

SCARABEO 200 I.E.

PREGI ● Finiture e Motore

DIFETTI ● Sospensioni rigide

PREZZO € 3.210



PROVA SCOOTER

18 anni di stile

di Cristina Bacchetti | Scarabeo diventa maggiorenne e si regala due nuovi modelli, proposti nelle cilindrate da 125 e 200 cc con un nuovo look e perfezionati nella componentistica. Abbiamo provato il 200 i.e., che costa 3.210 Euro



1 8 anni di Scarabeo

Il progetto Scarabeo nasce nel 1990 nei laboratori tecnici di Aprilia e viene presentato al pubblico nel 1993 nella versione da 50 cc. Da lì, una lunga dinastia di modelli di tutte le cilindrate ha fatto sì che il celebre scooter a ruote alte possa vantare ben 750.000 unità prodotte in questi 18 anni di presenza sul mercato. Ad oggi, la gamma Scarabeo – che da tempo è diventato un brand in seno ad Aprilia, un po' come Vespa in seno a Piaggio - comprende 7 modelli che coprono cilindrate da 50 a 500 cc: 50 Street, 50 4Valvole, 100 4T, 125 i.e., 200 i.e., 300 Special e 500 i.e..

Nuovo look

Molti gli interventi stilistici che Scarabeo si è regalato per la maggiore età, a partire dallo scudo con la nuova griglia ovale che va a richiamare lo stile classico della gamma, così come le frecce, che tornano alla base dello sterzo in modo da risultare meglio visibili. Cambia la forma del parafango anteriore, che ospita ora una scanalatura atta ad ottimizzare il flusso d'aria verso il radiatore. Anche la coda è stata alleggerita: il disegno del fanale posteriore, ora trasparente, è stato rivisto e modernizzato; la sella stessa, sdoppiata in due sedute indipendenti, gode di una nuova schiumatura interna, oltre che di un disegno tutto nuovo, snellito nella parte anteriore dove ha sede l'immancabile gancio "portatutto". Il comfort su Scarabeo è garantito anche dal parabrezza solidale allo sterzo e dalla pedana piatta che, insieme al leggero portapacchi in alluminio e al vano sottosella (che può accogliere un casco jet), consente di aumentare la capacità di carico del piccolo ruota alta. La strumentazione analogico/digitale offre un computer di bordo gestibile direttamente dal manubrio, tra le cui opzioni disponibili troviamo anche l'indicatore della temperatura esterna, dotato di segnale "ice warning" che allerta sulla possibile presenza di ghiaccio sulla strada.

Sottopelle

Il motore è stato progettato e sviluppato espressamente per Scarabeo; leggero e pulito, promette prestazioni ottimali e consumi contenuti, per ottenere i quali è dotato anche di una mappatura "Eco": riduce i consumi del 7% ed è l'ideale per spostarsi in città. La versione da 200 cc, così come il 125 cc, è raffreddata a liquido e adotta una distribuzione a quattro valvole con doppio albero a camme in testa. Eroga 19 cavalli (14 kW) a 9.000 giri, con una coppia massima di 17,1 Nm a 7.000 giri.

La ciclistica

La forcella telescopica idraulica ha steli da 35 mm di diametro, mentre al posteriore, chiaramente, è lo stesso gruppo motore-trasmissione, coadiuvato da un braccio secondario in alluminio, ad assolvere il ruolo di forcellone, appoggiandosi a una coppia di ammortizzatori con precarico molla regolabile su quattro posizioni. Le ruote a cinque razze da 16 pollici sono gommate con gli ottimi Michelin City Grip, tubeless a spalla alta da 100/80 davanti e 120/80 dietro. L'impianto frenante è composto da un disco anteriore da 260 mm con pinza flottante a triplo pistoncino,

e dal posteriore da 220 mm, con pinza fissa a due pistoncini contrapposti, accordati da un sistema di frenata integrale: giusto per ricordarlo, quindi, la leva sinistra sul manubrio aziona la pinza posteriore ed il pistoncino centrale anteriore, mentre la destra si occupa solo dei due pistoncini esterni anteriori. Il tutto per garantire un buon bilanciamento del mezzo in frenata guidando normalmente – ottima cosa, specie sul bagnato - e chiamando in causa tutta la potenza della pinza anteriore solo quando si vuol guidare sportivamente, o comunque in casi di necessità contingente.





