

QUADRO4

SÍ, CON CUATRO RUEDAS

Un 'megascoter' revolucionario que se puede conducir con el permiso de coche

JOSÉ MANUEL ALONSO

Los comienzos de la compañía suiza Quadro no fueron fáciles. Especializada en ingeniería, ya había colaborado con varios fabricantes de scooter cuando se atrevió a lanzar su primer modelo. En este caso, uno de tres ruedas similar al Piaggio MP3 o al Peugeot Metrópolis que, no sabemos si por las prisas de su comercialización o por otras cuestiones, llegó con unos acabados y detalles de fabricación que dejaban bastante que desear.

Ahora, ataca de nuevo pero ya con argumentos sólidos y únicos en el mercado pues nadie ofrece, en este momento, un scooter de cuatro ruedas como las que tiene el Quadro4: dos directrices en el eje delantero –una fórmula ya conocida– más otras dos en el eje posterior que son las que transmiten la potencia.

La clave de este original vehículo se encuentra en el sistema denominado HTS, que provee de suspensión independiente (e hidráulica) a cada una de las ruedas. Esto permite que todas sean basculantes y que el sistema compense las diferencias de presión entre ambos lados o ejes, según el Quadro 4 está inclinado hacia uno o otro o frenando, para garantizar la máxima estabilidad.

Al principio, es cierto que hay que acostumbrarse ya que ni es una moto, ni un scooter puro ni un quad. Pero hechos a ella, sorprende por la gran seguridad que transmite y permite inclinaciones de hasta 45 . En este

sentido, ayuda el hecho de que la salida de escape está ubicada entre las dos ruedas traseras, por lo que no hay que estar pendientes de rozarlo con el asfalto.

El esquema de las suspensiones y las ruedas pequeñas (tienen un diámetro de 14 pulgadas) hacen que el radio de giro sea muy corto, aunque

no es tan fácil moverse entre los coches, por ejemplo en un atasco. El Quadro4 mide casi 2,2 metros de largo y sólo 80 centímetros de ancho, como un scooter de doble rueda delantera, pero el conjunto s  es muy pesado: casi 280 kilos con líquidos.

Parar o comenzar la marcha es también diferente a todo lo que he-

mos probado hasta ahora. No dispone de bloqueos eléctricos, como los Piaggio MP3, para mantenerse de pie, aunque sólo hay que pulsar la maneta izquierda para que, mecánicamente, el conjunto se bloquee y logre el mismo efecto. Esto, por ejemplo, en las paradas en semáforos o al aparcarla con las ruedas a distinta altura. Para esto último, además de pulsar esa maneta hay que activar el freno de estacionamiento.

El propulsor, fabricado por Aeon en Taiwán (donde se hace todo el vehículo), es un monocilíndrico de cuatro tiempos, 350 cc y refrigerado por agua que entrega 30 caballos de potencia máxima y un par motor de hasta 24,5 Nm a 5.000 vueltas. La fuerza se manda a cada una de las ruedas posteriores a través de sendas correas, mientras un diferencial trasero dulcifica y da progresividad a esa transmisión.

Según la compa a suiza, el vehículo ha sido diseñado para moverse por carreteras en mal estado y pistas, para lo que cuenta con un chasis reforzado. Por eso todas las ruedas –para las que se anuncia una vida útil de hasta 30.000 kilómetros– cuentan con su propio guardabarros y frenos de disco de 240 mm de diámetro. No hay ABS, sino un sistema de frenada combinado.

A diferencia del primer modelo comercializado por Quadro, éste destaca por una buena calidad de construcción y muchos detalles.

Por ejemplo, el completo cuadro de instrumentos analógico-digital, las dos tomas de 12 voltios, el amplio parabrisas o la amplia lista de accesorios. Entre ellos, puños calefactables, mantas cubrepiernas o ba es con hasta 50 litros de capacidad.

Asimismo, al estar homologado como un triciclo, se puede conducir sólo con el carné de coche. Ciertamente también cuesta lo que uno pequeño: 9.890 euros con promoción de lanzamiento.

AMPLIA
CAPACIDAD
DE CARGA

Hay un hueco bajo el asiento con capacidad para un casco integral y dos guanteras detrás del escudo delantero.



SYM SIMPHONY ST 200 CBS

CABALLOS QUE SIENTAN BIEN

J.M. ALONSO

Camino de los dos años en el mercado, el Sym Symphony 125 se ha convertido en este tiempo en el modelo de la marca taiwanesa más vendido en España. En los ocho primeros meses de 2016, la mitad de los casi 4.800 vehículos que ha despachado Sym han sido de este scooter.

La clave, como ocurre con tantos otros, est  en su cilindrada, que permite su uso por automovilistas sin ningún tipo de examen previo. Sin embargo, también muchos de estos usuarios terminan deseando algo con más potencia y, por exten-

si n, seguridad cuando afrontan recorridos fuera del entorno urbano.

Justo esa demanda es la que cubre el nuevo Symphony 200, que mantiene las señas del modelo más pequeño, como son las ruedas altas (de 16 pulgadas); el hueco disponible bajo el cómodo asiento de dos alturas, que permite dejar a buen recaudo un casco integral y otros objetos pequeños; y el suelo completamente plano. A resguardo de los más curiosos, en esa zona encontramos el cortacorriente.

El propulsor toma como base el de 125 cc, pero se ha renovado a



fondo. Entrega 12 caballos de potencia, dispone de más bajos a menos vueltas y, con un par de 12,5 Nm a 5.500 rpm, permite moverse con soltura en autovías y carreteras de circunvalación.

El mayor rendimiento mecánico ha llevado a instalar un sistema de frenada combinada CBS, en el que desde la maneta izquierda se accionan ambos frenos a la vez. Como los discos son de mayor diámetro, el espacio para detenerse se acorta mucho.

Con una garantía de cinco años, el equipamiento incluye cierre centralizado, luces de led, toma USB en la guantera, etc. El precio es de 2.699 euros.