

QUADRO 3D PREGI ● Guida - frenata - sicurezza effettiva e percepita DIFETTI ● Motore poco potente PREZZO € 6.990

PROVA A 3 RUOTE

Trittico d'autore

Oltre 500 chilometri in sella all'interessante triciclo della Quadro Tecnologie, da poco in consegna anche da noi dopo l'esordio sul mercato francese. Al prezzo di 6.990 euro, franco concessionario

di Maurizio Tanca



Abbiamo parlato più volte del simpatico Quadro 3D 350 e dell'esperienza in materia della Marabese Design. Ne abbiamo anche provato brevemente un prototipo l'anno scorso, sulla pista allestita all'interno del Bike Expo veronese. Oggi, il tre ruote progettato da quel Luciano Marabese che un bel po' di anni fa concepì il Piaggio MP3 – declinato in più versioni e varianti di cilindrata, e affiancato anche dall'omologo Gilera Fuoco 500 – è finalmente in distribuzione anche in Italia, dopo aver esordito lo scorso ottobre sul mercato francese.

che ne ha già assorbiti oltre 400 esemplari. Non è certo un caso che la Francia, e principalmente Parigi, abbiano ricevuto il nuovo arrivato in anteprima sul resto del mondo: buona parte degli oltre 100.000 MP3 circolanti sul pianeta guizzano infatti all'ombra della Tour Eiffel, dunque è proprio lì che la giovane azienda lombarda (fondata nel 2009 alle porte di Milano, a Cerro Maggiore) è andata a lanciare il guanto di sfida all'illustre progenitore. L'industrializzazione dei prodotti Quadro – a tre o quattro ruote che siano – è invece affidata alla taiwanese Aeon, specializzata nel campo dei quad e degli scooter, che peraltro fornisce anche i motori. Mentre alla distribuzione in Italia pensa la Pelpi International di Merone (Lecco), che già importa in Italia i prodotti Aeon. Giusto ad un anno di distanza dal test veronese, aveva evidenziato la necessità di qualche significativo aggiustamento generale, abbiamo usato per oltre 500 chilometri un esemplare praticamente definitivo del Quadro 3D per una prova più lunga e completa, con temperature decisamente bassine, e con fondi stradali non sempre affidabili. E abbiamo ritrovato un veicolo molto più maturo e decisamente divertente, anche se ancora con qualche aspetto da ottimizzare.

Quadro 3D: com'è fatto?

Va sottolineato che il 3D è volutamente omologato come "triciclo", per poterne consentire la guida anche a chi abbia la sola patente B, il che comporta che la sua carreggiata anteriore (ovvero la distanza tra le immaginarie linee di mezzeria tra le due gomme anteriori) superi i 460 mm: nella fattispecie, qui siamo a 550 mm, che diventano circa 660 ai fianchi delle gomme stesse, contro una larghezza totale di 810 mm alle estremità dei retrovisori. Il medesimo discorso vale per gli MP3 in versione LT, che però hanno carreggiata di 465 mm (quindi circa 550 ai fianchi delle ruote). Inoltre, entrambi i veicoli sono naturalmente dotati anche di freno a pedale sulla pedana destra, da usare in alternativa alle classiche leve sul manubrio. Il Quadro 3D ha un'estetica piacevole, più "giovane" e sportiva dei vari MP3, ad esclusione del giovane Yourban 300, al quale si avvicina maggiormente anche se appare un po' più massiccio. Sono belli i fari e lo è anche l'elegante parabrezza fumé, ed è immediata la "leggerezza" anche visiva del sistema di basculamento oleopneumatico del Quadro, che appare molto più semplice rispetto alla soluzione completamente meccanica del Piaggio. Com'è evidente che le sue ruote siano tutte e tre più alte di un pollice rispetto a quelle del Piaggio, e che lo spazio in

altezza tra ruote e musetto sia ben più ampio. Piacevole il collo d'occhio sui foderi in fibra di carbonio che rivestono gli elementi ammortizzanti, mentre il pistone di compensazione centrale è elegantemente protetto da una stretta calandra in plastica. L'ampio cockpit del 3D lascia parecchio spazio libero ai lati del compatto cruscotto stile supersport, o naked sportiva che dir si voglia, che peraltro troviamo anche su alcuni scooter Aeon: abbiamo dunque un classico contagiri analogico che praticamente si sovrappone ad un display lcd; quest'ultimo alterna – a scelta di chi guida – l'indicatore a barrette al termometro del





