

Le "quasimoto"

Sono veloci, comodi, ben frenati, si guidano con piacere e, grazie a borse e bauletti, hanno una capacità di carico pari a quella dei "maxi" a ruote basse. Gli ultimi modelli Aprilia e Piaggio tengono fede alla definizione di moto automatica. Lo Scarabeo primeggia in comfort e frenata ma è rumoroso di aspirazione; il Beverly è più "facile", ha il vano sotto la sella ma la sospensione posteriore ha un'escursione troppo limitata

IDENTIKIT

Cilindrata:	Aprilia Scarabeo 200 176,3 cc
Potenza massima:	12,90 CV* (9,49 kW*)
Accelerazione 0-400 m:	19,591 sec*
Velocità massima:	119,7 km/h*
Peso a vuoto:	152,2 kg*
Prezzo chiavi in mano:	euro 4.171

*Dati rilevati strumentalmente



● Da quasi due anni a questa parte gli scooter a ruote alte sono in cima al gradimento degli utenti italiani, cioè sono le moto più vendute. Questo grazie alla presenza dell'Honda SH, che continua a riscuotere un enorme successo grazie anche al prezzo contenuto (spesso ulteriormente scontato dai concessionari). Il prezzo non è però la sola attrattiva per il cliente italiano, che continua a mostrare un notevole interesse anche per il design, come conferma il successo del Piaggio Beverly 200, cioè il più immediato inseguitore dell'Honda SH 150 nella classifica delle vendite (a un prezzo superiore di circa 1.100 euro).

Presentato lo scorso anno, il Beverly è in so-

stanza la versione gonfiata del Liberty, secondo uno schema già utilizzato in Aprilia: prendere il modello di maggior successo (nel caso di Noale lo Scarabeo) e "gonfiarlo" fino a farne un commuter che possa rivaleggiare, per cilindrata e dimensioni, con i "maxi" propriamente detti. Sia il Beverly sia lo Scarabeo sono in listino nella versione di 200 cc, quindi è stato giocoforza metterli a confronto, anche se lo scooter veneto in realtà è un 175, dunque non ha cilindrata piena. I due modelli appaiono subito simili sia nell'impostazione sia nelle dimensioni, benché a uno sguardo più attento il Piaggio denunci 90 mm in più di lunghezza e 70 in più di interasse. Ma la differenza fondamentale è data

IDENTIKIT

	Piaggio Beverly 200
Cilindrata:	198 cc
Potenza massima:	13,40 CV* (9,85 kW*)
Accelerazione 0-400 m:	19,604 sec*
Velocità massima:	126,2 km/h*
Peso a vuoto:	155,0 kg*
Prezzo chiavi in mano:	euro 4.153

*Dati rilevati strumentalmente



Comparativa

APRILIA SCARABEO GT 200
PIAGGIO BEVERLY 200

dal baulone posteriore dello Scarabeo: si tratta infatti della nuova versione GT che sostituirà progressivamente quella normale. Il baule ha una capienza notevole, ben 52 litri, tanto da poter ospitare due caschi, ed è dotato di schienalino per il passeggero. Oltre al baule, c'è anche un ampio cupolino a distinguere il GT dalla versione normale; la capacità di carico, inoltre, può essere incrementata con l'adozione di due borse laterali rigide da 20 litri l'una, per un totale di ben 92 litri. Borse laterali a parte, comunque, del baule lo Scarabeo non può fare a meno, vista la totale assenza di un vano sotto la sella. Su quest'ultimo può invece contare il Beverly, per il quale è peraltro prevista una dotazione di valigie simile a quella dell'Aprilia, però non ancora disponibile. Questa differenza tra i due è comunque indicativa della maggior freschezza progettuale del Beverly; tra l'altro, come vedremo più avanti, la presenza di un baule tanto voluminoso sullo Scarabeo non è del tutto priva di influenza sulla guida.

