

Christian Cavaciuti



Minacciati da normative spesso improvvise, i quadricicli occupano fasce di mercato strategiche e puntano a ritagliarsi in futuro spazi sempre maggiori

Con Stefano Casalini, Presidente del Gruppo Quadricicli, facciamo il punto su questo "piccolo mondo"

"Piccolo

"Immaginate di percorrere una bella strada di campagna: il tracciato è mosso, il paesaggio gradevole, la giornata perfetta. D'improvviso vi trovate davanti un veicolo che procede a 45 all'ora. Vi infastidisce? Sicuramente: ma molto dipende anche da che tipo di veicolo è. Un'Ape, per esempio, è più facile da accettare: in un certo senso, fa parte del paesaggio delle nostre campagne. Se invece si tratta di un quadriciclo, c'è molta meno pazienza."

In quest'immagine evocata da Stefano Casalini, Presidente dell'omonima azienda piacentina e del Gruppo Quadricicli recentemente costituito in seno all'ANCMA, l'associazione dei Costruttori ciclo e motociclo – la legge equipara i quadricicli a ciclomotori o a motoleggere – sta il problema di fondo dei quadricicli. Un problema, soprattutto in Italia, di conoscenza e di immagine di questa tipologia di veicoli, che si vendono in quasi 30.000 unità l'anno in Europa ma che continuano ad essere "oggetti non

identificati" per la maggior parte degli utenti della strada.

Eppure il quadriciclo non è una presenza recente. La Casalini iniziò a produrre il Sulky nel 1970: aveva tre ruote ed era la naturale evoluzione per la mobilità personale degli scooter utilitari; più tardi la francese Aixam ridefinisce il mercato con un modello a quattro ruote. Questi veicoli prendono piede, soprattutto nelle campagne francesi, italiane e spagnole, e la legislazione non tarda molto: la Direttiva 92/61/CEE del 1992, che definisce il quadriciclo a livello europeo, è la stessa che riguarda i veicoli a motore a 2 e 3 ruote. In Italia viene recepita con Decreto del Ministro dei Trasporti del 5 Aprile 1994. La norma distingue tra quadricicli leggeri, con massa a vuoto inferiore a 350 kg, velocità massima non superiore a 45 Km/ora e potenza massima netta non superiore a 4 kW, equiparati ai ciclomotori e conducibili con patentino; e quadricicli, con massa a vu-

to non superiore a 400 kg (550 kg se adibiti a trasporto merci) e potenza massima netta non superiore a 15 kW (20,4 Cv), equiparati ai tricicli (l'Ape, per intenderci) e conducibili con patente A.

"Per la legge, siamo ciclomotori in tutto e per tutto. Poi, dal momento che abbiamo quattro ruote, fa comodo paragonarci all'automobile; e sta bene, perché per tante cose è il nostro riferimento naturale; ma trovo ingiusto che poi ci coinvolgano in polemiche sulla sicurezza, perché fra i ciclomotori siamo di certo i più sicuri." Stefano Casalini punta a chiarire le cose su questo spinosissimo tema che è stato di recente posto dai media, che hanno puntato il dito contro l'assenza di crash-test. Ma il problema è legislativo, non certo legato alla volontà dei Costruttori. *"La situazione è paradossale: a uno scooter nessuno chiede un crash-test, eppure non mi sembra che protegga chi la guida più di un quadriciclo. Anzi: un quadriciclo funziona come un casco integrale esteso a tutto il*



CASALINI SULKYDEA

Motore diesel Mitsubishi, bicilindrico in linea, 538 cc, potenza max 4 kW, coppia max 15 Nm. Trasmissione automatica con CVT. Freni anteriori e posteriori a disco. Sospensioni anteriori McPherson, posteriori a ruote indipendenti. Pneumatici 155/65 R 13. Telaio tubolare in tubi d'acciaio, trattato con cataforesi. Carrozzeria in resina poliestere rinforzata con fibra di vetro.

Prezzi da 11.590 euro.

