



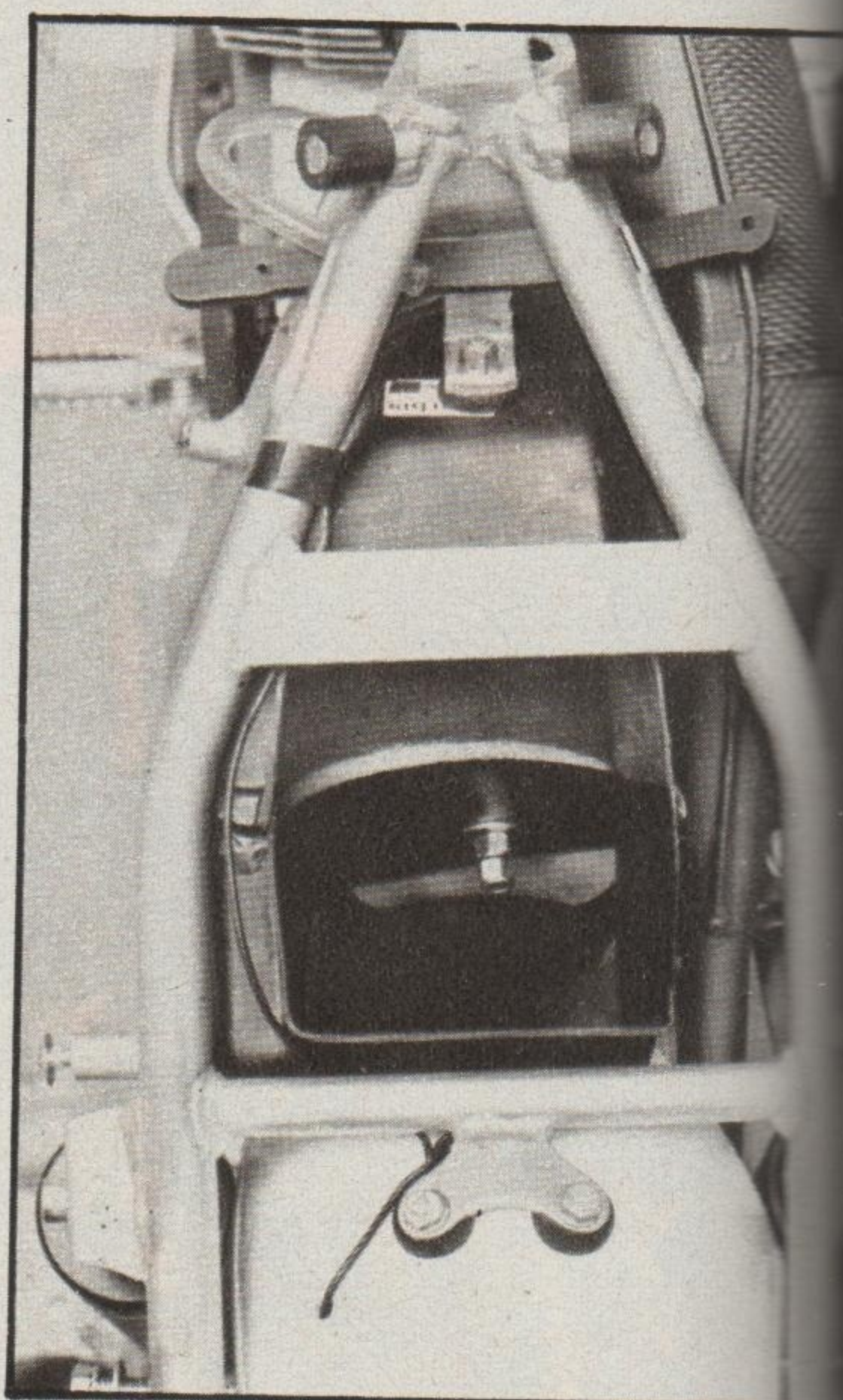
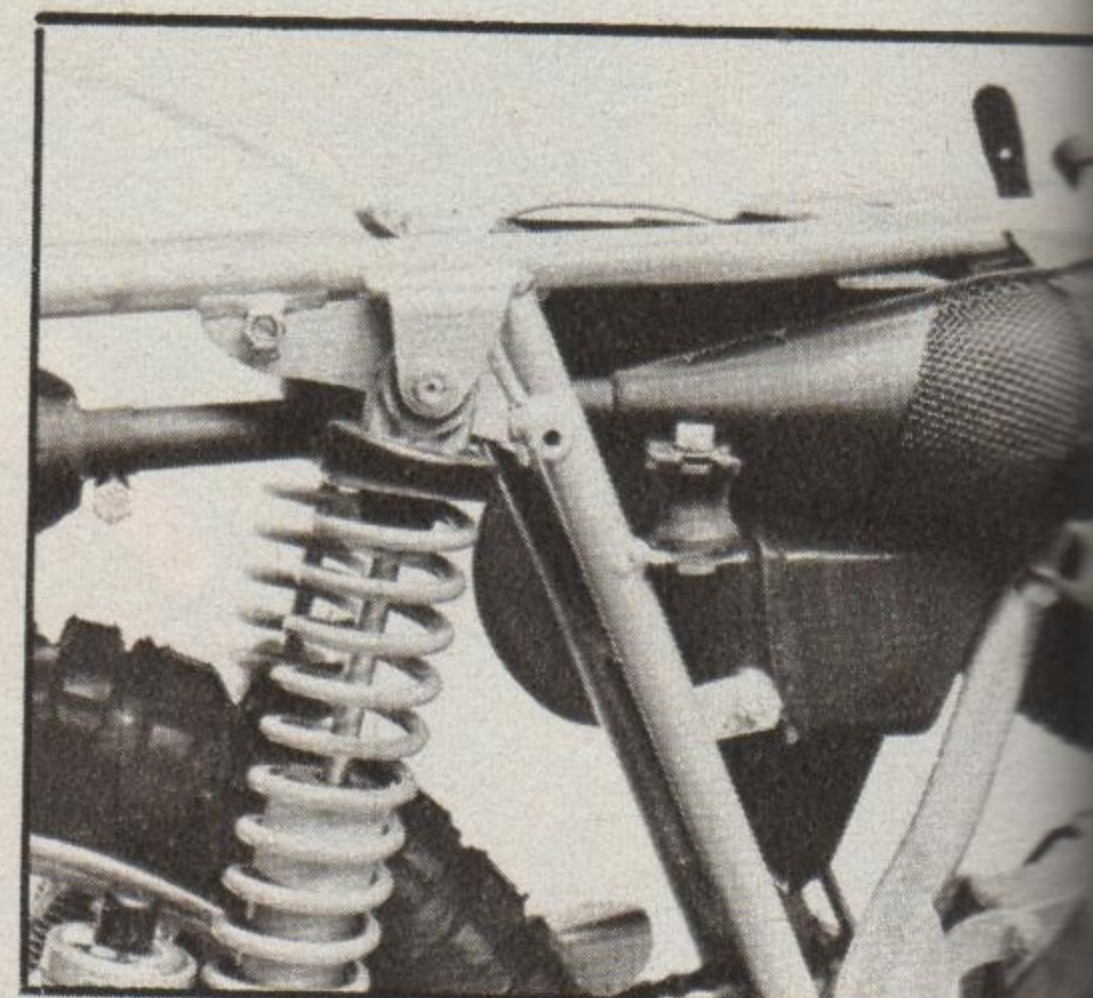
Di alta classe il nuovo Aprilia Scarabeo

E' un attraente 50 da fuoristrada, ben costruito dalla Casa veneta che quest'anno si è ripetutamente affermata nel cross con Alborghetti. E' dotato del motore Minarelli Compact System sei marce e delle sospensioni Marzocchi, quelle posteriori a gas. Nel fuoristrada si disimpegna brillantemente, in particolare nelle curve e nelle derapate.

