



PROBAMOS LA PRIMERA MOTO DE ZERO APTA PARA CIRCULAR POR VÍAS PÚBLICAS

# Susurros eléctricos

Comenzamos a estar habituados a los scooters eléctricos, pero hoy os mostramos otro concepto, el de moto convencional pero en versión eléctrica. Es curioso ver que la gente se gira a tu paso... por la ausencia de ruido.

■ LLUÍS MORALES

Al llegar al emplazamiento previsto, John Lloyd, el californiano representante de la marca, y Edwin, su simpático ayudante, descargan de una furgoneta dos unidades de una extraña moto, la Zero S. Utilizamos una de ellas para realizar la habitual sesión de fotos estáticas y de detalle, mientras me dedico a dar vueltas con la otra. Para partir, simplemente das contacto, esperas que se realice el chequeo habitual en cualquier moto moderna y aceleras. No hay maneta de embrague, no hay pedal de cambio; los frenos o las suspensiones son convencionales, y la posición de conducción o incluso el tablier son más o menos los de

cualquier otra motocicleta de corte urbano. Ahora bien, arrancamos y primer shock: acelera desde parado con suavidad, pero aportando una notable sensación de energía. El hecho de abrir/cerrar el puño al hacer maniobras no implica tirón alguno de la transmisión (es directa, de relación única, y sin embrague de por medio). Hasta los 40-50 km/h, y en llano, acelera aproximadamente como un scooter de 150-200 cc, y pudimos comprobar que, en un tramo de fuerte pendiente, pasados los primeros metros iniciales, pasa a ganarles algo de terreno. De ahí en adelante, hasta llegar cerca de su velocidad máxima (los 100 de marcador), se desmarca claramente, fruto de que a medida que

el motor eléctrico gana velocidad de giro, convierte mayor cantidad de par —que se entrega de modo constante— en potencia.

**Par generoso**

Es una sensación curiosa: quizá no sea el conjunto más potente del mundo, pero el hecho de que el par motor generado por su corazón eléctrico sea superior al de las trails monocilíndricas de cilindrada media, pese a su reducida potencia, hace que siempre se obtenga un buen empuje al girar el puño. Eso sí, aquí no hay freno motor, y la potencia de frenada no resulta muy sobrada en estas unidades preserie, algo que se nos dijo que cambiaría de cara a las unidades que se comercialicen a partir del próximo mes de septiembre. Las suspensiones son firmes en cuanto a taraje original y pueden ajustarse a nuestro gusto. El sillín queda muy elevado, por lo que tenemos la sensación de que el manillar está muy cerca, pero es algo que se solventa eligiendo uno más bajo a la hora de configurar la moto (también hay otro amortiguador más corto en opción).



- Comportamiento predecible
- Economía de uso
- Estabilidad
- Par motor
- Ligereza
- Acabados de carrocería
- Frenada escasa
- Altura asiento



El instrumental es un viejo conocido en el mundo del aftermarket, pero adaptado al uso eléctrico.



En el costado izquierdo encontramos un desconector de corriente de seguridad.



El faro delantero tiene forma ovoide y está compuesto por un par de ópticas apiladas. Personal e inconfundible.



El freno delantero resulta algo justo en potencia; las llantas son de radios y de 16" en ambos trenes.

**Zero S**

MOTOR	
TIPO DE MOTOR	Eléctrico DC, con escobillas
BATERÍA	Li-Ion
POTENCIA MÁXIMA	22 kW, aprox. 31 CV
PAR MÁXIMO	8,63 kgm constantes
VOLTAJE	58 V a 70 Ah
CAPACIDAD CARGA	4 kWh
REQUISITO RECARGA	110 V-220 V, cargador externo con transformador
TRANSMISIÓN	Directa, por cadena de retenes
PARTE CICLO	
TIPO CHASIS	Doble viga en aluminio
BASCULANTE	Estructura de cuatro brazos soldados en alum.
GEOMETRÍAS	24° y 82,8 mm
SUSP. DELANTERA	Horq. invert. ajust. comp./ext., n.d./203 mm
SUSP. TRASERA	Amort. Manitou multiajustable, 229 mm
FRENO DELANTERO	1 disco lobulado n.d. mm, pinza de 2 pistones
FRENO TRASERO	1 disco lobulado n.d. mm, pinza de 1 pistón
NEUMÁTICOS	110/70-16" y 140/70-16"
PESOS Y DIMENSIONES	
PESO DECLARADO	102,1 kg
LARGO X ALTO X ANCHO	N.d.
DISTANCIA ENTRE EJES	1.416 mm
ALTURA ASIENTO	902 mm
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	96,6 km/h
CONSUMOS	
AUTONOMÍA	De 70 a 90 km
TIEMPO DE RECARGA	De 3,5 a 4 horas
CICLOS DE DESCARGA	N.d.
VIDA DE LA BATERÍA	6 años aprox.
GUÍA DEL COMPRADOR	
PRECIO	9.790 euros
GARANTÍA	2 años
IMPORTADOR	Zero Motorcycles www.zeromotorcycles.es

## El funcionamiento del conjunto motor-batería es impecable: si bien su aceleración es moderada, gana velocidad sin esfuerzo a partir de 40-50 km/h

Su recarga es rápida, apenas cuatro horas, y la autonomía varía mucho en función de lo que le exijamos, pero se anuncia que puede superar los 100 km. Si tienes donde conectarla al llegar a casa o al trabajo, no será un problema, pero, vamos, está claro que no está pensada para grandes trayectos fuera de la urbe. La batería, de litio, pesa menos de la mitad que una equivalente en Ni-MH o similar, no tiene efecto memoria y su duración es mucho mayor, además de no ser contaminante a la hora de desecharla. Si tenemos en cuenta que es una pionera, podemos considerar que está muy conseguida: su motor funciona perfectamente y el acabado del sobredimensionado chasis, por ejemplo, es excepcional; 9.790 euros tienen la culpa, si bien el plan Movele aporta 1.200 euros a descontar de su precio. Tras ello, ni un céntimo en gasolina. ¿Te atrae la idea de ser de los primeros en entrar en el futuro?

**EQUIPAMIENTO PROBADOR**

Marca: Leati-Brace  
Modelo: Moto GPX Club  
Color: Negro  
Prestaciones: Collarín multiajustable fabricado en plástico reforzado con nailon. Forro desmontable y lavable.  
PVP: 395,00 € (IVA incluido)  
Distribuidor: Mundo Tello SL 934 400 145  
info@tello.net

