



DIE GROSSRAD-ALTERNATIVE

Das unendliche Piaggio-Modellprogramm ist ungefähr so wie ein nie versiegendes Roller-Füllhorn, das jede noch so kleine Lücke füllt

Mit sechs Modellen von 50 bis 500 Kubik und neuem österreichischen Vertriebsnetz will die zum Piaggio-Konzern gehörige Rollermarke Scarabeo frisch durchstarten. Die Geschichte in Kurzfassung: Als Aprilia Scarabeo kam 1990 der erste Großradroller der Modellserie auf den Markt und wurde vor allem in Italien schnell zum Synonym für lifestyle Scooter mit großen Reifen und stabilem Fahrwerk. Mit der Übernahme von Aprilia landete auch das Scarabeo-Rollerprogramm bei Piaggio

und wird seit einigen Jahren als eigenständige Marke geführt. Seit dem Erscheinen des ersten Modells **Die Kennzeichen: Großrad-Fahrwerk, Lifestyle, guter Preis** wurden immerhin 750.000 Scarabeos erzeugt. Auch der Scarabeo 300 ie soll die charakteristischen Tugenden der Marke vertreten: gute Fahreigenschaften; hohe Qualität; plausibler Preis (4399

Euro inklusive Topcase). Die Bauweise des 300ers erscheint höchst solid, auch Lack und die Materialoberflächen von Metall- und Kunststoffteilen rufen zufriedenes Kopfnicken hervor. Bestes Beispiel dafür wären die ausklappbaren Beifahrerfußrasten, die so massiv ausgeführt sind wie an keinem anderen Roller derzeit. Es wäre nicht Piaggio, wenn man sich nicht hin und wieder in manchen Details ein Eigentor schießen würde: kein Sitzbankschloss und keine Fernentriegelung – der Umstand, dass man zuerst über Drücken

- (1) Das Windschild ist Zubehör. Die Lichtanlage ...
- (2) ... ist markant und elegant
- (3) Klassisches, nicht überfrachtetes Cockpit
- (4) Versteckter Witz: Nur von hier aus lässt sich die Sitzbank öffnen
- (5) Kombi-Bremsanlage mit sehr guter Gesamtwirkung
- (6) Nur eines der Details: Massiv, solid und schön verarbeitet
- (7) Integrahelm – und noch immer bleibt Platz!
- (8) Der 300er-Quasar ist noch immer einer der besten Piaggio-Motoren

auf das Zündschloss ins Handschuhfach in der Vorderschürze muss, um von dort aus die Sitzbank zu öffnen, ist so grotesk wie unpraktisch. Die Handschuhfachklappe öffnet sich bei Fahrbahnstößen gern unfreiwillig, weil hier aber nicht viel hineinpasst, kann auch nicht viel rausfallen. Das Schloss der Tankklappe könnte etwas qualitätvoller sein – das sind dann

Fullsize beim Fahren und klein beim Tanken

aber auch schon alle Kritikpunkte am Scarabeo 300. Freuen wir uns über das sehr gediegene Cockpit, die ordentlich dimensionierten Rückspiegel, die geräumige Sitzposition und die riesige Komfortsitzbank, die gleichzeitig guten Halt gibt. Trotz breitem Mittelunnel

bleibt am Trittbrett genug Fußraum. Der große Sitzbankstauraum hat schöne Schachtelform, hier lässt sich einiges transportieren. Weil der 300er das gleiche Fahrwerk und die gleiche Karosserie besitzt wie die um über 18 PS stärkere 500er-Version, gibt's an Stabilität und Fahreigenschaften nichts zu bemängeln, lediglich ein etwas größerer Lenkeinschlag ist wünschenswert. Die Scarabeo-Schräglagenfreiheit ist auf Motorradniveau, die Kombibremsanlage bietet bei entschlossenem Zugriff kräftige Verzögerung.

Für ausschließlichen Stadttrieb gibt's wendigere Roller im Piaggio-Modellprogramm. Und weil wie erwähnt die Karosserie etwas überproportioniert ist, wirkt der 278-Kubik-Quasar-Motor mit seinen 16,1 kW (22 PS) Leistung nicht ganz so quirlig wie in einer GTS-Vespa. Die Ampelstarts bleiben durch die gute Variomatik-Abstimmung aber souverän und mit der Höchstgeschwindigkeit von 121 Stundenkilometern (Tacho 133) ist man auf der Autobahn bei weitem nicht der Langsamste. Der Tankinhalt wirkt mit zehn Litern Inhalt nur auf den ersten Blick etwas mickrig – im „motomobil“-Test (vor allem Autobahn und hügelige Landstraßen) verbrauchte der Scarabeo 300 ie nur extrem maßvolle 3,2 Liter auf hundert Kilometer. Da gibt's 125er, die schluckfreudiger sind. Der Scarabeo ist sicher ein perfekter Kandidat für eine kommende Einpflanzung des kräftigen neuen 350er-Triebwerks von Piaggio. Doch gerade mit dem bewährten und als langlebig bekannten 300er-Motor empfiehlt er sich als ökonomische, preiswürdige und komfortable Bereicherung der Rollerauswahl. ©

motomobil roller-daten

SCARABEO 300 ie

MOTOR	..... 1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, SOHC, 4 Ventile, EFI
HUBRAUM	..... 278 ccm
LEISTUNG	..... 16,1 kW (22 PS) bei 7250/min
DREHMOMENT	..... 23 Nm bei 6000/min
GETRIEBE	..... autom. Kupplung, stufenlose Variomatik
FAHRWERK	..... Stahlrohrrahmen, Triebatzschwinge
AUFHÄNGUNG vo/hi	..... Telegabel 40 mm/Stereofederbeine
RADSTAND	..... 1530 mm
FEDERWEG vo/hi	..... 104/90 mm
BEREIFUNG vo/hi	..... Sava MC28 Diamond 110/70-16, 140/70-14
BREMSEN vo/hi	..... Scheibe 260 mm/Scheibe 240 mm, Kombi
SITZHÖHE	..... 790 mm
TANKINHALT	..... 10 l
GEWICHT (fahrfertig, ohne Treibstoff)	..... 181 kg
SPITZE	..... 121 km/h
TESTVERBRAUCH	..... 3,2 l/100 km
EXTRAS	..... Topcase 47 l, Windschild groß/klein
PREIS	..... Beinschutzdecke, faltgarage, Diebstahlschutz
VERTRIEB/INFO	..... Einführungspreis € 4399,- (inkl. Topcase) www.scarabeo-scooter.at