



C I J E N A
35.234 KN

PREDNOSTI

ubrzanja,
kočnice,
zaštita od
vjetra, stil,
tehnika,
kvaliteta

položaj
bravice,
otvaranje
sjedala

NEDOSTACI

Primjenom dobro poznate i priznate formule nastao je još jedan odličan skuter. Talijanski dizajn odiše elegancijom, pouzdana tehnička osnova koju smo već dobro upoznali jamči performanse, a tu su i vozne osobine koje bi posramile i pojedine motocikle

PIŠE I SNIMA: MARKO GUZINA

U grupaciji Piaggio zaista su dobro uvježbali osmišljavanje i izradu skutera, pa se više niti ne dešava da neki od ovih talijanskih proizvoda zasluži išta osim odličnih ocjena. Naravno da je već i paleta robnih marki (brendova, ako vam je draže) unutar grupacije prilično široka, a onda je tu još i obilje modela iz svake od "znački". Apriliju u osnovi doživljavamo kao marku s naglašenom dozom sportskog, ali zato je tu Scarabeo kao svojevrsna marka unutar marke. Čini se da u grupaciji Piaggio žele stvoriti još jednu jaku i prepoznatljivu skutersku ikonu, baš kao što je to Vespa, pa zato sve više rade na individualizaciji imena Scarabeo. Kao što je nekada Lancia unutar grupacije Fiat predstavljala sportsko srce odjenuto u luksuznu karoseriju, tako nam se čini da i obitelj Scarabeo donosi upravo takvu Grand Turismo kombinaciju.

Vrhunska moda

Izgledskutera kojije prednamera evoluirala već godinama. Od prvih, pomalo neprivlačnih modela Scarabeo pa sve do danas očita je težnja eleganciji i stvaranju prepoznatljivog izgleda koji bi privukao sljedbenike kao što je to davno učinila Vespa. Naravno, forma skutera - pogotovo ovih koji su privlačni Europljanima - ostavlja prilično malo mjesta za drastične zahvate. Scarabeo se zato ističe po detaljima koji čine prepoznatljivu cjelinu. Dok podnice na ovom skuteru vrlo podsjećaju na riješenje s modela Piaggio Beverly, ovalno izbočenje na bokovima svojstveno je obitelji Scarabeo. Čak i kada na njima ne bi bio natpis s imenom modela, većini onih koji prate ovu našu moto scenu bi bilo jasno o čemu je riječ. Slično je i sa stražnjim svjetlom, koje također prati stilizirani oblik bube skarabej. Naravno, ovi kucici nisu odabrani slučajno kao zaštitni znak - preuzeti su iz egipatske mitologije, gdje označa-

S kao

"stvarno dobro"

Siluetom Scarabeo možda i podsjeća na Beverly Tourer, ali nastao je prije tog modela, a tu su i prepoznatljivi ovali na bokovima



vaju nove početke, stvaranje, postanak i slično. Još lakše je simbol skarbeya prepoznati na simpatičnom ključu, odnosno kromiranoj maski na prednjim oplatama skutera. Ovim je uglavnom okončan popis specifičnih i prepoznatljivih elemenata, dok su ostali dijelovi izvedeni prevladavajuće elegantnim linijama. Pritom prednje oplate i relativno visoko svjetlo podsjećaju na Piaggio Beverly Tourer, ali treba znati da je Scarabeo u ovakvom obliku predstavljen nekoliko godina ranije. Već tada smo mogli vidjeti ovakav raspored prekidača na upravljaču, kao i kontrolne instrumente podjeljene u tri okrugla polja. U lijevom krugu se nalazi poveći pokazivač temperature rashladne tekućine te nekoliko kontrolnih žaruljica. U središnjem krugu je pregledni brzinomjer oku ugodne grafike, a posve desno se nalazi LCD. Ovaj pokazivač zelenog sjaja pravokutnog je oblika i okazuje informacije o količini goriva,

brojač ukupno i parcijalno prijedene udaljenosti te pokazivač temperature, a moramo primijetiti da futurističkim dizajnom malo odudara od inače klasično oblikovanog skutera. Kada smo već kod prostora vozača, dodajmo da je testirani model opremljen i vjetrobranom, a ispod upravljača je i neizostavna kukica za vrećice. Eto prilike da zaključimo kako je smještaj

kontakt bravice mogao biti i sretnije riješen, s obzirom da ju je prilično teško "na slijepo" pogoditi ključem. Između podnica - koje nisu niti prevelike niti premalene - nalazi se tunel, a upravo ovdje je i jedna od glavnih potvrda vrhunske završne obrade. Naime, tu je smješten otvor za ulijevanje goriva i pripadajuća brava za otvaranje, a fascinantno je s kolikom

preciznošću su načinjeni plastični elementi i njihovi dosjedi.