Le dimensioni sono la sola cosa che avvicina il Beverly e lo Scarabeo, per il resto molto diffe-

renti rispetto a quanto siamo abituati a vedere in campo scooteristico, dove i modelli si assomigliano più o meno tutti. Il Piaggio ha infatti un'estetica fatta di linee tese e aguzze mischiate ad altre fluide e arrotondate, mentre in Aprilia continuano ad affidarsi a una linea squadrata, di gusto teutonico, che non lascia indifferenti: piace o non piace senza riserve. In tema di cura costruttiva, un piccolo vantaggio va all'Aprilia, per alcuni dettagli che in Piaggio continuano a trascurare: la macchinosa delle aperture di sella e serbatoio all'interno dello scudo, che costringono ad aprire prima il vano relativo, la chiave di accensione che resta spesso "imprigionata" nella serratura quando si aziona il bloccasterzo. Per risolvere il problema dell'apertura della sella è stato montato un comando elettrico a pulsante sullo scudo all'esterno del vano. La sua utilità è però limitata, in quanto subordinata all'inserimento della chiave di accensione nel suo blocchetto, e non sempre funziona; inoltre, la sella non si sblocca da sola, cosa fastidiosa quando si hanno entrambe le mani occupate. Incomprensibile, in casa Aprilia, la stampella laterale: troppo corta e con una molla di sicurezza troppo potente, è malferma e quasi impossibile da usare stando in sella. Perché non usare un semplice interruttore di sicurezza, come sul Beverly?

Scarabeo e Beverly sono profondamente diversi nell'estetica, ma molto simili nell'impostazione tecnica. La sola differenza sostanziale è data dal vano sotto la sella, che l'Aprilia non ha. Tale assenza ha riflessi non soltanto pratici, in quanto consente di avere una sospensione posteriore di ampia escursione. Infatti, lo scooter di Noale con un solo ammortizzatore (contro i due del Beverly) ha una funzionalità nettamente migliore e un'escursione della ruota posteriore di 20 mm più ampia. Entrambi gli scooter hanno un faro piuttosto potente, con un leggero vantaggio per il Piaggio che dispone di un fascio luminoso appena più ampio. Pari funzionalità anche per gli specchi retrovisori, abbastanza ampi e liberi da vibrazioni parassite.





000

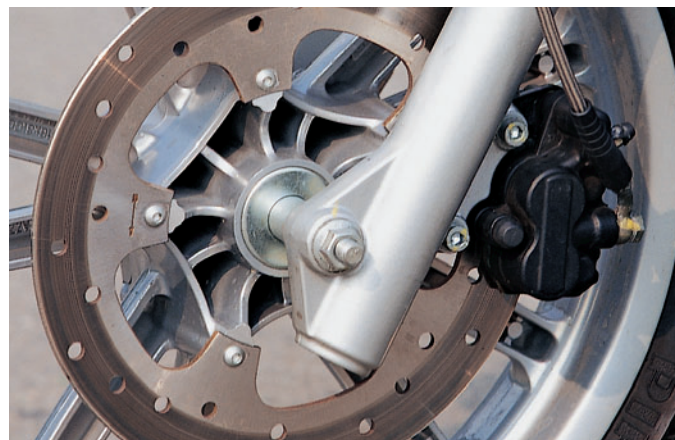
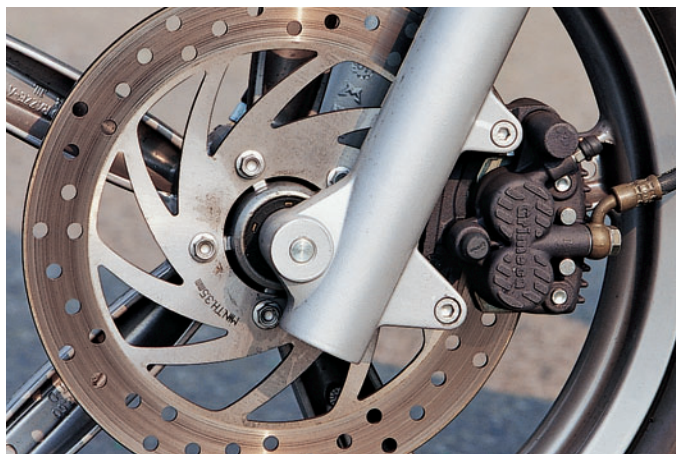


In alto, le strumentazioni a confronto. Lo Scarabeo (a sinistra) ha in più il termometro dell'acqua. Il Beverly ha visore digitale nel quale compare un contakm parziale quando si accende la spia della riserva. La grafica del Piaggio è poco chiara. Sopra, i cupolini: quello del Beverly, pur ridotto ai minimi termini, ha efficienza pari a quello dello Scarabeo. Sotto, i freni anteriori: disco da 260 mm per lo Scarabeo (a sinistra) e da 250 per il Beverly, entrambi con pinze a 2 pistoncini.

