

Off-road eléctrico

¿Te imaginas acceder al monte con una moto que no hace ruido y que, por ello, te permite pasar totalmente desapercibido? Esto es lo que nos ofrece la moto eléctrica de Quantya, y os aseguramos que la experiencia es inolvidable.

No es la primera moto eléctrica, pero sí la primera enfocada para un uso off-road que pasa por nuestras manos. Como es lógico, las incógnitas son muchas antes de pilotarla: ¿cuál es el tipo de respuesta del motor?, ¿se adaptará al uso off-road?, ¿de cuánta autonomía dispondremos?, etc. Pues bien, como veréis, estas dudas han quedado despejadas por completo con esta prueba.

La versión que hemos probado es la Evo Strada 01, que se caracteriza por ser la que está homologada y, por tanto, incorpora luces, intermitentes... En definitiva, todo lo necesario para poder circular en cualquier tipo de vías.

El concepto del motor es muy sencillo: una batería de polímero de litio de 48 V alimenta el funcionamiento del motor eléctrico, cuya potencia en esta versión es de 8,5 kW, que son equivalentes a 11,56 CV. La dosificación de la misma se produce por medio de un potenciómetro situado en el mando del acelerador. La cifra de potencia hace que la Strada se pueda conducir con el carnet A1, limitado a 15 CV, con lo que aprovecha la convalidación del carnet B y amplía así notoriamente el abanico de sus posibles usuarios. Una correa dentada conecta el eje de salida del motor eléctrico axial con la transmisión secundaria, que funciona por cadena. Curiosamente, el eje del piñón secundario es concéntrico con el del basculante, por lo que la suspensión trasera no se ve afectada por las tensiones de la cadena. Este sistema hace que el mantenimiento de la transmisión se reduzca al habitual engrase y tensado de la cadena y también que su durabilidad aumente de manera considerable.

Tres horas de gas

La autonomía del motor depende del uso que le demos. No es lo mismo que pilotemos por pistas llanas que por pendientes pronunciadas, en las que el motor se ve sometido a una fuerte carga de trabajo. Por tanto, podemos cifrar la autonomía entre 30 y 180 minutos, lo que permite una buena libertad de movimientos. El tiempo de recarga es de dos horas, y la batería está garantizada por dos años o mil recargas. Para recargarla no es necesario agotar del todo su carga, pues las de polímero de litio no tienen efecto memoria. Otro aspecto importante es el nivel de prestaciones. El fabricante anuncia una velocidad

máxima de 70 km/h, que hemos alcanzado sin dificultad. Debemos decir que para un uso off-road tranquilo, como el que se le supone, es más que suficiente.

En la parte ciclo, el chasis es un simple cuna desdoblado en acero. Equipa una horquilla Marzocchi con barras de 40 mm de diámetro, con regulación de hidráulicos en compresión y extensión. En una barra se regula el hidráulico de compresión, y en la otra, el de extensión; ambos reguladores están situados en el tapón superior de cada barra.

El amortiguador trasero es un Sachs, que se ancla al basculante por medio de un sistema progresivo de bieletas y que, en este caso, sólo nos ofrece regulación de precarga del muelle.

Los frenos son AJP, con un disco delantero de 260 mm y uno trasero de 200 mm.

Las dimensiones del conjunto son muy reducidas, similares a las de un ciclomotor. Su carrocería nos recuerda a la de los ciclomotores CH Racing, y si observamos con detenimiento sus componentes, éstos coinciden en buena parte de ellos, como discos y frenos, horquilla, amortiguador, etc. El conjunto pesa 85 kg y la altura del asiento se cifra en 915 mm.