Sjedalo je na ovom skuteru načinjeno u skladu sa sada već uvriježenim krojem, od dva različita materijala, a dio za suvozača je povišen, kako bi vozač dobio maleni naslon, ali i kako bi se povećao volumen prostora ispod sjedala. Osim udobnog sjedala suvozača će dočekati masivni sklopivi oslonci za noge te rukohvat koji prema stražnjem kraju postaje nosač prtljage, odnosno putnog kofera s popisa dodatne opreme.

Oslonac u životu

Kvalitetna i pouzdana tehnika jednog skutera prava je stvar za sve one koji ne žele razmišljati o tome hoće li skuter upaliti, krenuti, pojuriti ili stati. Daleko od toga da se to pitanje postavlja kod drugih skutera, ali Scarabeo i srodni modeli korisniku ulijevaju zavidnu dozu sigurnosti. Prije svega se to može zahvaliti vrhun-



Brzinomjer je lijep i pregledan, ali LCD pomalo odudara od klasičnog dizajna

Prostor pod sjedalom osvaja. Lako prima integralnu kacigu ili poveće prijenosno računalo



Pred koljenima se nalazi praktični pretinac za sitnice s utičnicom za punjenje mobitela

I stražnje svjetlo je oblikovano po uzoru na ovalnog kukca



Krut okvir, odlične kočnice i živahan agregat će ubrzo rezultirati zabavom u zavojima



Suvozača očekuju masivni sklopivi oslonci za noge



skoj pogonskoj grupi koju sačinjava uobičajeni CVT mjenjač i evoluirani Quasar agregat. Već i vrapci na grani znaju da se radi o tekućinom hladnom jednocilindrašu s četiri ventila, čija zapremina u ovom slučaju iznosi 278,3 kubična centimetra. Provrt i hod imaju vrijednosti 75 odnosno 63 milimetra, a stupanj kompresije je 11,5:1. Za ekonomičnost i performanse vrijedne zavisti zaslužna je uporaba sustava elektronskog ubrzavanja, a danas je neizbježno i da se u ispušnom sustavu nalazi katalizator. Ovaj agregat razvija 22,3 konjske snage pri 7.500 okr/min, dok zakretni moment iznosi 22 Nm pri 6.500 okr/min. Tijekom našeg testiranja

izmjerili smo prosječnu potrošnju od 4,5 litara, što nam se učinilo kao vrlo dobro s obzirom na to kakvim tempom smo se vozili.

Po pitanju ciklistike je Scarabeo prilično dobro obdaren jer sprijeda se na naplatku od lakog lijeva nalazi guma dimenzija 110/70-16, što je tek nešto manje od guma na legendarnoj Hondi Fireblade s početka devedesetih godina. Straga se nalazi guma koja mjeri 140/70-14, što također nije skromno. Prednja vilica je klasična teleskopska s hodom od 104 mm, dok je, kao već ustaljeno riješenje, straga pogonska grupa ovješeni element, a njezino gibanje kontroliraju dva amortizera.

Međuosovinski razmak iznosi 1.530 mm, a u okviru od čeličnih cijevi se "ušuškao" spremnik goriva kapaciteta 10 litara. Sjedalo vozača se nalazi na 785 mm od podloge, a širina skutera iznosi 770 mm, dok je ukupna duljina priličnih 2.270 mm.