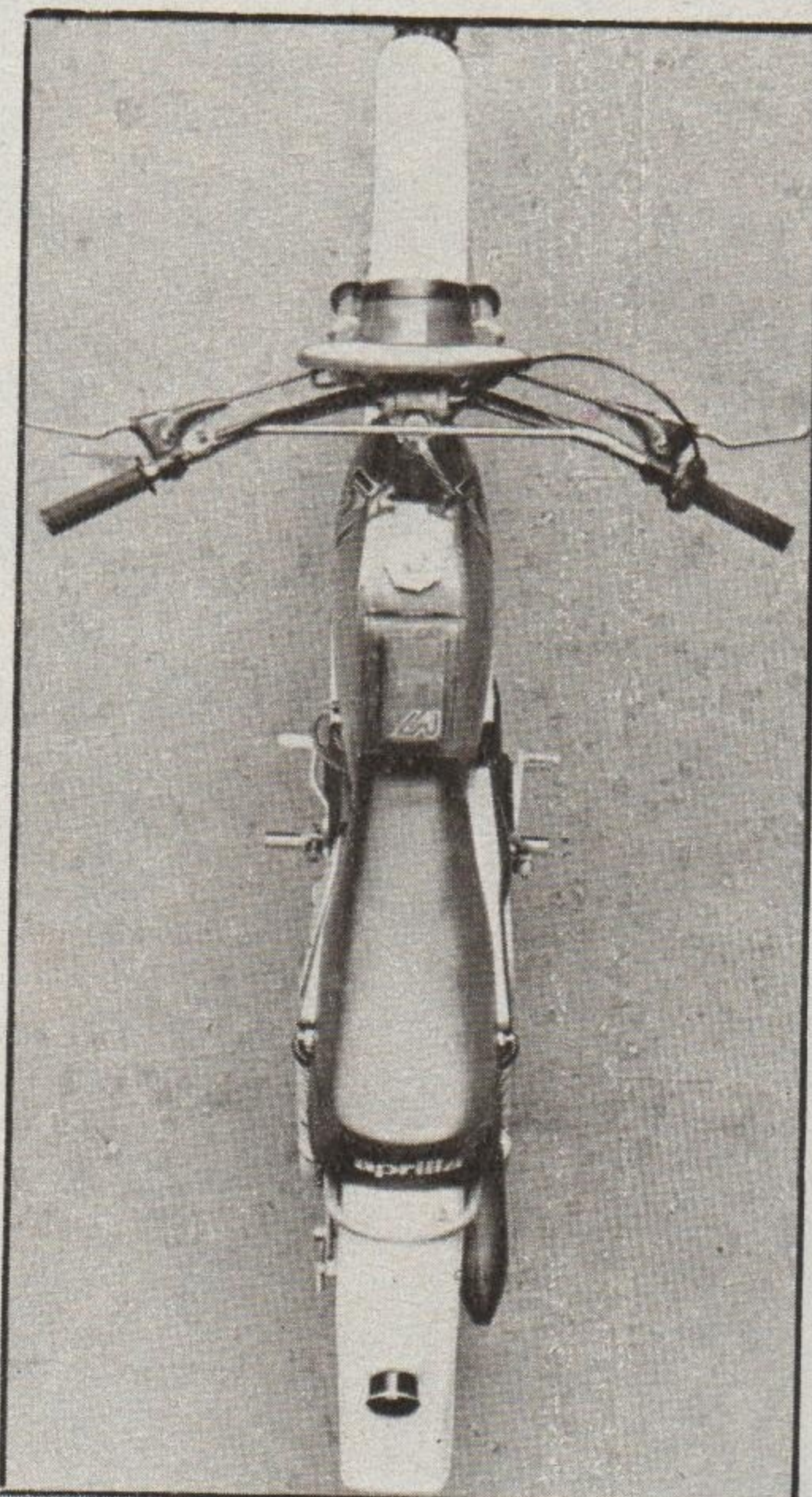
L'ottima impostazione tecnico-estetica dell'Aprilia Scarabeo e, nella pagina accanto, un guado affrontato brillantemente.



