

DUE RUOTE

Data: 10/2018

Media: Mensile



IN BREVE	
cc	399
kW	23,8
CV	32,5
CILINDRI	1
EURO	4
PREZZO C.I.M.	c. 11.190
UP/DOWN	Sicurezza Stabilità
PREGI	
DIFETTI	Peso

4 PUNTI DI CONTATTO

NELL'EPOCA IN CUI I VEICOLI MULTIRUOTA SONO DIVENTATI LA NORMALITÀ, SOLTANTO UNO È CAPACE DI PIEGARE SU QUATTRO RUOTE, ALLA RICERCA DELLA MASSIMA SICUREZZA IN OGNI CONDIZIONE

di Stefano Barzocchello - foto Massimiliano Serra



Una ruota anteriore e una posteriore, una volta moto e scooter erano fatti solo così. Poi sono arrivati i veicoli multiruota capaci di inclinarsi, e tutto è cambiato. La rivoluzione è iniziata dagli scooter, con il tricolore Piaggio MP3 che nel 2006 ha aperto una via poi seguita da altri costruttori, e si è allargata quest'anno anche alle moto con la Yamaha Niken.

IL PRIMO E UNICO

Le ruote però possono anche arrivare a quattro, come ha dimostrato Quadro

Vehicles con la presentazione a EICMA 2012 del primo scooter a quattro ruote basculanti che oggi si presenta rinnovato, evoluto, aggiornato e ribattezzato Quadro. Un mezzo ancora innovativo e unico sul mercato, in quanto è il solo basato su un sistema di sospensioni idropneumatiche [HTS, Hydraulic Tilting System] all'anteriore e al posteriore che consentono il basculamento, evitando che ciascun pneumatico perda contatto con l'asfalto. Un altro elemento distintivo del Quadro - che monta un motore monocilindrico da 399 cc posto al centro del telaio in tubi - è la trazione a due ruote motrici. La trasmissione finale conta su due cinghie dentate,

una per ruota, e integra un differenziale come sulle automobili.

Come sottolinea Quadro Vehicles, il nuovo Quadro vuole rappresentare un modo di spostarsi innovativo e alternativo. Un mezzo pensato per attirare magari chi desidera lasciare la macchina, ma cerca qualcosa che gli dia più fiducia di uno scooter tradizionale con qualsiasi condizione atmosferica: e che, cosa non da poco, si possa guidare anche con la sola patente B.

LIBERI E SENZA PENSIERI

Di fronte a una forte novità, l'approccio giusto è evitare i preconcetti. Per ➔

DUE RUOTE

Data: 10/2018

Media: Mensile

DUE RUOTE
QUADRO VEHICLES QOODER

→ apprezzare al meglio il Qooder, così, prima di iniziare il test abbiamo cercato di re-
settare tutto il nostro bagaglio di esperien-
ze, sciogliendo in salita senza pensare a quanto
ruote ovejamo sotto ai noi.

Pronti via la posizione di guida è occu-
pante: si sta seduti sulla sella ben confor-
mata (con tanto di schienali) di centi con
le braccia che impugnano i manubri in modo
comodo, è tutto naturale. Si scende in curva per via
dei fusi, la spalla sulla pedana, le ruote su
quella destra dove è presente il freno che
attiva la frenata integrale.

QUESTIONE DI FEELING

Una volta partiti la sensazione di soli-
dità, trasmessa dal Qooder, è tangibile.
I quattro punti di appoggio (offerti dalle sue
ruote permettono di stare in equilibrio an-
che da fermi, senza quasi rendersene conto,
sembra scontato, ma non lo è. Fatti i
primi metri, al momento di impostare la pri-
ma curva ci rendiamo conto che il Qooder

richiede una certa energia per inserirsi nella
svolta. Più che di forza, come capremo,
è una questione di tecnica: occorre impo-
stare pieghe accentuate anche a bassa
velocità, per dirlo in modo brutale "va
dentro la curva". È meno immediato
di un tre ruote, ma una volta instaurato il
feeling, tutto cambia: si prende confiden-
za e il limite di piega sembra non arrivare
mai. Si prova sempre più gusto a guidar-
lo e a raggiungere inclinazioni incredibili in
tutte le direzioni, a prescindere dalle condi-
zioni dell'asfalto e dal fatto che questo sia
asfalto o bagnato. La solidità dell'avon-
treno va di pari passo con quella del po-
steriore: impostato la traiettoria, il Qooder
lo percorre preciso, senza scomporsi. Nei
cambi di direzione non è fulmineo, ma me-
tabolizzato i suoi tempi di reazione, anche
qui ci si diverte. Il blocco del basculamen-
to non è elettrico come su molti tre ruote,
ma basta abbassare la leva nel retroscudo
per far sì che resti verticale perfettamente

