



PROVA NOVITA'

QADRO 3D **L'ANTAGONISTA**

di Maurizio Tanca | Breve test, nell'ambito del Motor Bike Expo veronese, di una versione "spogliata" dello scooter a 3 ruote realizzato dalla varesina Quadro, che dovrebbe andare in produzione nei prossimi mesi



Sulla pista da supermotard allestita nel piazzale del Motor Bike Expo di Verona appena conclusosi, abbiamo percorso qualche giro con un prototipo semi-definitivo del Quadro 3D, l'interessante scooter a tre ruote progettato dallo staff di Luciano Marabese, che verrà realizzato presso la struttura adiacente a quella di Marabese Design, a Cerro Maggiore (Varese). Cioè esattamente dove sono stati concepiti i veicoli a 3 ruote di Piaggio, cioè i vari MP3 ed il Gilera Fuoco, best seller assoluti sul mercato francese.

Uno scooter "planetario"

Come ricorderete, il nuovo vei-

colo è stato presentato staticamente a Milano, sia al Planetario (lo scorso settembre) che all'Eicma, dove alcuni filmati mostravano le sue brillantissime evoluzioni e le gran pieghe in parallelo con quelle dell'ardito fratellone 4D, il "4 ruote" il cui sviluppo procede parallelamente, ma che non arriverà prima della fine di quest'anno. Stiamo parlando di due interessanti mezzi alternativi all'automobile, ideali per coloro che intendono muoversi – sia in città che fuori – con un maggior livello di sicurezza rispetto ad una qualunque "due ruote", con prestazioni soddisfacenti abbinate ad una manovrabilità decisamente su-

periore a quella di una qualsiasi auto, o minicar che sia.

Il motore

Il Quadro 3D provato a Verona è equipaggiato con un motore Aeon (quindi Made in Taiwan) da circa 310 cc, capace di una trentina di cavalli. Quanto alla ciclistica, rispetto agli omologhi veicoli Piaggio – dove il sistema anteriore di sospensioni è piuttosto articolato e complesso, ed ingombrante in senso trasversale (in particolare nella parte superiore) – il sistema idraulico ideato da Marabese è decisamente semplificato, come del resto si può evincere dalle foto scattate durante il nostro test, non a

caso effettuato con un prototipo privo della carrozzeria anteriore. Il quadrilatero della sospensione è evidentemente molto compatto, mentre il reparto sospensivo è affidato a due elementi privi di molle, collegati tra loro tramite un serbatoio idraulico centrale. Il tutto risulta evidentemente molto compatto, a vantaggio soprattutto del peso, dichiarato in circa 190 kg a secco, contro i 204 dichiarati per l'MP3 300 i.e., che, lo ricordiamo, è spinto

comunque su una strada sinuosa. Un comportamento che, guardando i filmati diffusi anche all'Eicma, sembrerebbe non esistere, e che a quanto pare non dipende da un difetto di progettazione, ma da una scelta voluta.

Chiamiamo. Trattandosi di un sistema idraulico, è chiaro che l'olio presente negli elementi sospensivi (in questo caso un SAE 10) venga compresso da una parte verso l'altra quando si curva. È logico che l'olio



“ L'esemplare provato a Verona era decisamente più a posto, ma a mio avviso ancora migliorabile per quanto riguarda il “piff-paff” ”

da un monocilindrico da 278 cc con 22,5 cv dichiarati.

Col Quadro 3D ebbi già un appuccio stradale un paio di mesi fa, ma si trattava di un prototipo veramente da battaglia, totalmente privo di carrozzeria: il classico “muletto” da sgrezzare percorrendo chilometri e chilometri tutti i santi giorni, insomma, con tanti particolari ancora sistemare, e molto inerziale nei cambiamenti d'inclinazione.

L'esemplare provato a Verona era decisamente più a posto, ma a mio avviso ancora migliorabile per quanto riguarda il classico “piff-paff” (a Le Castellet c'è una chicane bella secca che si chiama così) in cui ci si trova spesso nel traffico, o

compresso dall'ammortizzatore interno alla curva impieghi un certo tempo per passare nel cilindro centrale di compensazione e quindi nell'altro ammortizzatore, quando si cambia inclinazione.