Di alta classe il nuovo Aprilia Scarabeo

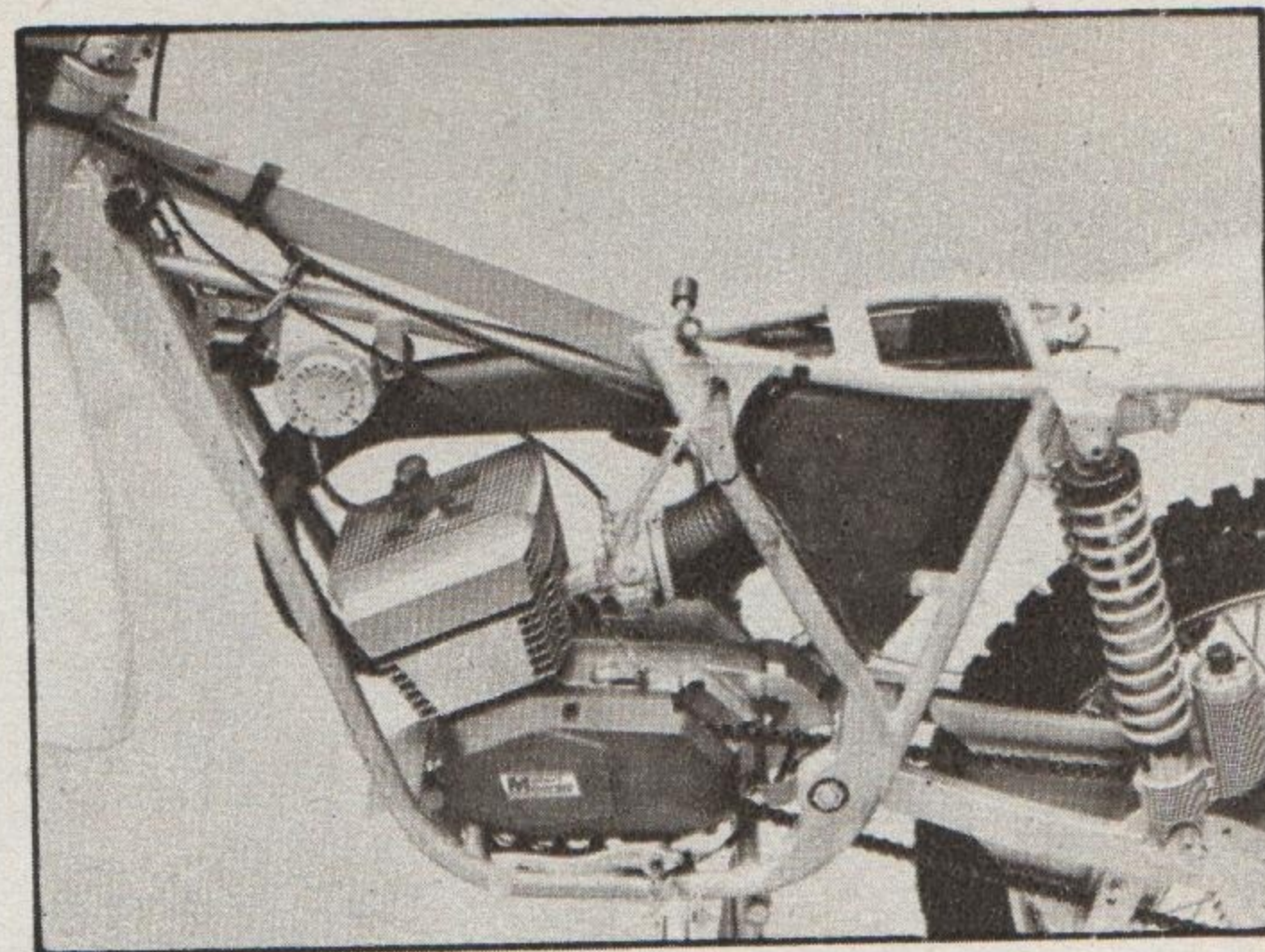
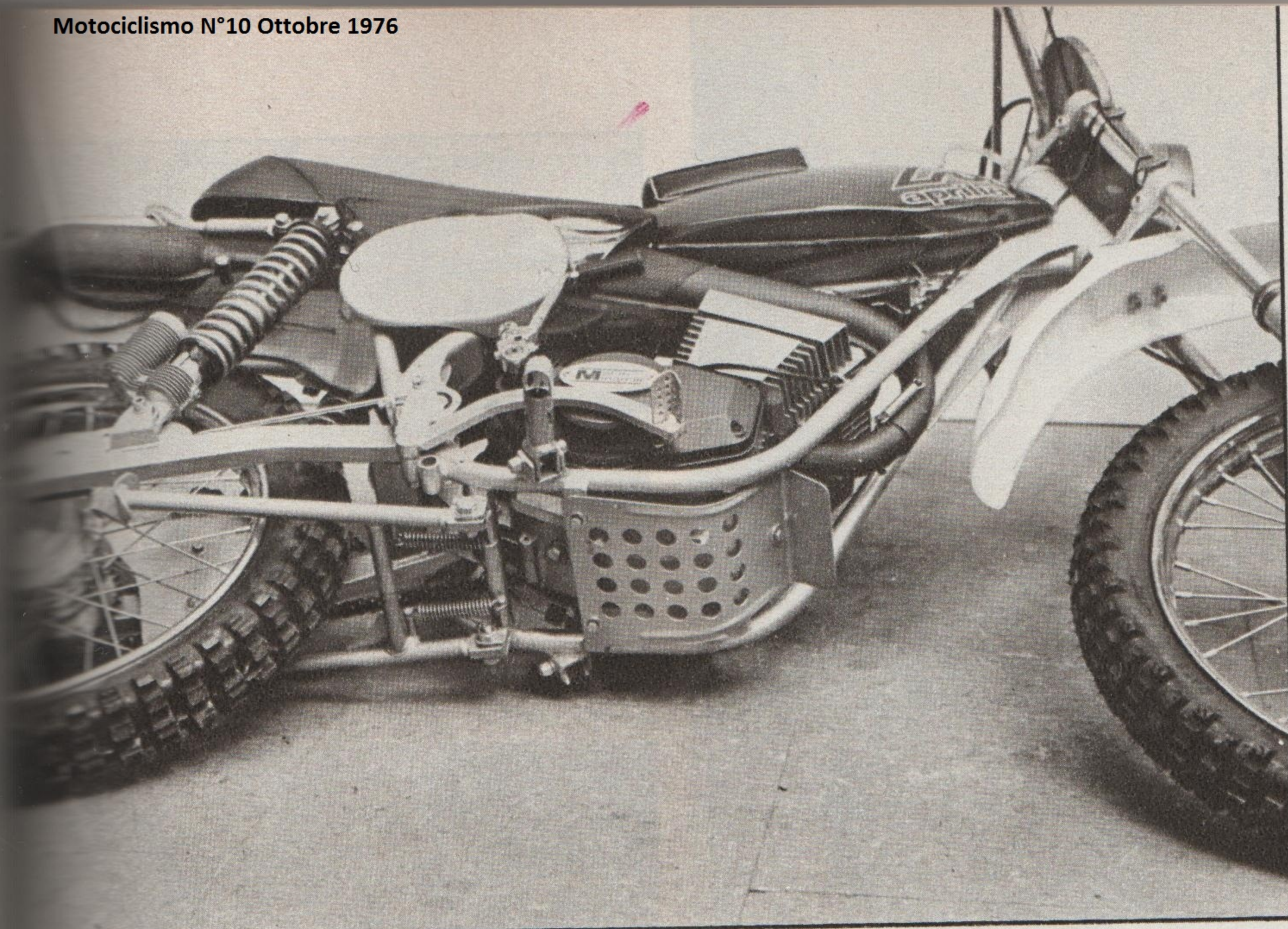


Montando in sella si notano subito le origini crossistiche di questo modello. Infatti la sella è piuttosto alta da terra (820 mm) per consentire una grande escursione alla ruota posteriore (170 mm) ed anche per favorire la « presa » del serbatoio con le ginocchia nella guida rialzata. Molto bella la linea del serbatoio da 5,5 litri e perfetto il raccordo con la comoda sella ben sviluppata anche sui