Nuevas sensaciones

Una simple vuelta a la llave de contacto basta para que el motor esté dispuesto para la marcha. Dado que no se escucha ruido ninguno, es necesario tener precaución. Un pequeño giro en el acelerador pone la Strada 01 en movimiento, lo que puede desencadenar fácilmente una caída si no estamos preparados. La sensación es increíble, abres el puño del acelerador y la moto avanza de manera totalmente silenciosa, pero con una capacidad de aceleración asombrosa. Lógicamente, al comenzar a pilotarla lo hemos hecho como si de un motor de explosión se tratara, salimos de la curva, abrimos gas a fondo hasta la siguiente frenada, apuramos y volvemos a iniciar la maniobra. Sin embargo, el motor eléctrico requiere otro tipo de conducción; para que sea efectivo es preferible aprovechar las inercias en mayor medida, es decir, acelerar de un modo progresivo, sin golpes de gas, no apurar tan fuerte la frenada y conservar una velocidad de paso por curva algo más alta, para así no salir desde cero en cada curva. Aplicando este tipo de conducción, se alarga de manera considerable la





duración de la batería, pues los golpes de gas sólo hacen que la carga de trabajo se vea aumentada y, por tanto, que el tiempo de funcionamiento se reduzca.

Una vez que empezamos a entendernos, todo es diferente. Si consigues mantener un pilotaje fluido, la sensación es increíble: puedes llevar un ritmo considerable por caminos y senderos, y el silencio total en el que nos encontramos nos hace disfrutar y, por qué no decirlo, fluir en el entorno pasando desapercibidos. Puede parecer que de este modo las sensaciones quedan en un segundo plano, pero no es así, la aceleración del motor eléctrico te deja perplejo. La respuesta del motor es inmediata y el potenciómetro permite dosificarla según nuestras necesidades. No es para nada un propulsor brusco, y ello se traduce en una capacidad de tracción realmente asombrosa. Cuando encaras un salto, el golpe de gas del motor es suficiente para dirigir la moto hacia la dirección deseada, y por el bosque puedes ir saltando en los pequeños obstáculos con facilidad.

El nivel de prestaciones es suficiente para mantener un ritmo cómodo pero alegre y también para superar desniveles con pendientes muy pronunciadas. Queda claro que cuando nos adentramos en terrenos abruptos, la autonomía queda reducida, y es que cuando entramos en una subida fuerte con poca inercia, el motor sufre bastante, aunque en ningún momento nos ha faltado potencia en nuestro recorrido de pruebas. Simplemente, cuando la pendiente aumenta, la velocidad de ascenso va disminuyendo paulatinamente. A los más radicales, que gustan de las trialeras, les hemos de decir que el nivel de potencia de la Strada 01 es justo para encararlas con garantías. Sucede lo mismo que con una 125 4T, se queda justa de potencia en los ascensos y en los obstáculos más fuertes. En cambio, a nuestro modo de ver, la Quantya es más rápida que una 125 4T en las zonas llanas o en los senderos de bosque, donde su aceleración es muy superior y permite llevar un ritmo mucho más alto.

Uno de los aspectos clave en el funcionamiento de la moto eléctrica es la autonomía; nuevamente, la moto suiza nos ha vuelto a sorprender. Pese a nuestra corta experiencia con este tipo de propulsores y al uso intenso al que la hemos sometido en nuestra prueba y en la sesión de fotos, la duración de la batería ha superado una hora y media, por lo que seguro que en un uso más tranquilo, las tres horas anunciadas están garantizadas.

Hasta ahora, todo han sido elogios, pero, como es lógico, el motor eléctrico también tiene algún inconveniente. El primero es que si aplicamos un pilotaje intenso, diríamos que deportivo, un sensor de temperatura detiene el motor cuando ésta aumenta en exceso. A medida que te vas adaptando, la frecuencia es menor, pero cada vez que el sensor actúa, te ves obligado a estar unos cinco minutos parado hasta que la temperatura de funcionamiento vuelve a ser la adecuada. También resulta extraño que cuando en un descenso alcanzas una determinada velocidad y cortas gas, al volver a acelerar, el motor no responde hasta que el ángulo de giro del acelerador concuerda con la velocidad de giro de la rueda. No puedes descender con un hilo de gas continuado, así que lo acabas haciendo con el motor desconectado.



