

Scarabeo 500 svojim voznim osobinama i kvalitetom izrade ostavlja vrlo pozitivan dojam, a ako vas privlači elegantnim retro izgledom i ostalim subjektivnim elementima, onda ste pronašli najbolji skuter u klasi. On nudi performanse jednog velikog GT skutera u tijelu gradskog, a da mu istovremeno šarm nije doveden u pitanje

PIŠE: MARKO GUZINA

RAPALLO: Prvi Scarabeo je predstavljen 1993. godine u izvedbi od 50 ccm, a zanimljivo je da se taj model, kao i svi ostali modeli Scarabea predstavljaju od tada, još uvijek proizvode i prodaju. To najbolje govori o tome koliko su dizajneri bili uspješni u kreiranju bezvremenskog izgleda za ovu obitelj skutera. U Apriliji se trude da Scarabeo ne bude samo ime za nekoliko modela te marke, već da postane prepoznatljivi brend po uzoru na Vespu u matičnoj kući Piaggio. Aprilija već od ranije nudi Scarabeo 500, ali u verziji GT, koja svojim obilnim dimenzijama nije najprikladnije rješenje za grad. Stoga je predstavljen još jedan model iste zapremine, koji uz solidne performanse i nešto manje luksuza svojim kupcima nastoji ponuditi više praktičnosti. Taj model imali smo priliku testirati u simpatičnom sredozemnom gradiću Rapallo dvadesetak kilometara istočno od Genove.

Jutro u Rapallu nas je dočekalo vedro i obećavalo je dan stvoren za testiranje, a testna flota Scarabea u tri ponuđene boje spremno nas je čekala ispred hotela. Suprotno našem vedrom raspoloženju, odabrali smo ozbiljnu crnu boju. Već nam je paleta boja dala na znanje da je Scarabeo namijenjen nešto



EKSKLUZIVNO IZ ITALIJE [Aprilia Scarabeo 500]



Mala bubba za

starijoj i ozbiljnijoj publici nego je to slučaj sa konkurentima odjevenima u vedre boje. Ovako elegantne oplate teško je i zamisliti u svijetlo plavoj ili žarko crvenoj boji.

Kvaliteta na prvi pogled

Već je na prvi pogled jasno da je Scarabeo jedinstven skuter, čija kombinacija klasičnih linija s modernom

tehnologijom i ergonomijom jamči da ćete ga lako prepoznati i među desecima drugih, sličnih vozila. Kako smo prilazili odabranom skuteru, postajalo je sve jasnije i da se Scarabeo može pohvaliti vrhunskom završnom obradom. Kvaliteta materijala izabranih za izradu gotovo ne ostavlja mjesta poboljšanju, a i dosjedanje dijelova i njihova izrada su za pohvalu.

Tipično za današnje motocikle u koje se ugrađuje napredna elektronika, nakon davanja kontakta instrumenti su otplesali pozdravni ples, a na trenutak su zasvijetlile i sve kontrolne žaruljice, kako bi pokazale da su spremne za rad. Malo iznenađenje je bio privjesak imobilizatora na ključevima, koji nudi dvije funkcije: Jedna tipka služi za otvaranje prtljažnog

Pregledni instrumenti nenametljivo pružaju željene informacije



Provjereni pogonski grupi doradeno je kako bi zadovoljavala Euro 3 norme o kvaliteti ispušnih plinova





CIJENA
41.712 kn

velike stvari

prostora ispod sjedala, dok drugom gasimo alarm. Da bismo pokrenuli agregat, potrebno je pritisnuti tipku, nakon čega je pištanje najavilo - a gašenje žaruljice alarma na instrumentima i potvrdilo - da sada možemo pokrenuti agregat. Kratki pritisak na tipku elektropokretača oslobađa ugodan zvuk iz prilično velikog ispušnog lonca. Pohvalno je što zvuk agregata