fianchi. Un po' sporgente la fiancatina destra sotto la quale passa la camera di espansione, senza recare alcun disturbo al pilota. Il manubrio, con ottimi comandi, è largo 850 mm ed è posto a 1120 mm da terra. Le pedane sono a 320 mm e l'altezza minima è di 300 mm.

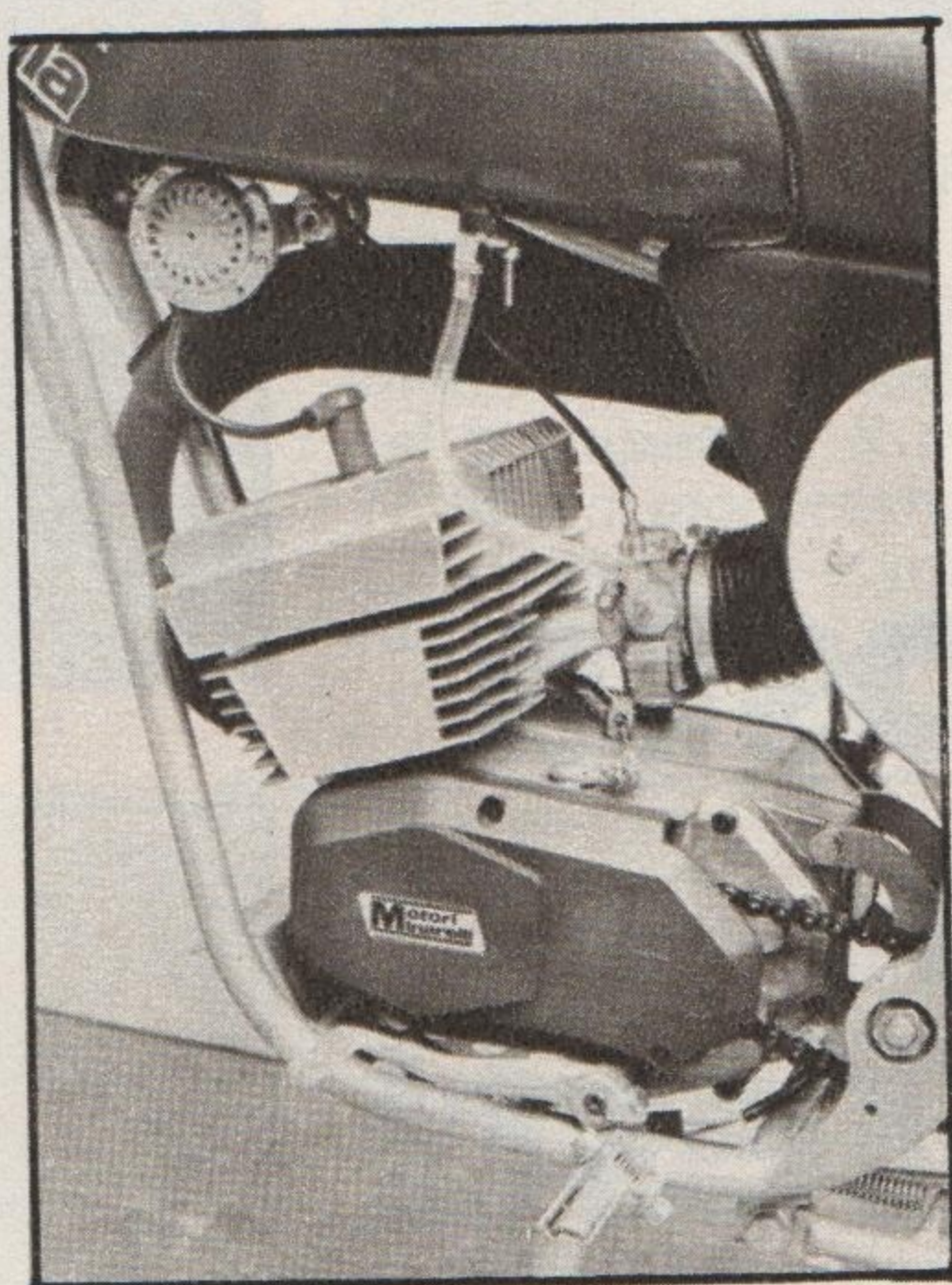


L'ampia alettatura del motore Minarelli Compact System è ampiamente raccordata per evitare risonanze e distorsioni. Nonostante il carburatore « codice » (un Dellorto SHA 14-9 con diffusore da 9 mm), questo due tempi a sei marce vanta un discreto tiro; inoltre con un carburatore di questo tipo il consumo è particolarmente limitato. Il rapporto di compressione è di 9 per cui non è necessario usare carburante super. La trasmissione primaria ad ingranaggi e la frizione sono a destra, il volano magnete a sinistra. Il raccordo tra il corto tubo di scarico e la voluminosa camera di espansione, fissato all'uso crossistico mediante una molletta, non accusa fastidiosi trafileggi d'olio combusto. La camera di espansione viene montata elasticamente in due punti.