“ La **stabilità** del Quadro è generalmente **ottima**, si viaggia bene e ben **protetti** **dall'aria**: il **plexiglas** di serie **devia** **efficacemente** l'aria sulla parte alta del casco ”



motore, mentre nella zona più ampia mostra orario, velocità, chilometraggio totale e due trip parziali. Inutile dire che sarebbe bello disporre anche delle indicazioni di consumo istantaneo e medio, e dell'autonomia residua. L'utilizzo del mezzo anche con temperature esterne decisamente impegnative, inoltre, ci ha fatto desiderare anche un termometro ambientale, magari con la spia che indica la possibilità di trovare asfalto ghiacciato. A sinistra del contagiri troviamo una serie di spie luminose, compresa quella della riserva. Contrariamente agli MP3, grazie proprio al suo sistema di sospensioni anteriori meno ingombrante, il Quadro può offrire

anche un paio di portaoggetti nel retroscudo: uno in alto a destra, con coperchietto a pressione, l'altro al centro, con coperchio color argento, serratura a scatto e presa di corrente a 12 Volt all'interno. Il piano orizzontale dello scudo alloggia invece il blocchetto di accensione: girata in senso antiorario, la chiave apre il tappo della benzina piazzato sulla sinistra del largo tunnel centrale (sotto al quale c'è il serbatoio da 13,5 litri), mentre nell'altro senso sblocca la serratura della sella. Quest'ultima è ampia e ospitale, ha la seduta anteriore a 780 mm da terra e consente di stivare nella spaziosa vasca sottostante un casco integrale ed un jet, ma anche una tuta

impermeabile e altri oggetti. Però è disponibile anche una sella alta 830 mm, che consente così di ospitare due caschi integrali. Nulla di trascendentale riguardo ai comandi al manubrio, dove il deviatore di destra, che solitamente serve a spegnere il motore in casi di emergenza, qui invece aziona l'hazard, ossia il funzionamento simultaneo delle quattro frecce. Personalmente tuttavia preferirei la prima soluzione. Anzi, meglio averle entrambi... Sul Quadro non è previsto il blocco elettronico che tiene in piedi l'MP3 da fermo premendo semplicemente un pulsante: tuttavia l'operazione è ugualmente effettuabile tirando forte le leve dei freni (col pedale



è più difficile) o quantomeno solo la leva di destra; oppure, con un minimo di pratica, quando si è quasi fermi si può tirare la leva del freno di stazionamento, sistemata anch'essa sul retro scudo ben a portata di mano, e rilasciarla un attimo prima di ripartire. La leva, che aziona meccanicamente una pinza supplementare sul freno posteriore, serve anche per bloccare il veicolo in verticale in parcheggio, a meno che non si preferisca issarlo sul cavalletto centrale: operazione non troppo impegnativa, anche perché il peso a secco dichiarato per il Quadro 3D è di 195 chili, che aumentano di una decina col pieno di benzina.

La tecnica

Quando il Quadro venne presentato, si parlava di un motore monocilindrico a 4 valvole da 313 cc effettivi, che avrebbe equipaggiato la prima serie prima dell'arrivo di un 350 a cilindrata piena, che invece non è più previsto. Abbiamo quindi un monoalbero a 4 valvole da 313 cc, naturalmente raffreddato a liquido e alimentato tramite iniezione elettronica, e accreditato di 22 cv (16,2 kW) a 7.000 giri, con una coppia di 2,4 kgm (23,6 Nm) a 9.500 giri. Il quale oscilla appeso ad un telaio a traliccio in tubi d'acciaio, assistito da un paio di ammortizzatori con molle precaricabili su 5 posizioni. Davanti, come già detto, troviamo il cosiddetto "Hydraulic Tilting System" che consente pieghe sicure fino a 40°, cioè fino al fondo corsa del parallelogramma deformabile: una volta "appoggiati" al massimo dell'inclinazione, a bassa velocità è perfino possibile sterzare col manubrio verso l'interno della svolta, anche se non è certamente la manovra più naturale che uno possa pensare di fare. Il sistema, come dice il nome stesso, è completamente idraulico, o meglio,

oleopneumatico, con due ammortizzatori che si compensano tramite un elemento centrale: in pratica, in curva il pistone interno si comprime mentre l'esterno si estende. L'olio sta nella parte superiore degli ammortizzatori mentre l'aria lo comprime da sotto, funzionando quindi anche da fondocorsa "elastico" alla massima piega consentita. L'impianto frenante è multifunzione: sia la leva sinistra sul manubrio che il pedale azionano tutti e tre i dischi (da 240 mm gli anteriori, da 200 il posteriore, con pinze a due pistoncini), mentre la leva destra aziona solo la coppia anteriore. Il Quadro monta gomme Duro Racing da 110/80 su cerchio da 2,75x14" davanti e 140/70x15" dietro.