u vožnji nije napadan i neće umarati vozača niti nakon dulje vožnje, a ugodan je čak i prilikom ubrzanja i naglih dodavanja gasa. Slično je i sa smještajem za upravljačem. S obzirom da je spremnik goriva zapremine 13,2 litara smješten između nogu vozača, prostor na podnicama nije raskošan, ali to je slučaj kod svih skutera ove klase, tako da to nećemo uzeti kao neki nedostatak. Sjedalo je zato kraljevsko i osigurat će veliku udobnost vozaču i suvozaču, a u vožnji se pokazalo i prikladnim za premještanje težine u zavojima. Kako i priliči jednom maksi skuteru, prostor za koljena nije upitan čak ni kod viših vozača, a zaštita od vjetra je primjerena. Uprav-

ljač je optimalne širine, pa pruža dobru upravljivost i osjećaj kontrole nad prednjim krajem, a ujedno je dovoljno uzak da ne smeta prilikom vožnje kroz urbane centre. Retrovizori su postavljeni široko, vrlo su pregledni, a vibracijama su podložni samo u rijetkim prelaznim režimima rada agregata. Iznad modernog višereflektorskog svjetla spakiranog u klasično okruglo kućište nalazi se još jedan dio bogate opreme. Dvodijelno vjetrobransko staklo se pomoću priloženog alata može lako podešavati po visini, što će omogućiti prilagodbu Scarabea na vlasnikovu visinu i način vožnje.

Talijanski dizajn koji ostavlja bez daha

Dojam kvalitete ostavljaju i prekidači na upravljaču, kao i kontrolni instrumenti. Podijeljeni u tri okrugla polja obrubljena kromiranim prstenima, instrumenti su, kao i ostatak Scarabea, vješta kombinacija klasičnog i modernog. Centralno pozicionirani brzinomjer obilježen je u kilometrima, a radi jasnih težnji Aprilije da osvoji tržišta izvan Europe tu su i oznake u miljama na sat. Uz brzinomjer se u centralnom krugu nalaze i kontrolne žaruljice za rezervu goriva te ispravnost rada motora. U desnom okruglom polju se nalazi kvadratičasti LCD, s kojeg je moguće očitati količinu goriva u spremniku, vrijeme, ukupno prijeđene kilometre te vrijednost parcijalnog brojača. Na lijevom polju instrumenata nalazi se pokazivač temperature rashladne tekućine, koji niti nakon Stilizirani skarabej se nalazi i na ključu dok daljinski prekidač imobilizatora ujedno omogućava otvaranje prtljažnog prostora

Snagne integralne kočnice pružaju sigurnost i omogućuju laku upotrebu početnicima



Lakoća upravljanja i stabilnost dolaze do izražaja kod agresivne vožnje

agresivne vožnje nismo uspjeli natjerati osjetno preko polovice skale. Tu se nalaze još i kontrolne žaruljice za uređaj protiv krađe, temperaturu rashladne tekućine, pritisak ulja, dugo svijetlo, te samo jedna žaruljica za oba pokazivača smjera. Na ovako opremlje-

nom skuteru bismo ipak očekivali zasebne žaruljice za lijeve i desne pokazivače. Osim toga tipka nazvana MODE na lijevo strani upravljača ima istu ulogu kao i uloga tipke za izmjenu i resetiranje brojača kilometara koja se nalazi ispod instrumenata.

Kontaktna bravica je postavljena gotovo u sredini, a opet tipično za skutere sa masivnim oplatama, nalazi se u udubljenju, pa se vozač treba sagnuti da bi vidio kamo gura ključ. Ispod bravice je praktična sklopiva kuka za vrećice, a ispod nje se nalazi

pretinac za sitnice. Ovdje se, kao i na Piaggio Beverly seriji, zaista radi o pretincu za sitnice u koji stane samo minimalni komplet alata i pokoji tanki dokument. Ovaj pretinac se otvara pritiskanjem kontaktne bravice, a u njemu se nalazi i poluga za otvaranje prostora pod sjedalom, za slučaj da daljinski prekidač na ključevima otkaže poslušnost. Prtljažni prostor ispod sjedala je priča za sebe jer je vrhunski doraden, obložen tepihom i na prvi pogled djeluje prostrano, ali njegova dubina predstavlja problem. Kapacitetni pogonski agregat u ovom prilično kompaktnom skuteru uzima danak, pa tako pod sjedalo ne stane integralna kaciga, već samo plići modeli jet kaciga. Većina poklonika skutera ovo neće smatrati problemom, jer i tako koriste otvorene kacige, a oni kojima su integralne kacige prirasle srcu mogu iz bogatog paketa dodatne opreme izabrati kofer u koji će spremati takve velike predmete.