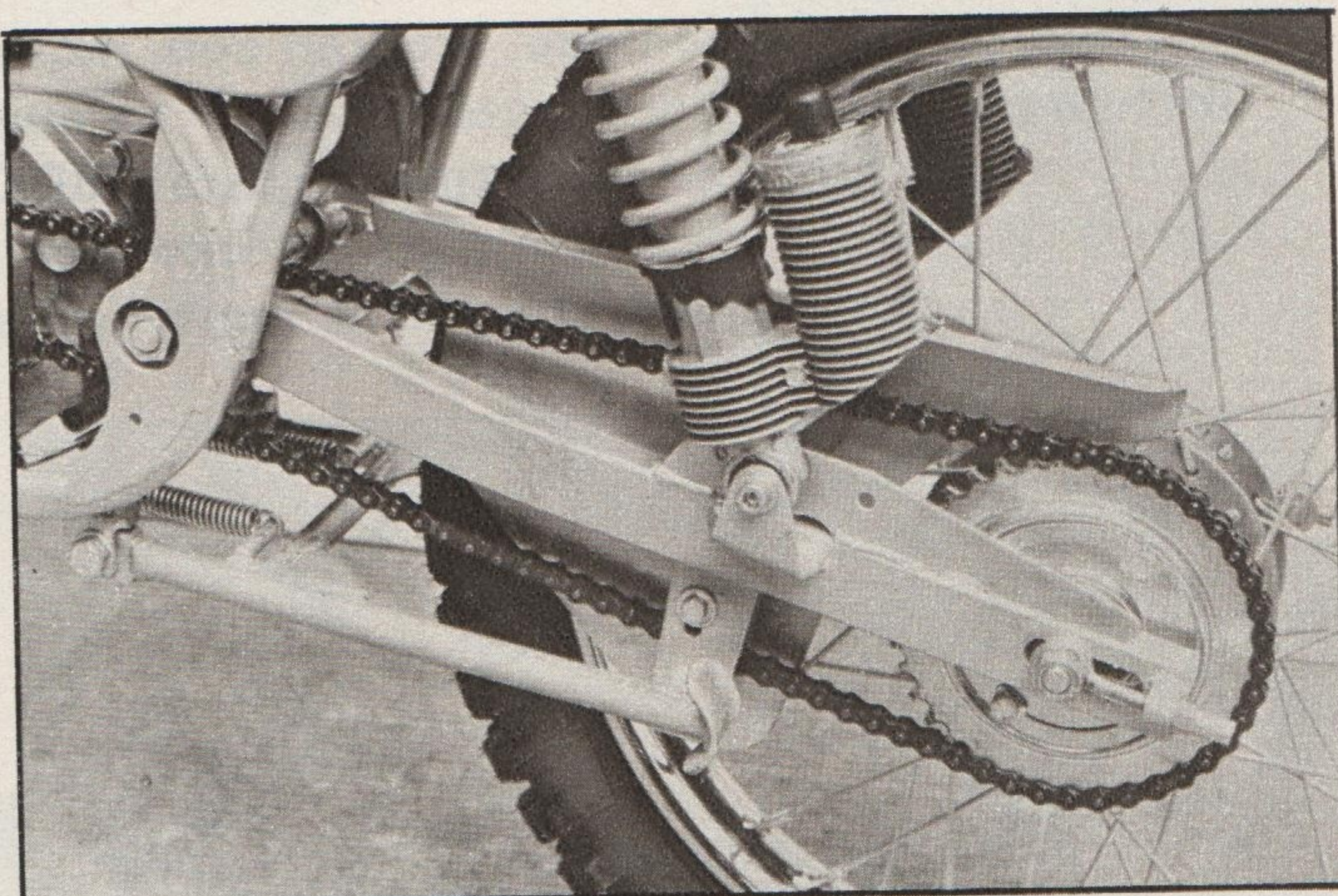
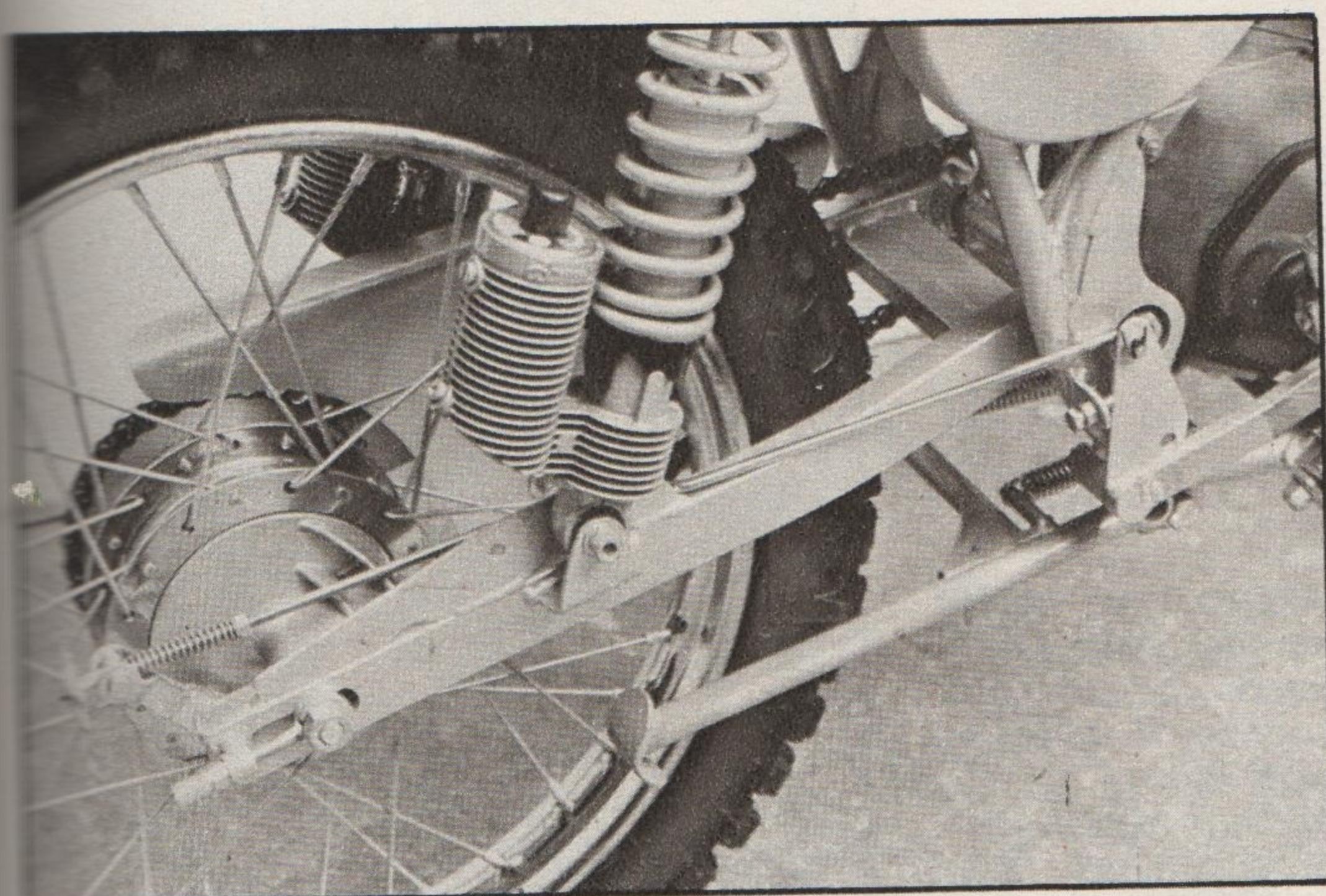
La cassetta di aspirazione di cui è dotato lo Scarabeo RG 6 M anche nella versione codice non ha il coperchio ma resta ugualmente ben protetta dal fondo sella.



Il robusto telaio a doppia culla chiusa è caratterizzato da un elemento superiore a sezione rettangolare e da estesi fazzoletti di lamiera a saldatura interrotta sotto la zona del canotto di sterzo. Ben realizzato l'attacco per il perno del forcellone, (che lavora su silentblock) mentre il forcellone stesso è pure a sezione rettangolare. Vengono in tal modo assicurate elevate doti di robustezza alle sollecitazioni torsionali. Lo sterzo è inclinato di 29° e lavora su cuscinetti a rulli conici. La schermatura forata sotto il carter è in lamiera e reca sul davanti un'aletta per evitare proiezioni di fango ed acqua sul tubo di scarico e sul gruppo cilindro-testa.



Ben fatti come si vede le pedane ed i comandi a pedale. La leva della messa in moto non intralcia; il pedale regolabile del freno passa sopra la pedana per essere meno vulnerabile e si aziona comodamente; anche la leva singola del cambio non pone problemi di manovra mentre la dentellatura delle pedane pieghevoli obliquamente assicura sempre uno stabile appoggio. Il serbatoio è dotato di un solo rubinetto. La pulizia della alettatura viene ostacolata dalla presenza dei raccordi.



Le sospensioni sono della Marzocchi. La forcella ha gli steli da 30 mm ed una escursione di 150 mm, gli ammortizzatori F1 sono a gas, regolabili su cinque posizione con escursione di 100 mm, fissati all'uso crossistico verso la metà del forcellone. Sia davanti che dietro i freni a tamburo centrale hanno un diametro utile di 118 mm. La gomme sono Metzeler Six Days 2.50-21 ant e 3.00-18 post. Il comando del freno posteriore avviene mediante asta metallica (preferibile per il fuoristrada), il carter per la catena è in lamiera, la cruna reca all'interno un elemento di nylon. Stabile e robusto il cavalletto, che ha due molle di richiamo e che in posizione di riposo non intralcia la marcia fuoristrada. Sia all'avantreno come al retrotreno la Scarabeo RG 6 M conta pertanto su validissimi componenti.