsa nd. Sospensioni: anteriore forcella telesidraulica con steli da 35 mm, escursione ruota 110 mm; posteriore motore-trasmissione oscillante con monoammortizzatore regolabile nel precarico molla, escursione ruota 110 mm. Ruote: cerchi in lega leggera, anteriore 2,50x16", posteriore 3,00x17"; pneumatici, anteriore 100/80-16, posteriore 130/80-16. Freni: anteriore a disco da 260 mm con pinza flottante a 2 pistoncini; posteriore a disco da 220 mm con pinza a 2 pistoncini. Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.028, larghezza 680, altezza 1.250, interasse 1.400, altezza sella 800, peso a vuoto 140 kg. Prestazioni: velocità max nd.

Manutenzione

Tagliando: programmato ogni 4.000 km. Lubrificazione: olio raccomandato multigrado SAE 20W-50; controllo ogni 500 km, sostituzione ogni 4.000 km. 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: azzurro, rosso, oro, argento, blu, verde, grigio, nero metallizzati. Inizio vendite: marzo 2001. Garanzia: 3 anni chilometraggio illimitato. Prezzo: 8.250.000 lire indicativo chiavi in mano. Optional: parabrezza grande e sportivo, paramani, cavalletto laterale, baule posteriore Gran Turismo con poggiaschiena, valigie laterali con supporti, cavo corazzato, bloccadisco, antifurto meccanico a "U".

A confronto con i concorrenti

Modello	Cil. cc	Tempi	Potenza CV/giri	Coppia kgm-giri	Vel. max km/h	Acceleraz. sec	Ripresa sec	Peso kg	Prezzo c.i.m (L x 1000)
Aprilia Scarabeo 200	176,3	4	12,56-7.500	1,29-6.750	120,1	18,441	15,854	148,2	8.250
Aprilia Scarabeo 150	151,0	4	11,91-8.250	1,15-6.250	114,0	18,550	16,960	146,0	7.900
Italjet Torpedo 150	149,5	4	8,98-7.250	0,94-6.000	102,3	21,145	17,995	107,4	5.940
Kymco People 150	149,6	4	9,43-7.750	0,98-5.750	104,0	21,551	18,250	110,8	5.340

Per le prove utilizziamo banchi dinamometrici Borghi & Saveri FE 600 - SD e FA 50/30, catene Regina Dervio, lubrificanti Motul e utensili professionali Snap-on Tools. Prove strumentali: Pista Pirelli di Viareggio Trono, strumentazione portatile Datron DLSK V3.43.