La prova

Come già anticipato, giusto dodici mesi fa avevo provato un prototipo del Quadro 3D sulla pistina del Bike Expo di Verona. Conoscendo piuttosto bene i "tre ruote" Piaggio e Gilera, ebbi delle perplessità sulla guida del mezzo di Marabese, che mostrava una marcata inerzia in impostazione di curva e nei cambi di direzione rapidi richiesti da quel percorso così stretto e sinuoso. "Del resto fa freddo" pensai "e la fluidità dell'olio nelle sospensioni probabilmente ne soffrirà". Inoltre i freni erano davvero brutali, specie col comando a pedale: un appoggio secco del piede, e ti sentivi letteralmente catapultare in avanti. Ma i ragazzi di Quadro

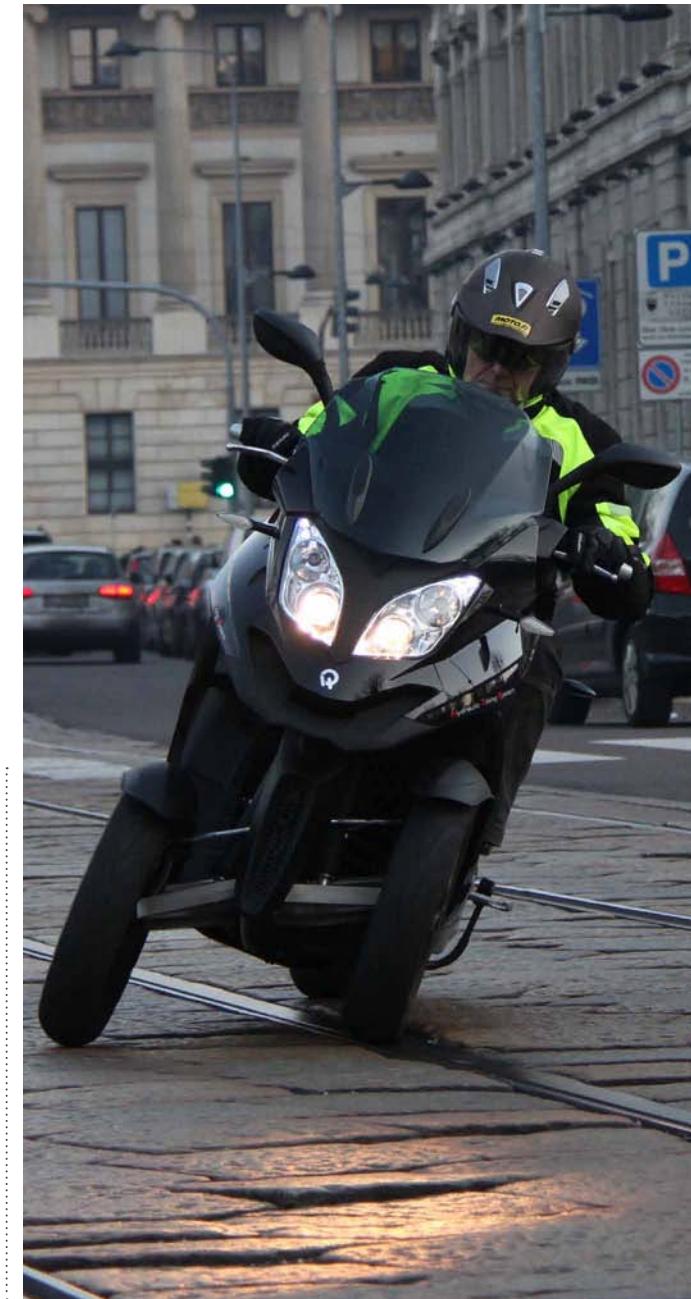
Tecnologie (nella fattispecie Riccardo e Roberto, attivissimi e figli di Luciano Marabese) ovviamente lo sapevano, e avevano già programmato le relative modifiche. Bene. Dopo una settimana e oltre 500 chilometri percorsi con il 3D, posso anticipare che mi sono divertito parecchio di più, rispetto al breve test precedente. Ma partiamo dalle basi. Come si sta, in sella? Comodi, lo spazio è notevole, e finalmente abbiamo una sella che non fa scivolare in avanti il pilota. Il quale, perlomeno se di media statura, siede comodamente senza costrizioni per gambe e braccia e gode quindi di una postura per nulla affaticante. Gli spilungoni, invece, arriveranno a sfiorare, se non a toccare, le estremità dello scudo con le ginocchia. Ottima anche la posizione del passeggero, che siede comodo e rilassato, e che ovviamente se la godrà ancora meglio se dotato di bauletto in appoggio.