Una volta in sella, per entrambi si apprezza la posizione naturale, con tutti i comandi ben raggiungibili e facili da usare. Un neo, sul Piaggio, è rappresentato dall'eccessiva escursione della manopola del gas, mentre quest'ultimo può contare su leve dei freni più morbide da azionare e facili da gestire. In tema di frenata, però, un voto in più va all'Aprilia, perché dispone di un impianto potente e gestibile. Nonostante i comandi più duri, infatti, i freni dello Scarabeo sono più modulabili di quelli del Beverly che, con lo stesso disco da 250 mm e la stessa pinza a due pistoncini davanti e dietro, è perfino esuberante. Nell'uso normale si apprezza la potenza dell'impianto, ma in situazioni di emergenza

il bloccaggio è dietro l'angolo. Complice il grip non eccelso dei pneumatici Pirelli GTS 23, in caso di asfalto con poca aderenza può capitare di bloccare anche l'anteriore. Una nota positiva viene invece dall'ottimo bilanciamento, che anche a ruote bloccate consente di mantenere il controllo del mezzo. Dunque, freni più potenti ma più impegnativi.

Dicevamo della posizione di guida: su entrambi è confortevole, migliore per il passeggero sull'Aprilia, che ha una sella senza scalini e pedane più basse e avanzate. La protettività è più che discreta, grazie all'ampiezza degli scudi, all'interno dei quali ci sono un vano piccolo (Piaggio) e piccolissimo (Aprilia). I due cupolini



Comparativa

APRILIA SCARABEO GT 200
PIAGGIO BEVERLY 200

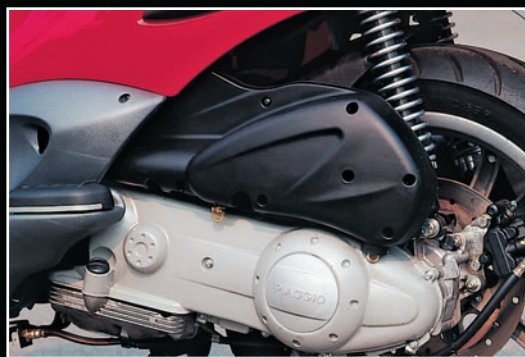


hanno pari funzionalità, nonostante quello del Beverly sia ai minimi termini.

E veniamo alla meccanica: nonostante i 22 cc di differenza, il motore dello Scarabeo ha prestazioni molto simili al 4 valvole Piaggio, sia in termini assoluti sia all'atto pratico. Nei nostri rilevamenti trovano conferma alcune sensazioni avute alla guida: il Beverly ha una frizione piuttosto lenta che limita l'immediatezza dello spunto, ma una volta in movimento si distende con buona progressione, tanto da essere più rapido in accelerazione alla fine dei 400 metri. Ben più pronta la trasmissione dello Scarabeo (2,9 secondi contro i 3,9 necessari al Beverly nello spunto in salita) che, per questo motivo, è leggermente più maneggevole in città. Sia l'Aprilia sia il Piaggio superano ampiamente i 150 kg a vuoto rilevati, il che insieme alle ruote da 16 pollici non li rende certo dei fulmini a districarsi nel traffico; le selle alte 800 mm e molto larghe anche in punta in questo senso sono un ulteriore

Comodo ma rumoroso: questi, in estrema sintesi, pregi e difetti dello Scarabeo. Il motore Rotax mantiene anche nella versione di maggior cilindrata il caratteristico rumore di aspirazione, nonostante l'applicazione di un pannello fonoassorbente. Questo, nonostante giri più basso del Piaggio, il quale d'altro canto è ben più silenzioso. Regale il comfort della sella, ottima sia per forma sia per imbottitura.