in equilibrio. Se lo fermo il Qooder sembra
più grande degli altri tri e maxi, nello spaz-
to non è più ingombrante di un maxi a due
o tre ruote, e seppure la maneggevolezza
non sia il suo punto di forza, non si resta
mai bloccati in traffico, ancora una volta,
prese le misure lo slalom diventa naturale.
Il peso elevato si fa sentire, ma grazie
al buon bilanciamento generale impostare
a gestirlo non è un problema. Anche per
cheggare nel buio è semplice: si può anche
aprire il faro a tutto spettro, visto che rimo-
ne in equilibrio sulle quattro ruote.

Il Qooder avendo quattro ruote ha
quattro dischi freno. La frenata è efficace
basta usare la leva sinistra e come sulle
auto si frena con tutti i dischi, la leva destra
invece lavora sulla coppia di dischi ante-
riori. Frenando quindi con entrambe le leve
come si è abituati capita di sentire delle in-
terferenze fra le due leve. Difficile modula-
re la frenata con il pedale, che se premuto
con decisione porta al bloccaggio delle




SEMPRE IN PIEDI
Nel retroscudo,
oltre ai due vasi,
è presente la leva
che blocca il
basculamento delle
sospensioni.
Lo strumentario
mostra anche la
temperatura esterna
e segnala la
presenza di ghiaccio.
Il Qooder adotta lo
stesso schema di
sospensioni
all'anteriore e
al posteriore. La
trasmissione finale
è a cinghia.

SCHEDA TECNICA

MOTORE
1 cilindro orizzontale, 299 di cc,
23.8 kW (32.5 CV) a 7.000 giri,
38,5 Nm (3,92 kgm) a 5.000 giri;
serbatoio 14 litri

TRASMISSIONE
automatica con frizione centrifuga

CICLISTICA
Telone in tubi di acciaio,
sosp. anteriore e posteriore
HTS (Hydraulic Timing System)

PNEUMATICI (FRENO)
Ant 2x 110/80-14" (2 dischi da 240 mm)
Post. 2x 110/80-14" (2 dischi da 240 mm)

DIMENSIONI (MM)
altezza sella 780 - inerzasse 1.580 -
lunghezza 2.200 - larghezza sed - peso in ordine
di marcia 281 kg

DOTAZIONI
freno stazionamento presente,
pedana passeggero estraibile, 1 presa USB + 1
presa 12 Volt, vano sottosella 1 casco integrale,
vanti retroscudo 2, senza serratura

COLORI DISPONIBILI
Bianco, blu, rosso, nero, grigio

IL GIUSTO SPAZIO
Sotto la sella del
passeggero è
ricevuta un vano
ampio, dotato di luce
di cortesia e presa
12 V, in cui si può
inserire anche un
casco integrale.
Sulla destra della
sella è inserito la
leva del freno di
stazionamento. Sullo
pedale destro è
presente il pedale
che attiva la frenata
integrale.

IL QOODER È UNICO: BASCULA SU QUATTRO RUOTE
ED È IL SOLO AD AVERNE DUE RUOTE MOTRICI.
VOGLIAMO ANCORA PARLARE DI SCOOTER?



72 73

DUE RUOTE
QUADRO VEHICLES QOODER

ABBIGLIAMENTO UTILIZZATO

- CASCO**
Airoh Hunter (€ 229,99)
- GIACCA**
Tucano Urbano Pol (€ 165)
- PANTALONI**
Tucano Urbano MKR PRO (€ 490)
- JEANS**
Tucano Urbano Genova Gap (€ 150)
- SCARPE**
TCX Street Air WP (€ 139)