Stražnjim krajem Scarabea dominira ovalno stražnje svijetlo, na koje se nadovezuju pokazivači smjera sa bijelim lećama. Nad svjetlosni sklop se nadnose ručka za suvozača i uklopljeni nosač za kofer. Na bočnim oplatama ispod sjedala se nastavlja ovalna tema vidljiva na stražnjem svjetlu, ključu i kromiranom ukrasu na prednjoj maski, a koja simbolizira oblik bube skarabej po kojoj je serija Scarabeo dobila ime. Ispod ovih ovalnih izbočenja smješteni su udobni oslonci za noge suvozača masivne izrade.



(1) stražnje svijetlo ovalnog je oblika čime se asocira na skarabeja. Rukohvati za suvozača se pretapaju u nosač kofera (2) podnica nije pretjerano prostrana, ali odgovara ponudi konkurencije u klasi

Pogonska grupa prezuzeta od Piaggia

Stražnji ovjes je riješen preko agregata, odnosno pogonske grupe kao ovješnog elementa, a za upijanje neravnina tu su dva teleskopska amortizera s podesivim prednabijanjem, koji stražnjem kotaču omogućavaju hod od 100 mm. Za prednje ogibljenje je odabrana teleskopska vilica promjera cijevi 40 mm i hoda 103 mm. Ovako riješen ovjes na papiru i ne djeluje impresivno, ali iznimno kruti okvir od čeličnih cijevi objedinjava prednji i zadnji kraj u vrlo voznu cjelinu. Upravo su nas okvir i dobro usklađen ovjes na trenutke pokušavali uvjeriti da se ne radi o skuteru, već o

punokrvnom motociklu. Prednja guma

d i m e n z i j a
110/70 - 16 i
stražnja 150/70
- 14 osiguravaju zavidnu stabilnost, ali ne umanjuju okretnost koju očekujemo od ovakvog prometala,





Vjetrobran podesiv po visini dio je bogate opreme



U klasičnom kućištu prednjeg svijetla nalazi se napredni višereflektorski sklop

prvenstveno namijenjenog za savladavanje gradskih gužvi.

Za pogon Scarabea je zadužen tekućinom hlađeni jednocilindraš zapremine 460 kubičnih centimetara s jednom bregastom osovinom u glavi, koja upravlja radom četiriju ventila, a opremljen je i osovinom za balansiranje, kako bi se umanjile vibracije. Za optimalan rad agregata brine se sustav elektronskog ubrizgavanja i paljenja, a dorade u odnosu na prethodnu izvedbu ovog poznatog agregata koji koristi Piaggio grupacija znače da sada zadovoljava stroge EURO 3 norme o kvaliteti ispušnih plinova. Ponudena tehnologija oslobađa 39 konjskih snaga pri 7.500 okr/min., dok je vrijednost zakretnog momenta 43 Nm pri 5.500 okr/min. Snaga koja je na raspolaganju dovoljna je za doseganje brzine od 160 km/h, ali za takvu vožnju je potrebno izaći na autocestu ili imati na raspolaganju dovoljno dugačku ravnu dionicu otvorene ceste. Prijenos snage je povjeren automatskoj centrifugalnoj spojici i CVT prijenosu, a isti se agregat uz minimalne preinake ugrađuje i u Piaggio X9 500, Piaggio Beverly 500 te u Gileru

Nexus 500. S obzirom da znamo kakve performanse ova pogonska grupa omogućava drugim modelima, od Scarabea koji teži 189 kg očekujemo barem jednako dobre rezultate.