è bello"

corpo." È proprio per via dell'assimilazione ai ciclomotori che la legge non prevede crash test. Molti Costruttori, poi, li hanno effettuati privatamente, ma con risultati in pratica impossibili da interpretare. "Non c'è nessuno standard per valutare i risultati di un crash test. I capitolati auto non hanno senso per i quadricicli: tanto per cominciare, prevedono un urto a 68 km/h, una velocità che un quadriciclo nemmeno raggiunge! E poi bisogna decidere come valutare gli effetti della massa a vuoto, che nel risultato delle prove di crash ha un'importanza notevole: è vero che in un urto contro un'auto il quadriciclo esce più malconcio, ma lo stesso vale per un'auto contro un furgone, per un furgone contro un camion e via di questo passo." Si sa, l'Italia è il Paese degli allarmi improvvisi e improvvistati. "Su di noi si sono dette un sacco di stupidaggini. A Roma, dove i quadricicli vanno di moda fra i ragazzini, ci hanno coinvolti nella crociata contro le stragi del sabato sera. Peccato che stando alle statistiche, il quadriciclo sia la catego-

AIXAM A721 SPORT

Motore anteriore, bicilindrico in linea, 400 cc, potenza max 4 kW, coppia max 14 Nm. Trasmissione automatica con CVT. Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo. Sospensioni anteriori McPherson, posteriori a ruote indipendenti e bracci tesi. Pneumatici 145/70 R 13. Telaio in alluminio, carrozzeria in ABS acrilico. Prezzi da 12.700 euro.



come piccoli "must" e sono direttamente i figli a chiederli ai genitori. Che devono affrontare sacrifici non trascurabili, dal momento che un quadriciclo nuovo viaggia normalmente tra i 9.000 e i 12.000 euro. "Bisogna anche qui ricordare che per numeri e tecnologia siamo più vicini al mondo delle due ruote. E se ci paragoniamo ai due ruote costruiti in Italia, non trovo che siamo fuori prezzo."

Il mercato storico, comunque, rimane quello dei "super-adulti": qui il quadriciclo risponde ad un'esigenza di mobilità individuale dove i mezzi pubblici sono insufficienti. "Bisogna tenere presente l'impatto sociale di fenomeni come la desertificazione commerciale dei piccoli centri", osserva Casalini: "chi abita in campagna o in montagna ha bisogno di un mezzo anche solo per i piccoli spostamenti, per fare la spesa. Una coppia di adulti acquista alimentari per una ventina di kg a settimana, e se si è obbligati a spostarsi si tende a comprare tutto in una volta, mentre prima si poteva andare anche tutti i giorni. Se si aggiunge l'allungamento della vita e la sempre più frequente separazione geografica tra genitori e figli, è facile prevedere come il mercato potenziale per questi veicoli sia anche maggiore dei numeri che si sono visti finora."

Cosa bisogna aspettarsi da questi singolari veicoli, omologati come ciclomotori ma sempre più parenti delle auto nelle tendenze generali alla crescita delle dimensioni, all'arricchimento delle dotazioni, all'aumento delle versioni, con la creazione di veri e propri segmenti e nicchie (sportive, spider, pick up...) anche se più negli allestimenti che non nelle caratteristiche tecniche? Con la costituzione del Gruppo quadricicli, le Case hanno finalmente una voce unitaria che possono far sentire agli organi legislativi. Si spera che diventi quindi possibile arrivare a normative che soddisfino tutti, certifichino qualità e sicurezza, e consentano al mercato di crescere secondo le proprie potenzialità. Per un settore occupato in buona parte da costruttori italiani, sarebbe di certo un'ottima notizia.

Breviario del quadriciclo

È possibile guidare un quadriciclo senza patente.

Dipende dal tipo di motorizzazione. Si possono guidare con il solo patentino i modelli con motore diesel o elettrico con potenza non superiore ai 4 kW. Per le motorizzazioni a benzina fino i 15 KW è sufficiente la patente A. La legge 168 del 17/08/2005 prevede che dal 01/10/2005 anche i maggiorenni, per condurre un ciclomotore, debbano possedere o una patente di categoria A, B o superiore valida, oppure un certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori: il cosiddetto "patentino", con tanto di corso ed esame finale.

Chi ha la patente sospesa o revocata può guidare un quadriciclo.

No. Chi ha la patente di guida sospesa o revocata non può guidare un ciclomotore, a meno che la sospensione non sia legata ad un eccesso di velocità. Nemmeno con la patente scaduta si può guidare un ciclomotore.