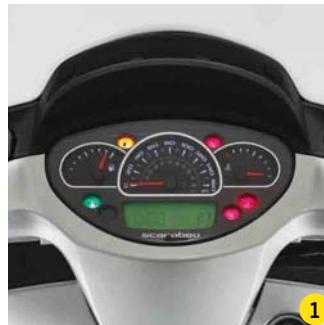
“ I 18 anni di esperienza si sentono tutti, tant’è che Scarabeo non smentisce le qualità estetiche e dinamiche che l’hanno reso un must nel suo genere ”

In sella

Il nome sarà anche di buon auspicio, come ci insegna l’antica cultura egizia, ma non è poi così appropriato: al primo sguardo, più che uno scarabeo, il piccolo 200 ricorda infatti una libellula. Anche in sella la sensazione è esattamente quella di leggerezza, dote chiaramente ricercata dal pubblico che predilige gli scooter a ruota alta. La posizione di guida è ben studiata, l’abitabilità ottima anche per i più alti e l’altezza del piano sella, a 810 mm da terra, dà una grande sensazione di controllo, altro aspetto







fondamentale per questo genere di mezzo che, per vocazione, nasce per muoversi alla svelta nel traffico cittadino. Per questa "mission" viene in aiuto anche il motore, la cui cubatura e la notevole potenza permettono spunti e riprese brillanti senza strappi, grazie anche alla trasmissione davvero fluida e silenziosa. La nuova ergonomia offerta dalla sella gioca a favore del comfort, soprattutto nelle manovre "piedi a terra", mentre l'imbottitura più efficace va ad ammortizzare gli effetti di un pacchetto sospensioni che sullo sconnesso in effetti è piuttosto rigido.



Impressioni di guida

Le strade della Versilia, che hanno fatto da cornice alla nostra prova, non sono esattamente paragonabili a dei circuiti, a livello di fondo stradale: i frequenti rattroppi di cemento e il tipico asfalto "lucido" delle zone di mare non hanno tuttavia messo in crisi il nostro Scarabeo, merito anche delle sue efficaci Michelin City Grip. Forte di tutta questa sicurezza percepita e curiosa di testare il nuovo ruota alta ad una velocità un pochino più sostenuta, mi allontano dal gruppo, seleziono dal manubrio la modalità "Sport" e mi immetto sul lungomare di Viareggio con un'andatura allegrotta. Appena il tempo di notare che la velocità e la brezza marina non provocano sbacchettamenti



1 La strumentazione analogico/digitale offre un computer di bordo gestibile direttamente dal manubrio.

2 Scudo con la nuova griglia ovale che va a richiamare lo stile classico della gamma.

3 Dotato di una mappatura "Eco": riduce i consumi del 7% .



al manubrio né incertezze o vibrazioni, ed ecco che la mia corsa viene fermata da un posto di blocco della Polizia Municipale. Mentre sono ferma per il rituale controllo dei documenti vedo passare tutti i miei "compagni di test" che rientrano godendosi il lungomare. È proprio vero che chi va piano... L'apparizione della paletta a lato della strada mi ha però permesso di testare al meglio anche l'impianto frenante: l'importante disco da 260 mm all'anteriore ha bisogno di una strizzata decisa della leva per dare il meglio di sé, ma nell'insieme la frenata offre una buona modulabilità e fa il suo dovere in tutte le situazioni senza mai mettere in crisi il guidatore, grazie anche al sistema di frenata combinata di cui abbiamo parlato poco sopra. I 18 anni di esperienza si sentono tutti, tant'è che Scarabeo non smentisce le qualità estetiche e dinamiche che l'hanno reso un must nel suo genere: le finiture sono ottime e tutto è curato nel minimo dettaglio. Il prezzo del 200 è di 3.210 euro franco concessionario, contro i 3.050 della la versione da 125 cc. I nuovi Scarabeo sono disponibili in sei colorazioni, tutte metallizzate: Nero Aprilia, Bianco Flair, Silver Crowd, Blu Couture, Rosa Silk e Rosso Luxury. ■