Il motore del Beverly fa parte della famiglia LEADER a 4 valvole, che si distingue per brillantezza e ridotti consumi ed emissioni. Anche nel caso del Beverly la sella è comoda, ma un gradino sotto allo Scarabeo. Infatti, è più inclinata e scivolosa per il passeggero, più corta e anche più larga per il pilota, costretto a tenere le gambe aperte. Anche la finitura non è di pari livello. Comode le maniglie per il passeggero.

difficoltà, specie per l'utenza femminile. Parlando di guidabilità, la nostra definizione di "moto automatica" per lo Scarabeo è sempre valida: è difficile infatti trovare uno scooter più preciso e piacevole da guidare. Il Beverly si avvicina molto, ma, complice il profilo delle gomme Pirelli (di misura troppo abbondante), la maneggevolezza non è pari a quella dello scooter veneto. La distanza tra i due aumenta parlando di sospensioni: la posteriore del Beverly, nonostante il doppio ammortizzatore, è troppo limitata nell'escursione ed è anche poco scorrevole, con il risultato che nelle curve autostradali si innesca qualche ondeggiamento che consiglia di ridurre l'andatura. Onesta la forcella. Comportamento quasi motociclistico, invece, per la forcella e il singolo ammortizzatore posteriore dello Scarabeo, che pure ha perso un filo della sua nota stabilità sul



Comparativa

APRILIA SCARABEO GT 200
PIAGGIO BEVERLY 200

000



veloce, con tutta probabilità per l'effetto vela indotto dalla presenza del grosso baule e del voluminoso cupolino. Il comfort di pilota e passeggero, nel caso del Beverly, è dunque affidato quasi esclusivamente all'imbottitura della sella. D'altro canto, il forte rumore di aspirazione del motore Rotax è rimasto tale, nonostante all'Aprilia abbiano utilizzato un pannello di materiale fonoassorbente. Simili i consumi: intorno ai 18 km/litro in città e 22-23 nell'extraurbano. In conclusione, questi due scooter sono tanto diversi nell'estetica quanto simili nel prezzo, nell'utilizzo e nelle prestazioni. La scelta si deve

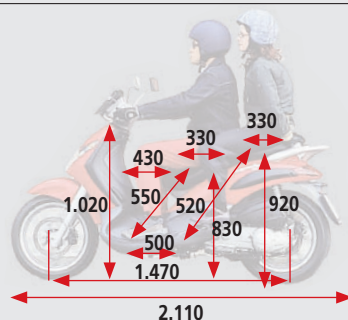
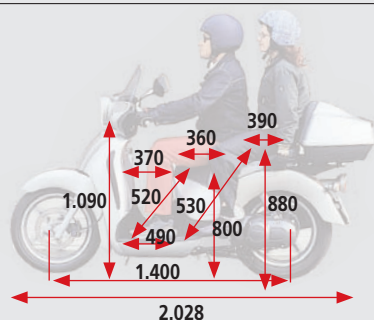
dunque prevalentemente a due considerazioni: chi apprezza soprattutto le qualità dinamiche del mezzo, come se si trattasse di una moto, preferirà lo Scarabeo, più preciso e più soddisfacente da guidare. Il Beverly, invece, deve il grande successo che riscuote in questi mesi alla maggior "morbidezza" complessiva; per usare un termine caro alla Honda, è più "friendly". Inoltre, con la rapportatura distesa, ottiene una punta di velocità massima molto elevata, superiore a quella dei "maxi" di 250 cc, assimilabile a quella di crociera. Ciò lo rende ancor più adatto ai trasferimenti autostradali del pur veloce Scarabeo.

Sopra, i vani sotto sella. L'Aprilia ha solo una piccola tasca nello scudo. Abbiamo però rilevato una capienza del baule posteriore dello Scarabeo (28,76 litri effettivi, pari al sotto sella del Burgman 650) che colma ampiamente il distacco nei confronti del Beverly, che dispone di un volume utile di 11,79 litri sotto la sella e 1,44 nello scudo. Ricordiamo che il Piaggio ha in optional un bauletto e due borse laterali.

