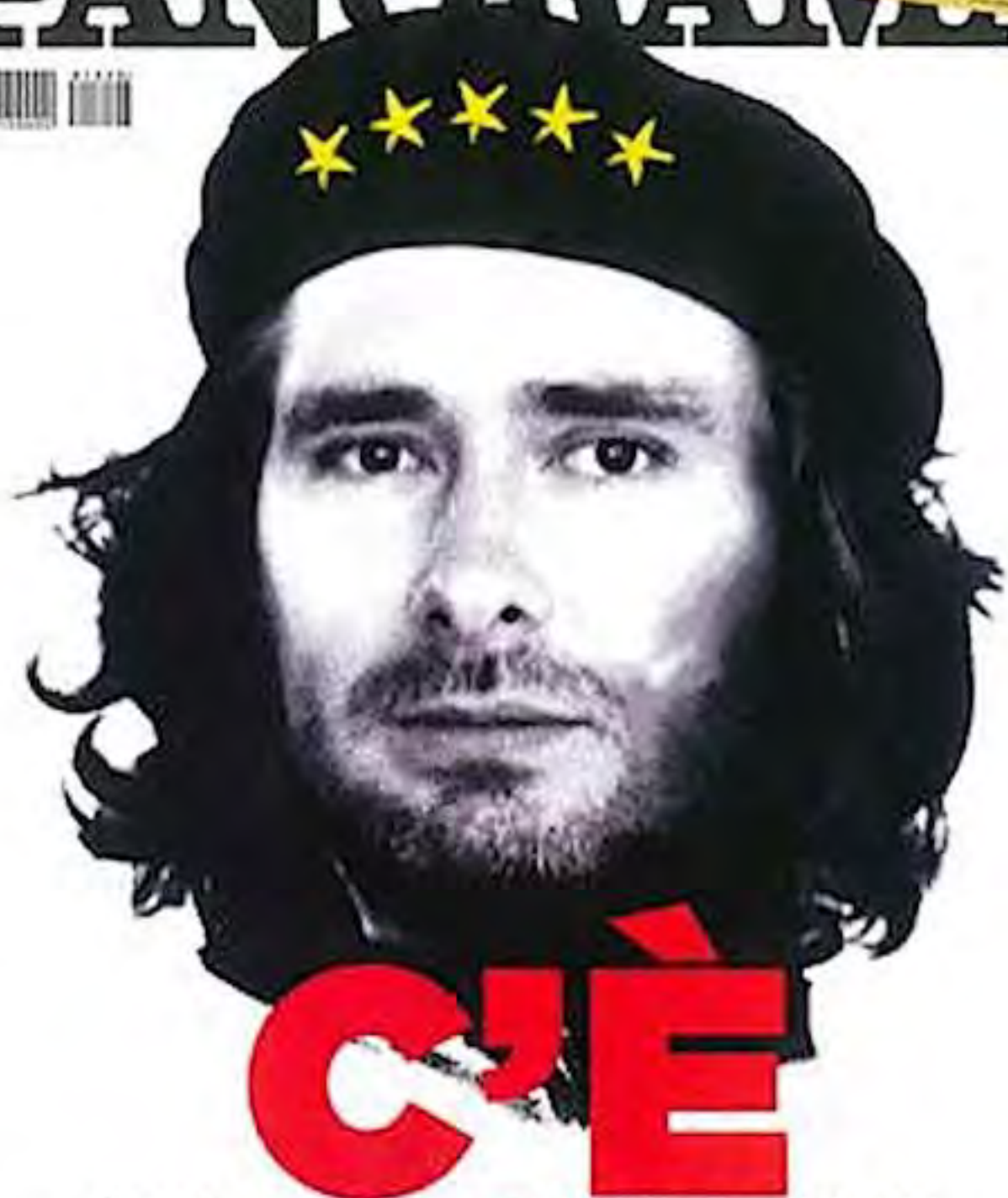


REPORTAGE DAL CENTRO ITALIA

Viaggio tra i reduci del terremoto

PANORAMA



C'È

Come Che Guevara, **Alessandro Di Battista** ha passato mesi tra i campesinos latino-americani per preparare il suo ritorno in Italia e rilanciare il grillismo duro e puro. A *Panorama* conferma: «Sto arrivando».

Il mondo dello scooter è in continua evoluzione. Quando la Piaggio aggiunse una ruota, aprì una strada che altri hanno seguito. Adesso sono arrivati alla quarta ruota, come quella del Qooder, moto tecnologicamente innovativa.

Prima due, poi tre, ora quattro

di Alessandro Pasi

Il Qooder, nonostante il peso di 270 kg, è facile da guidare: baricentro basso e quattro ruote che lo sostengono.