Za kraj smo ostavili kočionu grupu, koja je ponešto izvan standarda jer Scarabeo koristi integralne kočnice. Desna ručica na upravljaču će silu kočenja usmjeriti na prednji disk promjera 260 mm, dok će lijeva ručica rezultirati kočenjem sa spomenutim prednjim, ali i sa zadnjim diskom promjera 240 mm, o čemu ćemo detaljnije malo kasnije.

zaboravili nešto odložiti pod sjedalo, čeka vas izvjesna procedura. Naime, iako se radi o skuteru koji odiše luksuzom, na ključu nema tipke pomoću koje bismo otvorili prostor pod sjedalom. Dakle, potrebno je prvo pritisnuti ključ u bravi, čime se otvara praktični pretinac s unutarnje strane prendnjih oplata. Unutra se nalazi polugica s prepoznatljivim simbolom - nju valja povući, a tek nakon toga je moguće podići sjedalo. Tu vas očekuje ugodno iznenađenje. Naime, iako djeluje plitko, u ovaj prostor je moguće bez muke pospremiti integralnu kacigu, a još zanimljivija je širina i pravilan oblik. Scarabeo će pod sjedalo lako primiti aktovku ili odnosno torbu za prijenosno računalo sve do dimenzija A3, što je više nego nudi većina drugih skutera.

I tako, nakon navedenog se možemo prepustiti i čarima vožnje. Već prvo otvaranje gasa nam je dalo naslutiti da zabava neće izostati jer ova, posljednja u nizu Piaggio pogonskih grupa ima za cilj ubrzanja. Kretanje s mjesta je strelovito, a tako bismo opisali i način na koji kazaljka brzinomjera putuje prema brojci 100. Zapravo, pri svakoj brzini do kojih 80 km/h Scarabeo čuva zavidnu rezervu koju je lako osloboditi dodavanjem gasa [koji je, spomenimo i to, prilično kratkog hoda]. Nakon 100 km/h ubrzanja prestaju biti fantastična, ali

Pogonska grupa je poznate Piaggio kvalitete



Ispušni sustav ne narušava izgled



Prekidaci su razmješteni po poznatom "kroju"



Potpuno prepuštanje

Konstatirali smo da je lijep, utvrdili da je sazdan od kvalitetnih komponenti, ali što sve to znači u praksi? Znači da će vas dočekati udobno sjedalo, upravljač postavljen tako da se ruke ne umaraju, a istovremeno upravljivost nije ugrožena, te podnica koja noge postavlja u udoban položaj. Da sve ne bi bilo savršeno (ili jednostavno zato što nisu mogli bolje), inženjeri su bravicu postavili prilično nedostupno i da biste ju pogodili s ključem morate se sagnuti i pogledati što radite. Nakon toga preostaje povući ručicu kočnice i pritisnuti tipku elektropokretača. Agregat odmah pali i spreman je za vožnju, ali ako ste



Kromirani detalji donose eleganciju, a vjetrobran odličnu zaštitu od vjetra

i dalje su vrlo prisutna i tako sve do 140 km/h, što je ujedno i krajnja brzina ovog skutera.

Zbog prilične duljine i velikih kotača Scarabeo je i udoban, pa će lako progutati gotovo sve manje neravnine, a tek će jače neravnine biti izraženije, mada skuter i u takvim slučajevima zadržava zadanu putanju. Preciznost upravljanja je odlična, pa ubrzo nakon prvog susreta s ovim skuterom počinjemo prolaziti zavojima osjetno brže nego smo mislili da će to biti slučaj. Tome svakako pomaže i živahni agregat, čija ubrzanja će vas začas dovesti s onu stranu zakonskog ograničenja brzine, ali zasluge za to valja pripisati i vrlo hvatljivim Sava gumama koje su serijski ugrađene na testni model. Primjetili smo da prilikom žustrije vožnje imamo više osjećaja za prednji kraj ako se u sjedalu pomaknemo malo prema naprijed, ali i kada se smo se pomaknuli do malenog naslo-

na brzina je ostala "u oku". Općeniti dojam pouzdanosti i sigurnosti potkrepljuje kruti okvir koji ne dopušta niti najmanja uvijanja, ali još impresivnije su kočnice. Dok smo po navici

Scarabeo je upečatljiv i elegantan skuter dok u testiranoj 300S izvedbi ima i jaku sportsku notu



Na prednjem dijelu se nalazi kromirana maskica sa stiliziranim skarabejem



Dosjedi plastičnih dijelova su vrhunski i svjedoče o kvaliteti



prvenstveno koristili desnu plugu, zapravo je na Scarabeu dovoljno (čak idealno) koristiti samo lijevu. Kako smo već objasnili, tada kočice i prednji i zadnji disk i to vrlo uravnoteženo tako da je i zaustavni put vrlo kratak.