Le misure caratteristiche (in mm)

APRILIA

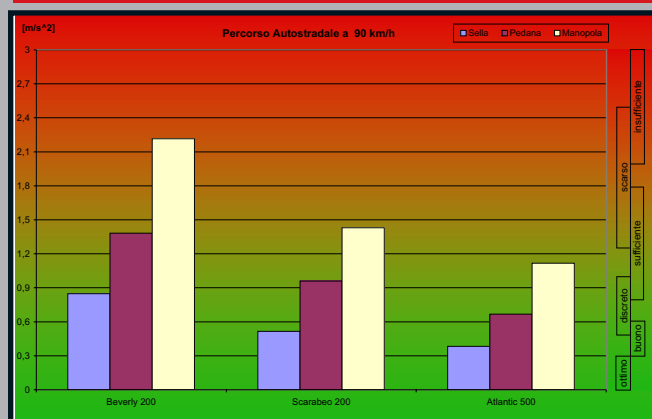
PIAGGIO



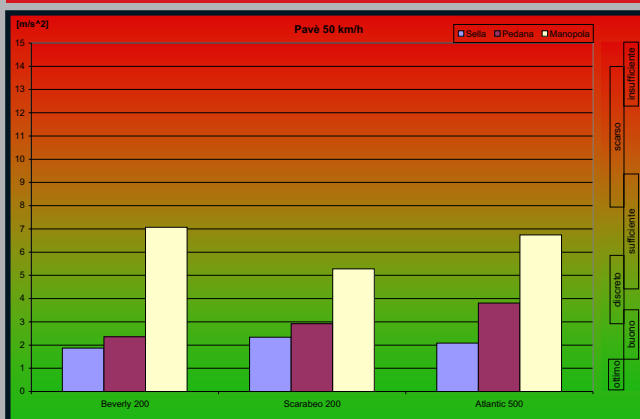
Ottima l'abitabilità dei due scooter, anche in coppia. Il passeggero sullo Scarabeo ha a disposizione pedane leggermente più basse e avanzate. Molto alta la sella del Beverly, per entrambi gli occupanti.

Prove strumentali: Centro Prove e Servizi, Pista Pirelli di Vizzola Ticino.
Testo: Francesco Pelizzari.
Fotografie: Alessio Barbanti.
Collaudatori: Alberto Pasi, Francesco Pelizzari, Marco Riccardi.
Abbigliamento utilizzato: caschi Helcap, giacca Belstaff, guanti Tucano Urbano.

Percorso autostradale a 90 km/h



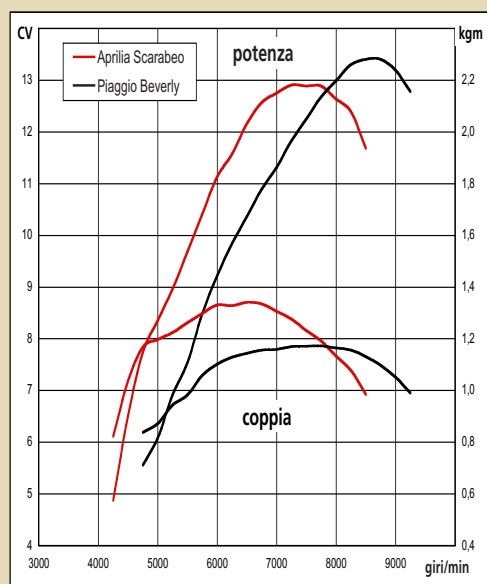
Pavè a 50 km/h



I consueti grafici che illustrano il comfort a bordo dei due scooter confermano l'impressione di notevole comodità dei modelli provati. Su fondo liscio, nessuno dei due avvicina l'Aprilia Atlantic, che da "maxi" mantiene il record in fatto di vibrazioni ridotte (e il Beverly vibra un po' sul manubrio). All'opposto, Beverly e Scarabeo si avvicinano molto all'Atlantic, e a volte fanno meglio, sullo sconnesso. In questo caso, è fondamentale l'apporto delle ruote alte

La prova in sintesi - APRILIA SCARABEO GT 200 / PIAGGIO BEVERLY 200

I risultati al banco dinamometrico



La lettura dei grafici evidenzia come i due motori abbiano curve di erogazione simili ma su due piani differenti. Il Piaggio ha un'erogazione spostata più in alto di un migliaio di giri rispetto al Rotax: 6 CV a 5.000 giri contro 4.500, 11 CV a 7.000 giri contro 6.000, 12 a 7.500 contro 6.500. Ciò porta alla miglior prontezza nello spunto dell'Aprilia, accentuata dalla maggior rapidità della trasmissione.