I portatori di handicap possono guidare un quadriciclo.

Dipende. La patente deve sempre riportare il grado di handicap e la presenza eventuale di protesi; non in tutti i casi è possibile ottenere la patente per guidare i quadricicli, che possono essere dotati di ausili (omologati) per la guida. Se le visite mediche non riescono a chiarire se il veicolo in esame può essere guidato o meno, si può effettuare una prova pratica in presenza di una opportuna commissione medica che rilascia eventualmente l'abilitazione alla guida (art. 119 comma 4° del CdS).

Guidando un quadriciclo è possibile perdere dei punti sulla patente.

Attualmente no, nonostante l'introduzione del patentino. Ma la proposta è in discussione.

I quadricicli possono circolare su autostrade e tangenziali.

Dipende. Il Codice della Strada non limita l'accesso alle autostrade ai quadricicli, bensì solo il peso minimo. Hanno accesso alle autostrade, alle tangenziali ed alle strade secondarie importanti (per queste definizioni si vedano gli artt. 2 comma 2/A e 2 comma 2/B del Codice della Strada) solo i quadricicli con massa a vuoto superiore a 400 kg o con massa complessiva superiore a 1300 kg (art. 175 comma 2/b del Codice della Strada).

I quadricicli possono entrare nel centro storico chiuso al traffico.

Sì, in genere, e questa è una delle ragioni del successo di questa tipologia di veicoli.

Su un quadriciclo è possibile portare un passeggero.

Sì, su quelli pesanti, e anche su quelli leggeri da quando è stata adottata questa possibilità sui ciclomotori. Bastano rispettivamente la patente A e il patentino, ma occorre aver compiuto i 18 anni di età.

Il bollo è lo stesso per un quadriciclo e per un ciclomotore.

No. I quadricicli leggeri (cioè le microvettture) sono tecnicamente equiparati ai ciclomotori (hanno gli stessi limiti di velocità e cilindrata); tuttavia, dal 1° gennaio 2003, tali veicoli sono soggetti ad una tariffa più alta rispetto a quella dei ciclomotori: 55 euro su tutto il territorio nazionale.

LIGIER X-TOO MAX

Motore anteriore diesel bicilindrico in linea raffreddato a liquido, 505 cc, potenza max 4 kW a 3.000 giri/min, coppia max 15 Nm a 2.400 giri/min. Trasmissione automatica CVT. Freni anteriori e posteriori a disco. Sospensioni anteriori di tipo McPherson, posteriori a ruote indipendenti. Pneumatici 145/65 R14. Telaio modulare ASF in alluminio, carrozzeria in ABS. Prezzi da 9.876 euro.



MICROCAR MC1 DYNAMIC

Motore anteriore diesel, Lombardini, bicilindrico in linea raffreddato a liquido, 505 cc, potenza max 4 kW a 3.600 giri/min, coppia max 19,6 Nm a 1.600 giri/min. Trasmissione automatica con CVT. Freni anteriori a disco anteriori e posteriori. Sospensioni anteriori McPherson, posteriori a ruote indipendenti. Pneumatici 145/70 R 13. Telaio ASF in alluminio, carrozzeria in ABS. Prezzi da 11.200 euro.



META SPORT

Motore anteriore diesel, Lombardini, bicilindrico in linea raffreddato a liquido, 505 cc, potenza max 4 kW a 3.600 giri/min, coppia max 14 Nm a 2.400 giri/min. Trasmissione automatica con CVT. Freni anteriori a disco da 210 mm e posteriori a tamburo da 150 mm. Sospensioni anteriori a triangoli sovrapposti, posteriori a ruote indipendenti. Pneumatici 165/65 R 14. Telaio tubolare in acciaio, trattato con cataforesi. Carrozzeria in ABS. Prezzi da 9.900 euro.



GUIDA ALL'ACQUISTO



EFFEDI MARANELLO

Motore anteriore diesel, Lombardini, bicilindrico in linea raffreddato a liquido, 505 cc, potenza max 4 kW, coppia n.d. Trasmissione automatica con CVT. Freni anteriori e posteriori a disco. Sospensioni anteriori McPherson, posteriori a ruote indipendenti. Pneumatici 155/65 R 13. Telaio tubolare in tubi d'acciaio inox. Carrozzeria in resina RTM. Prezzi da 11.316 euro.