APRILIA Scarabeo 200 i.e. € 3.210

SCHEDA TECNICA

Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 198 cc
Raffreddamento: a liquido con circolazione forzata
Avviamento: E
Potenza: 14.3 cv (10.5 kW) / 9750 giri
Coppia: 1.12 kgm (11 Nm) / 7750 giri
Marce: AV
Freni: D-D
Misure freni: 260-220 mm
Misure cerchi (ant./post.): 16" / 16"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Lunghezza: 2025 mm
Larghezza: 725 mm
Altezza: 810 mm
Capacità serbatoio: 7.5 l
Segmento: Scooter Ruote alte

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente **cliccando qui** e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

MOTO.IT | Guida la Passione | Numero 33 | 05 Ottobre 2011 | 69 Pagine

Ducati Streetfighter 848
da Pag. 2 a Pag. 13

COPYRIGHT
Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it
Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

All'Interno NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi?" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199 | Norme europee più dure per la sicurezza | MX: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Villopoto Re dello Scrub

Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

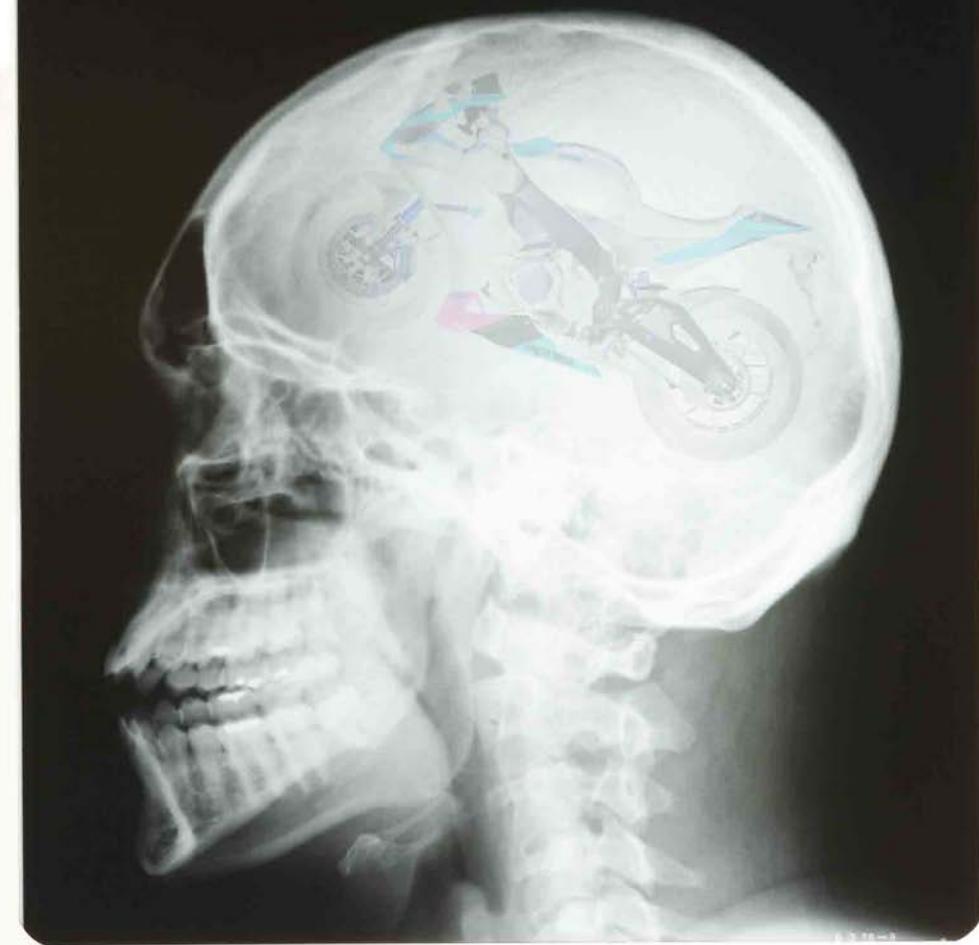
Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.