Rilevamento	Aprilia	Piaggio
Potenza alla ruota: CV-giri	12,90-7.250	13,40-8.750
Potenza all'albero: CV-giri	14,14-7.250	14,69-8.750
Coppia alla ruota: kgm-giri	1,34-6.500	1,17-7.750
Coppia all'albero: kgm/giri	1,47-6.500	1,28-7.750
Potenza specifica: CV/litro	80,20	74,23
Vel. media pistone: m-sec	14,11-7.250	14,18-8.750
P.M.E. all'albero: kg/cm ²	10,47-6.500	8,15-7.750
Regime frenatura min: giri	3.500	4.750

Aprilia	Piaggio
Prezzo (chiavi in mano) euro	
4.171	4.153

Pregi

Funzionalità sospensioni	Facilità di guida
Frenata efficace	Velocità di crociera elevata
Comfort anche in coppia	Fluidità motore
Capienza baule	Presenza vano sotto sella

Difetti

Rumorosità meccanica	Sospensione posteriore
Tachimetro impreciso	Manopola del gas "lunga"
Cavalletto laterale instabile	Trasmissione lenta

Inconvenienti registrati

Nessuno	Nessuno
---------	---------

DATI TECNICI DICHIARATI

Motore

	Aprilia	Piaggio
Numero cilindri	1	1
Alésaggio x corsa mm	62x58,4	72x48,6
Cilindrata totale cc	176,3	198
Rapporto di compressione	11,2 : 1	11,5:1
Tipo distribuzione	monoalbero	monoalbero
N. valvole	4	4
Carburatore	Keihin CVK 26	Walbro WVF 7
Accensione	elettronica	elettronica
Avviamento	elettrico	elettrico
Potenza max cv/kgm-giri	nd	21/15,4-8.500
Coppia max kgm/Nm-giri	nd	1,78/17,5-6.500
Trasmissione primaria (rapporto)	cinghia	cinghia
Trasmissione finale (rapporto)	ingranaggi	ingranaggi
Frizione	automatica centrifuga	automatica centrifuga
Cambio	variante automatico	variante automatico

Ciclistica

	Aprilia	Piaggio
Telaio	monotrave sdoppiato in tubi di acciaio	monotrave sdoppiato in tubi di acciaio
Avancorsa mm	112	115
Inclinazione canotto di sterzo	26,5°	28,1
Forcella	teleidraulica	teleidraulica
Diametro steli mm	35	35
Escursione ruota mm	110	104
Sospensione posteriore	motore-trasmissione oscillante con monoammortizzatore	motore-trasmissione oscillante con monoammortizzatore
Escursione ruota mm	110	90
Freno ant	disco da 260 mm	disco da 250 mm
	pinza a 2 pistoncini	pinza a 2 pistoncini
Freno post	disco da 220 mm	disco da 250mm
	pinza a 2 pistoncini	pinza a 2 pistoncini
Pneumatici	100/80-16 ant 130/80-16 post	110/70-16 ant 140/70-16 post

Dimensioni (in mm) e peso

	Aprilia	Piaggio
Interasse	1.400	1.470
Lunghezza	2.028	2.110
Altezza sella	800	800
Capacità serbatoio litri	9,5	10
Peso a vuoto kg	140	149

Prestazioni rilevate

	Aprilia	Piaggio
Velocità massima (indicata)	119,7 (137,0)	123,1 (134,0)
Peso a vuoto (ant/post) kg	152,2 (59,6/92,6)	155,0 (61,8/93,2)
Accelerazione 0-400 m sec-km/h	19,591-101,4	19,604-107,9
Ripresa da 50 km/h 0-400 m sec-km/h	16,761-105,7	16,738-107,8
Frenata da 50 km/h-90 km/h	13,03-46,30	12,80-44,90
Spunto in salita (22%) 15 m sec-km/h	2,908-33,3	3,922-25,4
Rilascio da 80 km/h a 60-40 km/h m	114,9-220,9	118,4-229,6
Scarto al tachimetro 50-70-90 km/h	43,6-63,3-81,0	47,5-66,0-83,5
Consumo urbano km/l	21,5	20,1
Consumo extraurbano	27,3	25,8