

## TEST MOTTO

### QUANTYA EVO STRADA 01

# EL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ



*El camino hacia los vehículos no contaminantes o también llamados de emisiones cero se ha activado de una forma especialmente vigorosa a partir del periodo previo a la cruenta crisis económica que está atravesando el mundo. Con el petróleo rozando los ciento cincuenta dólares por barril y una conciencia ecológica cada vez más extendida, el impulso del que van a disfrutar este tipo de productos va a hacer que a medio plazo se extienda su uso de una forma generalizada. Hemos probado para vosotros una de las primeras moto off road propulsadas por un motor eléctrico y... ¡no va nada mal!*

Quantya es una compañía suiza que se creó hace ya cuatro años con la idea de fabricar y comercializar una moto eléctrica de off road, convirtiéndose así en uno de los proyectos pioneros en este campo. Sin duda todo un reto del que a la vista de la Evo Strada 01 han salido victoriosos.

Pero, ¿cómo es la Quantya? De entrada en lo primero en lo que vamos a reparar es en sus dimensiones, la moto es pequeña, mucho más que una convencional. Una sensación a la que colabora mucho la medida de sus ruedas, ya que monta 19" delante y 18" detrás, con neumáticos 2,75 y 3,5 respectivamente.

El aspecto evidentemente de entrada nos va a chocar un poco ya que el motor es absolutamente diferente a lo que estamos acostumbrados. El hueco donde se aloja el cilindro está ocupado por una gran caja negra que es la batería, mientras que los habituales carters alojarían ahora el motor eléctrico. Su reducido tamaño permite que el monoamortiguador esté en una posición mucho más adelantada que en una moto convencional, con lo que el basculante es también algo más largo.

Las suspensiones están de acuerdo con las prestaciones de la moto, montando una horquilla Marzocchi Shiver de 40 mm y un monoamortiguador Sachs.

Los frenos tampoco necesitan ser cosa del otro mundo y se usan discos de 260 mm en el tren delantero y 200 mm en el trasero.

Por lo demás evidentemente estamos ante una moto normal a nivel de plásticos, manillar y velocímetro, aunque repararemos enseguida en el indicador del nivel de carga de la batería situado en la zona donde en una moto normal encontraríamos el tapón del depósito de combustible.

#### >> SILENCIO, SE RUEDA

Evidentemente estábamos más que ansiosos por subirnos a la Evo Strada, mientras Lluís Auroux, el delegado de la marca en Catalunya nos explicaba amablemente todos los detalles sobre la moto. Era la primera vez que probábamos una moto off road movida por un motor eléctrico y no podemos negar que de entrada quizás éramos algo escépticos sobre su rendimiento, aunque como veréis si seguís leyendo estas líneas pronto cambiaremos de opinión.

Bueno, a por faena. Nos subimos a la moto, que no es demasiado alta (915 mm de altura de asiento) y la primera sensación es de comodidad y especialmente ligereza. Los mandos están en su sitio, aunque el manillar parece algo corto, le damos a la llave de contacto y... no pasa nada. Sólo un ligero zumbido anuncia que "algo se mueve" en la moto.

Está claro que los hábitos hacen al hombre y como esperábamos el típico "run run" del motor de explosión nos hemos quedado un poco desconcertados. ¿Y ahora que hago?, le pregunto a Lluís. "Simplemente dale al gas y acuérdate que tienes los frenos en ambas manetas, como en un scooter" me contesta, y con cierta precaución empiezo a enroscar el puño esperando que la Quantya empiece a moverse. Como el movimiento de mi mano derecha ha sido muy leve, por la precaución de no saber que pasará, la moto ni se mueve, por lo que acelero un poco más y con un ligero tirón se pone en movimiento. "¡Carallo!", como diría Juan, mi buen amigo gallego. ¿Voy en bici?, no, estoy sobre una moto que empieza a coger aceleración a un ritmo que sinceramente no esperaba.

Como no emite ruido alguno, sólo un ligero silbido del motor eléctrico y los lógicos sonidos de rodadura, no tengo una referencia clara de si voy deprisa o despacio o de si le estoy dando poco o mucho gas. Solo la velocidad con la que llegan los obstáculos me avisa de que no la Evo no es tan mansa como parece y más cuando me doy cuenta de que aún puedo enroscar más el puño del acelerador, lo que hago cuando encuentro una zona recta, con lo que la Quantya puede mostrarme todo su potencial y vamos realmente rápido, con una punta cercana a los 70 k/h, lo que en uso off road no está nada mal.

El carácter del motor eléctrico es claramente muy diferente al de uno convencio-



+  
ALGO NUEVO  
SILENCIOSA  
ECOLOGICA

-  
PRECIO  
SUSPENSIÓN TRASERA  
PRESTACIONES DISCRETAS

nal y la sensación de aceleración en los primeros momentos está al nivel de un buen motor de explosión, aunque se "acaba" mucho más rápido, con mucha menos estirada. Como no hay cambio de velocidades hace falta que nuestro cerebro asimile que no podemos subir ni bajar marchas, aunque en pocos minutos seremos capaces de controlarla a la perfección y más si tenemos algún scooter en nuestro garaje.