CHATENET SPEEDINO

Motore Diesel, Lombardini, bicilindrico in linea raffreddato a liquido, 505 cc, potenza max 4 kW a 3.600 giri/min. Trasmissione automatica CVT. Freni anteriori a disco e posteriori a tamburo. Sospensioni anteriori McPherson, posteriori a ruote indipendenti e bracci tirati. Pneumatici 145/65 R 14. Telaio ASF in acciaio zincato



ITALCAR T3 SPORT

Motore anteriore diesel, Lombardini, bicilindrico in linea raffreddato a liquido, 505 cc, potenza max 4 kW a 3.600 giri/min, coppia max 14 Nm a 2.400 giri/min. Trasmissione automatica CVT. Freni anteriori a disco e posteriori a tamburo. Sospensioni anteriori McPherson, posteriori a ruote indipendenti. Pneumatici 145/60 R 13. Telaio misto in tubi d'acciaio e alluminio, carrozzeria in ABS-PMMA. Prezzi da 12.100 euro.

GRCAV EKE SPORT

Motore anteriore diesel, Lombardini, bicilindrico in linea raffreddato a liquido, 505 cc, potenza max 4 kW a 3.600 giri/min, coppia max 14 Nm a 2.400 giri/min. Trasmissione automatica con CVT. Freni anteriori a disco e posteriori a tamburo da 160 mm; impianto a doppio circuito. Sospensioni anteriori McPherson, posteriori a ruote indipendenti. Pneumatici 155/65 R 13. Telaio ASF in alluminio, trattato con cataforesi. Carrozzeria in ABS. Prezzi da 9.432 euro.



ria di veicolo a motore meno pericolosa in assoluto. Ed è vero che ci sono ragazzi indisciplinati alla guida: come ci sono nelle scuole, ma non per questo si pensa di chiudere le scuole! Invece si è proposto subito di innalzare a sedici anni l'età per guidare un quadriciclo. Siamo un Paese fatto così, anziché porre il problema dei controlli si preferisce scrivere leggi più severe."

Eppure non dovrebbe essere difficile stabilire uno standard per valutare veicoli costruiti fondamentalmente secondo due filosofie costruttive: struttura in acciaio accoppiata a carrozzeria in fibra di vetro verniciata (più costosa ma di qualità potenzialmente migliore) oppure struttura in alluminio accoppiata a carrozzeria in pannelli ABS termoformati ed estrusione nel colore finale (più sofisticata ma anche più difficile dal punto di vista della ripetibilità e della qualità). Anche perché i Costruttori sono concentrati esclusivamente in Italia (Casalini, Effedi, Garage Italia, Grecav, Italcar) e Francia (Aixam, Chatenet, JDM, Ligier, Microcar), e si spartiscono un mercato europeo stimato in circa 30.000 pezzi l'anno, due terzi del quale sono concentrati in Francia (8.000), Italia (6.000) e Spagna (6.000).

Il mercato italiano è polarizzato in due fasce: i minorenni e gli ultra-sessantenni, o "ultra-magiorenni" come preferisce chiamarli il dottor Casalini, mentre la fascia intermedia, appannaggio delle auto e delle moto vere e proprie, è interessata solo marginalmente. La fascia giovane è un fenomeno solo italiano, anzi praticamente quasi solo romano: non si è mai manifestato altrove, nemmeno in luoghi molto simili per clima e dimensione come Madrid o Atene. Il motivo del successo sembra risiedere nella maggior tranquillità ispirata ai genitori dalle 4 ruote rispetto alle 2 ruote. Tuttavia, il fatto che questo fenomeno sia tipico di Roma fa pensare che il fattore moda sia determinante: tra i giovani romani questi veicoli si sono imposti

JDM ABACA

Motore anteriore diesel, Yanmar, bicilindrico in linea raffreddato a liquido, 523 cc, potenza max 4 kW a 3.200 giri/min, coppia max 13,3 Nm a 2.200 giri/min. Trasmissione automatica CVT. Freni anteriori a disco e posteriori a tamburo. Sospensioni anteriori McPherson, posteriori a ruote indipendenti. Pneumatici 165/70 R 13. Telaio in acciaio zincato, scocca in vetroresina. Prezzi da 11.490 euro.