È dunque un vero peccato che il tutto venga vanificato da due ammortizzatori intollerabilmente rigidi già con le molle al minimo: far da secondo sul pavé cittadino, o comunque sulle frequenti sconnessioni delle nostre strade, è dunque davvero parecchio fastidioso. Anche l'anteriore è rigidissimo, ma se non altro l'assorbimento delle asperità è abbastanza elastico e decisamente ben più tollerabile, anche perché sui vantaggi in termini di sicurezza



offerti da un avanreno di questo tipo c'è ben poco da discutere... Ma questo sarebbe inutile sottolinearlo, perché è ormai arci-noto, specie da chi questo tipo di veicolo lo usa da tempo. L'inerzia nei cambiamenti di inclinazione? E' esattamente come ricordavo. Ma vi giuro che basta molto meno di mezza giornata per annullare totalmente, come per incanto, quello che appariva come un problema. A suo tempo è stato così anche con il ben più potente Gilera Fuoco 500, che è molto più pesante dell'MP3: dopo un'oretta di uso, tutto

scordato, solo divertimento. Insomma, una guida vicinissima a quella di un normale scooterone, sia in città che fuori, con l'unico impegno di ricordarsi che nei passaggi stretti tra auto e marciapiedi, nel traffico compatto, può capitare di strisciare la ruota destra sul cordolo. A maggior ragione col Quadro, proprio per via della maggior carreggiata. Ci si adegua presto alla dinamica del mezzo, insomma, dopodiché si comincia ad usarlo di conseguenza, a divertirsi e a sentirsi ben più sicuri anche dove normalmente si andava, come si suol dire, con i piedi di piombo: esempio tipico il pavé bagnato con binari del tram, la situazione cittadina più temibile in assoluto. E noi lo abbiamo fatto anche con un bel fredo barbino: pavé o non pavé, sconnesso o meno, si parte e ci si muove veramente con un'altra impostazione mentale. Con più tranquillità, in fin dei conti, anche se in effetti questa cosa rischia di trasformarsi in una sorta di "delirio d'onnipotenza": non va scordato, infatti, che se basta poco per prendere confidenza con un mezzo del genere, e trovarsi ad affrontare ogni rotonda piegando al massimo consentito dalla fisica, e altresì vero che se il fondo







1 Compatto cruscottino stile supersport, che peraltro troviamo anche su alcuni scooter Aeon.

2 La sella consente di stivare nella spaziosa vasca sottostante un casco integrale ed un jet.

3 Davanti, troviamo l' "Hydraulic Tilting System" che consente pieghe sifacentemente. E mi sono anche divertito su un bel sentiero



stradale non tiene, anche con questi veicoli si rischiano perdite di aderenza, sbandate ed insidiosi "high side"... Si, perché magari le due ruote anteriori si danno una mano l'una con l'altra, ma se parte il posteriore, o si è dei manici abituati a controllare il controsterzo o patatrac. Devo dire che questi pneumatici Duro non mi sono affatto dispiaciuti, anche se di freddo se ne è preso parecchio, durante questa prova: solo col fondo infido di strade alberate di campagna ho avvertito il posteriore piuttosto precario, ma con l'asciutto tutto sommato hanno tenuto sempre soddisfacentemente. E mi sono anche divertito su un bel sentiero

naturalmente) senza indurre quei fastidiosissimi ciondolamenti che gli inglesi chiamano buffering, nemmeno viaggiano al massimo. E qui entra in gioco il motore, il medesimo dell'Aeon Urban, promosso d'ufficio alla cubatura fittizia di 350 cc. Un motore che in effetti non è accreditato di prestazioni definibili esaltanti, e che qualche vibrazione cina in effetti la comunica, su pedane e manopole, oltre la soglia dei 5.000 giri.