Probamos la moto en el Circuit Verd de Moia y pronto encaramos un tramo del circuito donde se celebran las míticas 24 horas de resistencia. Las prestaciones de la moto no están evidentemente al nivel de una moto de competición con motor de explosión, sino que están mucho más cercanas al de una 125 4T moderna, aunque la aceleración en los primeros metros es bastante superior, sin duda lo mejor de esta moto.

Pronto las primeras curvas, repechos, baches

y saltos nos dan la medida de la moto y lo que apreciamos es una ligereza más que acentuada, no en vano el peso de la Evo es de apenas 85 kg. Los frenos cumplen más que correctamente y las suspensiones lo mismo, aunque si lo que queremos es rodar muy rápido pronto nos muestran sus carencias en forma de rebotes, especialmente la trasera. Además las ruedas, de menos diámetro que las convencionales, hacen la moto muy ágil y es una delicia inclinarla y meterla en las curvas, pero el aplomo general se resiente en zonas muy rápidas y con baches. Los neumáticos tipo trail tampoco invitan a pasarnos de la raya, por lo que mantenemos un ritmo alegre y fluido, sin llegar a rápido.

La Quantly es una moto diferente y el pilotaje también debe serlo. Debemos olvidarnos de dar y cortar gas constantemente, como en una moto normal, y tenemos que intentar trazar fino y de-

jarla correr especialmente en las curvas. Evidentemente el motor no tiene la potencia de uno de gasolina, no tenemos golpes de gas disponibles ni podemos tirar del embrague si golpeamos un peralte. Si "matamos" la moto nos costará algo recuperar su ritmo normal y de paso castigaremos la carga de las baterías, con lo que reduciremos su duración.

En las bajadas su comportamiento también es peculiar, porque casi no hay retención y además si cortamos gas y lo volvemos a dar tendremos la sensación de "punto muerto" ya que el motor no actúa si la velocidad de las ruedas es más alta que le correspondería a la programada para el grado de obertura del puño de gas.

Tras una buena tanda salimos del circuito y enfocamos un camino con fuerte pendiente en el que la moto se comporta también con muy buenas maneras. Ya bastante más habituados al peculiar



## FICHA TÉCNICA

tacto del gas enseguida le encontramos la tracción y la Quantly sube sin demasiados problemas, aunque hay que hacerlo con el gas bastante fijo y sin poder improvisar demasiado por la falta de embrague. Nos atrevemos con un pequeño escalón de piedra que tampoco se le resiste siempre que lleguemos con una buena aceleración previa, ya que el "golpe de gas" en subida es de momento misión imposible para un propulsor eléctrico.

Por el tema de las fotos abusamos un poco de la trialera y de repente la moto se para. No pasa nada grave, simplemente hemos calentado demasiado el motor eléctrico, con lo que el sensor de temperatura se ha disparado y ha parado la moto. Tenemos que esperar unos minutos para que se enfríe y podemos continuar sin problema alguno.

Volvemos a la zona del paddock donde sin duda la moto levanta curiosidad y pronto estamos rodeados por otros pilotos que estaban rodando en el circuito. Cuando prueban la moto se repite el proceso que acabamos de contaros, un cierto escepticismo al subirse y una sonrisa de oreja a oreja al bajarse.

Por cierto, es importante acordarse de quitar el contacto al paramos porque si lo dejamos conectado, la falta de ruido hace que a cualquiera se le pueda ocurrir simplemente "acariciar" el puño de gas, con lo que la moto sale disparada con o sin piloto a su lomo. Nos ocurrió dos veces durante la comparativa y eso es algo que puede resultar peligroso.

La pregunta más recurrente entre los curiosos era la de la autonomía, que depende mucho de lo que le exijamos a la moto, tal como ya os hemos comentado más arriba. De todas formas casi un par de horas a pleno uso están garantizadas si le "damos al mango" y según la gente de la marca podemos llegar a tres horas si somos algo más prudentes. La recarga necesita de entre 30 y 180 minutos, dependiendo del nivel de descarga. Además la batería está garantizada por dos años o bien mil recargas.

Sin duda pronto vamos a ver más motos eléctricas en el mercado y la posibilidad de rodar con una máquina que no emite ningún ruido ni humos puede hacer que tengamos muchos más amigos entre los otros colectivos que comparten la montaña con nosotros. La moto es matriculable y por su potencia se puede conducir con el carnet A1 o el de coche.

Sinceramente creo que la Quantly no es de momento una moto dirigida a los más "quemados" que buscan subidas de adrenalina, pero sí que es la moto perfecta para aquellos que deseen pasear por el campo de una forma discreta, sin renunciar para nada a la diversión, ya que si queremos ir "ligeritos" la Evo Strada 01 nos proporcionará momentos emocionantes, aunque antes tendremos que desembolsar algo más de nueve mil euros por ella. Es el precio de ser de los primeros.

Para ir "de carreras" habrá que esperar un poco más, aunque LLuís nos comentaba sus planes para apuntarse a una famosa carrera de resistencia con una unidad equipada con suspensiones de carreras y el potenciómetro del motor a tope... ¡Estaremos allí para verlo!