Quindi, più l'olio è denso, e più la temperatura ambientale è bassa (e a Verona faceva fredino...), più tempo si impiega a piegare e rialzare il veicolo. Tuttavia, a quanto ci è stato... ■ Continua su Moto.it



Spedizione su abbonamento gratuito

Ricevi Moto.it Magazine »

Periodico elettronico di informazione motociclistica

PROVE

NEWS

MOTOGP

SUPERBIKE

MOTOCROSS

DAKAR 2011

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente **cliccando qui** e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

MOTO.IT
GUIDA LA PASSIONE

Numero 33
05 Ottobre 2011
69 Pagine

MotoGP Giappone
Pedrosa torna alla vittoria
Rossi che occasione!
Le pagelle del GP

SBK Francia
Cerca vincere le due gare del campionato del mondo | Melandri e Lalyer in BMW

Mercato
Ducati ha rinnovato
carburatori e grafiche e colori per il 2012

| PROVA NAKED |
Ducati Streetfighter 848
da Pag. 2 a Pag. 13

CARLOS CHECA
World Superbike Champion 2011

All'Interno
NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi?" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199
Norme europee più dure per la sicurezza | MX: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Villopoto Re dello Scrub

Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini

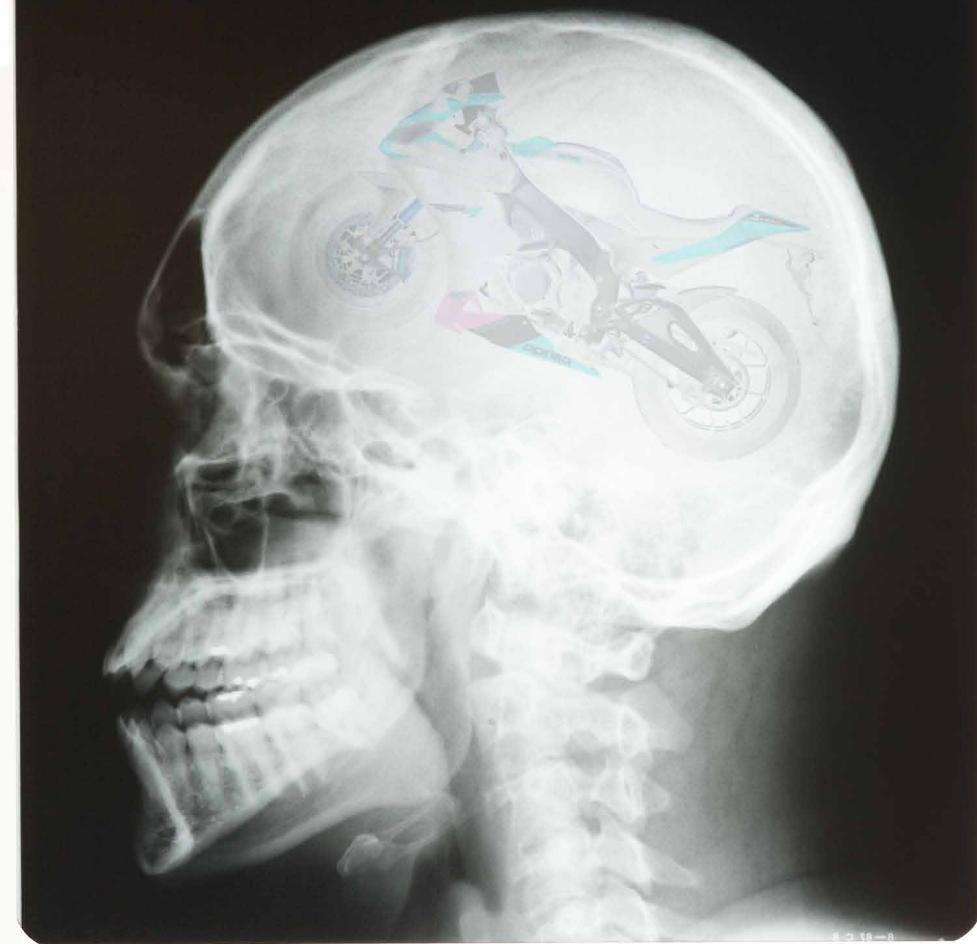
COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.