Tuttavia, il mono asiatico esibisce uno spunto piacevolmente brillante, anche se poi ci mette un po' per spuntare i 135 km/h indicati (siamo sui 120 effettivi), perdendo dunque l'enfasi iniziale in fase d'allungo: quando ci si piazza al massimo, infatti, la trasmissione a volte sembra faticare, come se il rapporto finale diventasse troppo lungo da reggere. Durante il quotidiano percorso casa-ufficio e ritorno - circa 60 km tra città e strade extraurbane sempre abbastanza trafficate - il consumo medio registrato è stato di quasi 19 km/litro. Su un percorso medio rapido di un centinaio di chilometri composto per il 60% da strade extraurbane poco trafficate e per il 40% da autostrada a tutto gas, abbiamo invece di poco superato i 20 km/litro, corrispondenti più o meno a 200 chilometri, al momento dell'accensione della spia della riserva, quindi con ancora 3,5 litri nel serbatoio. **M**

 **Mi piace!**
Ho un debole per le tre ruote! Il tre è anche il numero perfetto!
paolo.pavarini - 25/01/2012

Leggi e partecipa [ai commenti »](#)



QUADRO 350D
Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 313 cc
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 23 cv (17 kW) / 7000 giri
Coppia: nM / 6000 giri
Marce: AV
Freni: DD-D
Misure freni (ant./post.): 14" / 15"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 200 kg
Lunghezza: 2330 mm
Larghezza: 811 mm
Altezza: 780 mm
Capacità serbatoio: 13 l
Segmento: Altro

SCHEDA TECNICA

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	Moto.it Magazine	Periodico elettronico di informazione motociclistica
PROVE NEWS MOTOGP SUPERBIKE MOTOCROSS SPORT	2011 01 33	
Numero 33 05 Ottobre 2011 69 Pagine	SBK Francia Cerca vincere le due gare del campionato del mondo Melandri e Laikey in BMW	Mercato Ducati Multistrada aggiornamento cambiano grafiche e colori per il 2012
	I PROVA NAKED Ducati Streetfighter 848 da Pag. 2 a Pag. 13	
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

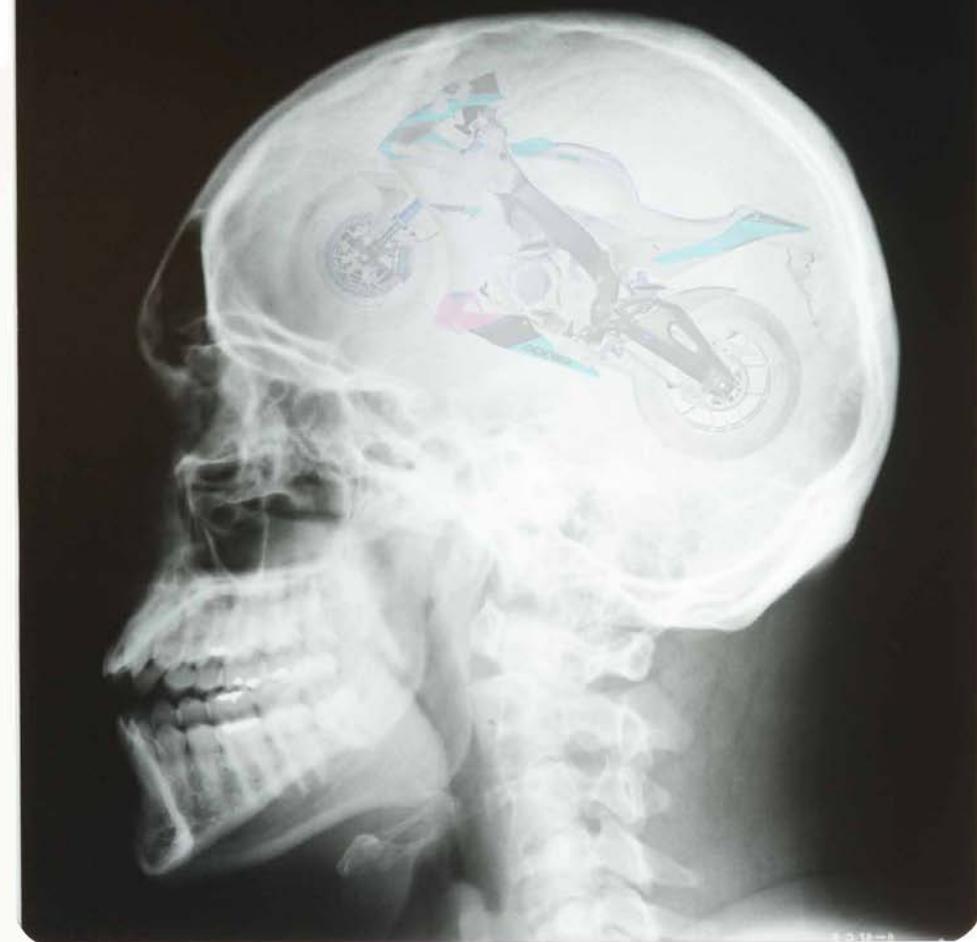
COPYRIGHT

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.