Tre meglio di due e quattro meglio di tre. Sulla stabilità degli scooter è in atto una rivoluzione. Dal 2006. Quando, non senza qualche scetticismo, Piaggio ha introdotto l'MP3, primo scooterone con due piccole ruote davanti e un particolare sistema di sospensioni basculanti che, quando ci si fermava al semaforo, tirando la leva del freno anteriore si bloccavano, tenendolo in verticale. Le due ruote anteriori avevano un altro fondamentale pregio: garantivano un'aderenza a prova di bagnato, pavé cittadino e foglie sull'asfalto, condizione nelle quali gli scooteristi a due ruote diventano in genere tremebondi. Un fattore decisivo per il suo affermarsi, soprattutto nei confronti della clientela automobilistica, timorosa della precarietà delle due ruote.

Lo scetticismo? L'MP3 appariva grosso, massiccio e poco agile. Ma chi lo provava se ne innamorava. Poi nel 2015 fu la volta dei giapponesi di Yamaha con il Tricity, tre ruote ma quelle anteriori con sospensioni più semplificate, in modo da ridurre il peso, nota un po' dolente del veicolo della Piaggio. E che scoraggia ancora parte del pubblico scooterista, in particolare quello femminile che privilegia leggerezza e uno stile (Vespa, Honda SH...) più snello. Il passo dopo non poteva che essere su quattro ruote, in modo da unire stabilità e aderenza a una maggiore trazione. Lo ha fatto la Quadro Vehicles presentando il Qooder all'Eicma del 2017, azienda privata con sede in Svizzera e fabbrica a Taiwan. E che ora all'Eicma 2018 (dall'8 novembre) raddoppierà l'offerta col gemello più tecnologico XQooder.

La Quadro Vehicles, costituita nel 2011, non ha avuto fretta. «Non volevamo che il nostro veicolo fosse chiamato semplicemente uno scooter a quattro ruote» dice Paolo Gagliardo, Ceo della società: «L'obiettivo era una nuova idea di veicolo. Grande quanto uno scooter, ma con la tenuta e la trazione di un'automobile, grazie alle quattro ruote da 14 pollici e la doppia trazione».



Il Qooder ha il sistema di sospensioni basculanti anche dietro, così da consentire la perfetta inclinazione e tenuta del quadriciclo. La trazione a cinghia, con differenziale, è sulle ruote posteriori, proprio come nelle automobili.

Il Qooder nasce intorno a un telaio a quadrilatero, con il motore centrale e una doppia trazione sulle ruote posteriori con differenziale meccanico all'uscita del motore. Così lo sterzo è preciso e dietro c'è sempre una ruota in presa, anche sui fondi più difficili. Ma la tecnologia brevettata da Qooder, la HTS (Hydraulic Tilting System) riguarda il sistema delle sospensioni che sono indipendenti su ogni ruota (come sulle automobili) e basculanti al posteriore, ma con un sistema idropneumatico attivo (meno pesante di circa 30 kg rispetto alla concorrenza); simile, per capirsi, a quello delle mitiche Citroen DS e che dà una sensazione di leggerezza e di straordinaria tenuta di strada.

«La nostra idea» continua Gagliardo «è offrire un veicolo con la sicurezza di un'auto e la maneggevolezza di uno scooter. Il peso, 270 kg, è ripartito in maniera ottimale e chi guida non lo avverte perché, quando si ferma, il Qooder non ha bisogno di essere tenuto su con le gambe. Il nostro pubblico? Metà automobilisti che non hanno mai pensato a uno scooter perché ne hanno timore e metà scooteristi che vogliono un mezzo più tranquillizzante, specie con il cattivo tempo». Il Qooder ha un motore monocilindrico di 400 cc con 32 CV, un serbatoio da 14 litri, è lungo 2 metri e 20 e ha un'altezza della sella a 78 cm. E si guida con la patente B. Il prezzo è 11.490 euro, ma Gagliardo si è accordato con la società di noleggio ALD per offrire forme di noleggio a lungo termine (tutto compreso) a 185 euro mensile.

Prossima sfida? «Stiamo lavorando sul Qooder elettrico» conclude Gagliardo: «Abbiamo un accordo con la californiana la Zero Motorcycles per la fornitura dei motori. Avrà un'autonomia vera di 200 km, e sarà prodotto in Europa». E forse questo è il passo decisivo: dopo sicurezza e stabilità, il motore elettrico, ovvero l'azzeramento delle emissioni. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quelli che tre è meglio di due

i principali player degli scooter a tre ruote sono la piaggio che fu pioniera con il suo MP3 e la Yamaha con il Tricity.

Prima fu MP3 della Piaggio...



...poi il Tricity della Yamaha