Za kraj priče o uživanju u vožnji ostaje nam pohvaliti neveliki vjetrobran velikog učinka. Naime, njegov vrh je dodatno savinut, čime se izbjegavaju turbulentne struje zraka, pa Scarabeo niti pri krajnjoj brzini nije naporan za vožnju. Široke prednje oplate solidno štite i potkoljenice, pa prilikom vožnje po kiši gotovo da nisu potrebne nepropusne hlače.

Ljepota u pokretu

Postoje motocikli, skuteri ili općenito vozila koja vas od prvog kontakta osvoje lakoćom primjene, pa s vozačem stvaraju svojevrsnu simbiozu. Scarabeo 300S je upravo takav. Iako su nas zasmetale sitnice poput "sakrivenih" kontakta bravice ili sjedala čije otvaranje zahtijeva cijelu proceduru, Scarabeo se nametnuo kao praktičan i nezahtjevan skuter. Svaka vožnja s njim je zabavna i dinamična, a osjećaj pouzdanosti je nešto što nas je posebno privuklo. Način na koji ovaj skuter prolazi kroz zavoje, ubrzanja, koči i općenito čini sve što od njega tražite stvara svojevrsnu auru. Aprilia u gotovo neizmjenjenom obliku nudi model 250, 300S koji je pred nama te 400 i 500, a ovisno o agregatu razlikuju se i po stupnju opreme i dostupnim bojama. Scarabeo 300S je dostupan u crnoj izvedbi kakvu smo testirali te lijepoj i upadljivoj bijeloj, koja prevladava na većini

reklama. Kada spominjemo opremu, moramo primijetiti da das je testirani model pomalo iznenadio činjenicom da prostor pod sjedalom nije moguće otvoriti daljinski, pomoću tipke na ključu. S druge strane, jednostavno moramo pohvaliti spomenuti prostor, jer u njega stane integralna kaciga, ali to nije sve. Dinamični poduzetnici koji se odlučuju za ovaj skuter još će više cijeliti činjenicu da ispod sjedala mogu odložiti torbu za dokumente odnosno prijenosno računalo sve do veličine A3, što je osobina s kojom ovako na pamet ne možemo povezati niti jedan drugi skuter.

U ova vremena kada mediji neprestano govore o krizi legitimno je postaviti pitanje o cijeni. Ona za ovaj model iznosi 35.234 kn, što možemo ocijeniti kao pošteno. Iako se radi o priličnoj svoti novca i svi bismo najradije platili 50 kn i imali vrhunski skuter, ne čini nam se realno očekivati znatno nižu cijenu. Naravno da Scarabeo možda nije najpristupačniji skuter u klasi, ali jednako je neosporno da svojim voznim osobinama, praktičnošću i kvalitetom gotovo pripada u zasebnu klasu. Naravno, kao izravnog konkurenta možemo istaknuti Piaggio Beverly Tourer, dok pristupačniji modeli drugih proizvođača sigurno neće toliko opteretiti bankovni račun, ali neće niti ponuditi toliko mnogo. Alkemičari u Piaggio grupaciji možda nisu otkrili kako olovo pretvoriti u zlato, ali su "pogodili" formulu za stvaranje zlata vrijednih skutera koji će vlasnicima osim praktičnosti donjeti obilje zabave i onih pozitivnih osjećaja koje je zaista teško opisati. ■

scarabeo

TEHNIČKI PODACI

| |
|---|
| Motor: jednocilindrični, četverotaktni |
| Obujam: 278,3 ccm |
| Hlađenje: tekućinom |
| Paljenje: elektronsko |
| Napajanje: elektronsko |
| Spojka: automatska centrifugalna |
| Mjenjač: CVT |
| Okvir: čelični cijevasti |
| Objes: teleskopska vilica hoda 104 mm; straga agregat kao ovisni element sa jednim amortizerom hod 90 mm |
| Gume: prednja 110/70-16, stražnja 140/70-14 |
| Kočnice: naprijed disk promjera 260 mm, straga disk 240 mm |
| Dimenzije (u mm): duljina 2.270, širina 770, visina sjedala 785, osovinski razmak 1.530 |
| Deklarirano: snaga - 22,3 ks (16,4 kW) pri 7.500 okr/min, zakretni moment - 22 Nm pri 6.500 okr/min |
| Spremnik goriva: 10 l |

+ ubrzanja, kočnice, zaštita od vjetra, stil, tehnika, kvaliteta

- položaj bravice, otvaranje sjedala