→ Anche l'ABS non è disponibile, e in generale i controlli elettronici sono assenti. Lasciato in città per imboccare l'autostrada, si apprezza il riparo aerodinamico, specie sul modello in prova con pannello regolabile (manualmente). In viaggio la posizione di guida del Qooder è rilassante: l'unchia di passeggero è dedicata in un'ampia posizione di sella, ma assai soffocata molto più alto del pilota (inadeguata rispetto alle turbolenze). Se in città il motore, accordato a una trasmissione a punto e solo un po' rumorosa, muove il Qooder con disinvoltura, per viaggiare in autostrada ci vorrebbe forse un'unità un po' più performante, specie nei sorpassi. Per una volta abbiamo voluto raccontarvi prima di tutto come va il mezzo in prova, ma come per ogni commutante la qualità e la praticità restano centrali. Il Qooder è ben fatto e ha quel che serve: un softassello ampio, due vortici nel retroscudo di cui uno dotato di presa USB dove ascoltare la smartphonie, e spazio sopra l'ampio tunnel per appoggiare lo zaino. Per aumentare la capacità di carico si può sempre montare, come sul modello in prova, il bauletto.

Il Qooder costa 11.190 euro c.i.m. Al momento non ha un rivale diretto con cui confrontarsi e rappresenta una proposta unica ed esclusiva, se paragonato a un pari calibrato a due ruote (risultò più caro, e anche rispetto a un tre ruote 400 o 500 il suo prezzo è superiore).

JR

LE CONDIZIONI DELL'ASFALTO PASSANO IN SECONDO PIANO: CON IL QOODER SI RAGGIUNGO INCLINAZIONI ECCELLENTI SENZA DIFFICOLTÀ



74 75

DUE RUOTE
LA SCHEDA
QUADRO VEHICLES QOODER

IL NUOVO QOODER lanciato sul refinizio del nostro tracciato di Valmore raggiunge (115 km/h a 1.000 m. Non avendo un competitor diretto, tanto per fissare le idee possiamo confrontarlo con un pari calibrato a due ruote, come i recenti Suzuki Burgman 400 o Yamaha X-Max 400, o a un tre ruote come il Peugeot Metropolis 400: in entrambi i casi il risultato è un po' più lento. Anche nelle prove di accelerazione per la qualcosa nel confronto diretto. La spiegazione va cercata principalmente nel peso del Qooder, che se non si percepisce tanto quando lo si guida, influisce però sulle sue performance. La frenata dei quattro dischi, pur senza ABS, è efficace. Buoni i consumi che fra città e autostrada non cambiano di tanto.

LEGGENDA
Nel grafico "radar" (a destra) e in quella a barre (in basso) le valutazioni vanno da 1 a 10 e



CURVA DI ACCELERAZIONE



PRESTAZIONI

RELEVAMENTI	QUADRO VEHICLES QOODER
Velocità ¹	115,6 km/h (38,1 s)
ACCELERAZIONE	
0-400 m	10,3 s (107,6 km/h)
0-1000 m	28,1 s (115,6 km/h)
0-50 km/h	3,5 s (28,8 m)
0-80 km/h	10,7 s (107,2 m)
PROVA SORPASSO	
50-90 km/h	6,7 s (136,2 m)
FRENATA*	
90-50 km/h	2,5 s (53,9 m)
50-0 km/h	2,9 s (26,0 m)
CONSUMO	
Urbano	18,3 km/l
Extraurbano	20,1 km/l
Autostrada ²	20,7 km/l
PESO	
In ordine di marcia e serbatoio pieno	337,0 kg
In ordine di marcia e 5 litri di carburante	330,3 kg
Distribuzione masse senza conducente ³	50/50
Distribuzione masse con conducente ⁴	43/57

SINTESI

- VELOCITÀ
- ACCELERAZIONE
- FRENATA
- PESO
- CONSUMO

EASY PARKING
Il Qooder non ha il cavalletto: il sistema HPS, quando il regolamento è bloccato, mantiene lo scooter in equilibrio e consente di parcheggiarlo ovunque con facilità.



Q8 Perfrom
100 ottani

Rilevate sulla nostra pista di Valmore (PV). Condizioni della prova: sereno, vento 3,1 m/s, temperatura 28,3°C, pressione atmosferica 1000 mb, tempo, caffè: 45,3°C. 1) a 1000 m con partenza dal fermo. 2) con pannello freno di recupero convenzionale pari a 1 s. 3) 130 km/h in rettilineo. 4) in km/gliori.

Il carburante utilizzato nelle prove è Due ruote e 100 ottani