[1] La instrumentación es bastante completa y en lo que en una moto tradicional sería el depósito, está el indicador de carga de batería. [2] La moto se enchufa a un generador o a la corriente fácilmente. [3] El amortiguador está situado casi en vertical y lleva bieletas. [4] La transmisión primaria es por cinta, no por cadena. La situación del motor es la misma que en una moto de gasolina. [5] La batería es voluminosa. [6] Horquillas Marzocchi, regulables. [7] Detalle del alimentador externo de las baterías, que funciona a través de un generador de gasolina.

Ligera y manejable

La parte ciclo se beneficia de la ligereza del conjunto. La posición de conducción es buena; la carrocería, bastante estrecha, nos permite movernos sobre ella de manera muy cómoda. Tal vez un manillar un poco más ancho favorecería una mejor posición de los brazos, pero sólo es cuestión de acostumbrarse.

El chasis se muestra muy manejable y goza de una buena entrada en curva. El peso está bien situado y casi no afecta al funcionamiento de la parte ciclo.

Las suspensiones tienen dos caras. La horquilla delantera nos parece sensible y sus reguladores actúan en su funcionamiento. En configuración original, el hidráulico de extensión resulta algo lento, y ello hace que los impactos con las piedras y las pequeñas irregularidades del suelo sean un tanto secos. El amortiguador trasero es demasiado sencillo para una moto de su nivel, y lo decimos más por el precio que por las prestaciones. Su comportamiento en los impactos fuertes es muy seco, y ello se aprecia especialmente al caer de un salto, cuando el único ruido que podemos percibir es el del impacto de la rueda en el suelo. Por cierto, al no existir ruido ninguno, con la Quantya descubres nuevos sonidos que con una moto normal pasan totalmente desapercibidos. Por lo que respecta a los frenos, la potencia de los AJP es más que suficiente para las prestaciones del conjunto. El delantero muestra además un buen mordiente y el tacto necesario para dosificar la

La Evo Strada 01 es una moto enfocada al enduro tranquilo y a largos paseos por el monte

frenada. El freno trasero se acciona mediante la leva de la mano izquierda, la que utilizamos habitualmente para el embrague. Al principio cuesta acostumbrarse, pero está claro que si lo conseguimos en un scooter, también lo haremos en una enduro. La aparición de motos eléctricas es una excelente noticia para los amantes del off-road. A aquellos que tengan duda de si existirán las motos de campo si algún día desaparecen los motores de explosión, les podemos decir que el nivel de la Quantya es suficiente para satisfacer a la mayor parte de los aficionados al motociclismo de montaña. Sus prestaciones alcanzan un nivel impresionante, si tenemos en cuenta que es una de las primeras motos equipadas con este tipo de propulsor. Ahora sólo falta reunir los 9.048 euros que vale la Evo Strada 01 para disfrutar de sensaciones totalmente nuevas en una moto de off-road.

Texto: **Albert Guerrero**

Fotos: **Pep Segalés**

Con la colaboración de Parcmotor Castellolí.

Ficha técnica

QUANTYA EVO STRADA 01

MOTOR	
TIPO	Eléctrico axial D.C Brush
BATERÍA	Quantya LIPO 48V
POTENCIA MÁXIMA DECLARADA	8,5 Kw (11,5 CV)
TRANSMISIÓN PRIMARIA	Correa dentada
TRANSMISIÓN SECUNDARIA	Cadena
TIEMPO DE RECARGA	120 min
AUTONOMÍA	30-180 min
CHASIS Y DIMENSIONES	
TIPO	Simple cuna en acero
DISTANCIA ENTRE EJES	1.310 mm
ALTURA ASIENTO	915 mm
PESO DECLARADO	85 kg
SUSPENSIONES	
HORQUILLA/D	Marzocchi/40 mm
AMORTIGUADOR	Sachs
RUELAS	
NEUMÁTICO DELANTERO	19"
NEUMÁTICO TRASERO	18"
FRENOS	
Ø DISCOS DEL TRAS.	260/200
BOMBA/PINZA DEL.	AJP/AJP
BOMBA/PINZA TRAS.	AJP/AJP

Lo más [+] Suavidad de funcionamiento y ausencia de ruido
Lo menos [-] Amortiguador trasero

Quantya Evo Strada 01: 9.048 []