Lakoća koja osvaja

U vožnji Scarabeo nije razočarao, iako pruža osjećaj opuštenosti i lagodnosti koji smo na početku pogrešno protumačili kao nedostatak snage agregata. Naime, snaga se manifestira toliko elegantno, da smo stekli dojam da Scarabeo zapravo ne raspolaze s 39 konjskih snaga. No, tu smo se prevarili! Udoban položaj vozača i kruta šasija prikrivaju istinsku silovitost ubrzanja, pa je tek pogled na brzinomjer, koji bi nakon nekoliko trenu-

taka pokazivao brzinu od 100 km/h, pokazivao pravo stanje stvari. Kočnice su se već od prve primjene pokazale doraslima zadatku. Dva diska promjera 260 mm s dvoklipnim kliještima sprijeda i jedan disk promjera 240 mm straga neumorno su podnosili sva oštra kočenja na kojima smo inzistirali, a oprostili bi nam i pokoje kasno kočenje pred zavojem. Zahvaljujući integralnom sustavu kočenja, koji prilikom kočenja stražnjom kočnicom aktivira i jedan prednji disk, i potpuni početnici će moći sigurno koristiti sve potencijale kočionog sustava. Dobro održavane zavojite ceste uz obalu Sredozemnog mora bile su idealne za testiranje, a Scarabeo nas je iz zavoja u zavoj razveseljavao lakoćom prebacivanja težine i upravljivošću. Gotovo da ga nismo uspjeli dovesti u kritičnu situaciju, čak ni prilikom ozbiljnog pretjerivanja. Ovaj skuter zapravo možemo opisati kao zaigranog vračićka u tijelu elegantnog gospodina. Naginjanje u zavojima pravi je užitak, a tek bi oštre neravnine u dugim brzim zavojima dovele do blage nestabilnosti, iako niti tada nismo gubili osjećaj potpune kontrole.

Nakon fotografiranja na lokacijama nedaleko hotela vratili smo se na ručak, a nakon objeda smo odlučili otići do Genove. Kako je Rapallo malo mjesto, nismo imali mogućnost testiranja u gradskoj gužvi, pa se dvadesetak kilometara udaljena Genova nudila kao idealno rješenje. Četvrt

ubrzanja i nagla kočenja su osobine koje smo imali prilike doživjeti i na otvorenoj cesti, no okretnost i praktičnost dolaze do izražaja tek kada na svakom semaforu zajedno sa desetak drugih motociklista stojite ispred automobilista spremnih da krenu na prvu naznaku zelenog svijetla.

Općenito gledano, Aprilija Scarabeo 500 je jedan od onih proizvoda kojima je teško naći ozbiljniju zamjerku. Čak je i cijena koja će u Hrvatskoj iznositi 41.712 kn opravdana, a za konkurenciju poput Piaggio Beverlyja treba izdvojiti 1.500 kn više, za X9 500 2.500 kn više, a osjetno dinamičnija Giler Nexus, pogonjena gotovo identičnim agregatom, košta cijelih 10.398 kn više. Osim ovih, tehnički vrlo sličnih skutera, kao konkurenciju Scarabeu možemo navesti i Kymco Xciting 500, ali osim što košta kojih 700 kn manje, on je i 1,6 KS slabiji, a ima 26 kg veću težinu. Najnovija prionova obitelji Scarabeo zapravo ima jedan od najpovoljnijih omjera snage i težine sa 6,55 kg/kW, što dodatno objašnjava dobre vozne osobine. Svi oni čije razmišljanje ide u korak s europskim trendovima u Scarabeu 500 će prepoznati mogućnost lakog svladavanja gradskih gužvi i kraćih putovanja, a sve to u ugodnom i kvalitetno izrađenom okruženju. Sukladno duhu renesanse koja je zahvatila Apriliju nakon stapanja sa Piaggijom, ovaj je skuter po svim mjerilima na visokoj razini, pa mu bez zadržke predviđamo svijetlu budućnost. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 92 x 69 mm
Obujam: 460 ccm
Odnos kompresije: 10,5:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica s cijevima promjera 40 mm, hoda 103 mm; straga agregat kao ovješeni element sa dva amortizera, hod 100 mm
Gume: prednja 110/70-16, stražnja 150/70-14
Kočnice: naprijed dva diska promjera 260 mm i kočione čeljusti sa 2 klipeća, straga disk od 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.263, širina 765, visina sjedala 780, osovinski razmak 1.535, težina 189 kg,
Deklarirano: snaga - 39 ks (29 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - 4,38 kgm (43 Nm) pri 5.500 okr/min
Spremnik goriva: 13,2 l

+ performanse, stabilnost, dodatna oprema, završna obrada

- prtljažni prostor