

LA MARCA CALIFORNIANA PRESENTA UNA AMPLIA GAMA DE MODELOS MOVIDOS POR ELECTRONES

Las alternativas más convencionales

El catálogo de este año de Zero es espectacular, ya que incluye hasta siete versiones diferentes de motocicletas impulsadas por energía eléctrica. Son modelos aptos para todos los gustos, y adaptables a las necesidades de un amplio espectro de usuarios. Así es más fácil dar el salto y cambiar de mentalidad, porque se parecen mucho a los modelos de gasolina...

■ **LLUÍS MORALES**
Desde California (EE.UU.)

Santa Cruz es una pequeña ciudad de la costa californiana, al sur de San Francisco, que se hizo famosa, entre otras cosas, por ser la sede de una compañía del mismo nombre que fabrica planchas de surf, skateboards y bicicletas de montaña -dicen los que saben que la ciudad es un paraíso de estos deportes-. Es un emplazamiento privilegiado tanto por su bella costa llena de fuertes corrientes, olas espectaculares y rica fauna marina (voraces tiburones blancos incluidos) como por las densas montañas que la rodean. Un lugar así conlleva un carácter especial, y es, quizá, el que llevó a una serie de emprendedores de la zona a crear Zero Motorcycles hace unos pocos años. El caso es que a principios de 2009 lanzaron al mercado sus primeros modelos, de los que pudimos probar la S y la MX: dos de los integrantes del equipo con el que se creó Zero se encontraban recorriendo media Europa con una furgoneta, cuatro motos y los correspondientes cargadores, y se las dejaban probar a los medios con los que se cruzaban mientras buscaban crear una red de distribución. En su momento nos llamaron, y a las pocas horas llegaron los simpáticos John y Matt a enseñarnos sus productos. Aquellas motos tenían cosas buenas, pero también malas fruto de su juventud: los modelos de campo, y debido a algunos de sus componentes, también los de carretera, nos recordaban a artefactos contruidos a partir de motos de descenso sobredimensionadas. Sus responsables, tras dejárnoslas probar, se hincharon a pedirnos comentarios al respecto: les interesaba nuestra crítica, querían saber qué nos gustaba y que no de sus primeros retoños a los probadores europeos. Ahora, tras haber probado la gama 2011 al completo, nos queda claro que tomaron buena nota de lo que todos los medios les dijimos que

debían o no tener sus motos en el futuro. No esperábamos que pudiesen cambiar tanto y tan deprisa sus modelos; su capacidad de reacción nos ha sorprendido muy gratamente...

La nueva gama está compuesta por cinco modelos, pero desdoblados en siete, al tener versiones matriculables o no las más camperas. Parte de la culpa de que sea una oferta relativamente convencional desde los cánones que entendemos en el mundo de la moto, es culpa de que su responsable técnico es ahora Abe Askenazi, un simpático ingeniero nacido en México que ha estado nada menos que 14 años en Buell. En la presentación ya nos comentó haber empezado a trabajar en generaciones futuras, pero ya en este 2011 su mano se nota en que las nuevas Zero se parecen, tanto en parado como en marcha, a lo que esperas al subir en una moto de cada una de las categorías a las que corresponden. Y también en que los componentes que encuentras en materia de frenos, estribos, manillares, retrovisores... están dimensionados acorde a sus respectivas utilidades. Os explicaremos otro día cómo van las gamas X y MX (enduro y cross), pero para empezar nos vamos a centrar en los modelos de carretera y ciudad, quizá los más sorprendentes: la S/DS y la novísima XU, la primera Zero destinada exclusivamente a un uso urbano. Veamos cómo va cada una de ellas.

S de sorpresa

Respecto a la S de 2009, la Sport de carretera matriculable ha cambiado enormemente. Antes se trataba de un modelo al estilo supermoto, pero con un carenado que cubría la zona de la dirección y los laterales. Ergonómicamente está ahora mejor resuelta: para empezar continúa siendo un modelo un poco alto de asiento (832 mm), pero es que antes estaba a 902 mm y contaba con un manillar bajo que obligaba a adoptar una posición muy



extraña. Ahora es más natural, y los pies no se notan demasiado lejos del trasero. La S carga mucho más peso en la rueda delantera que antes, pero al mismo tiempo se nota más manejable gracias a sus ruedas de 17", antes 16". Suspensiones y frenos son lo que esperas de una supermoto o trail de corte urbano: deportividad y polivalencia al 50 %, pero no unos discos, una horquilla y un amortiguador de bici sobredimensionados, que es el tacto que desprendían en cierto modo los viejos modelos. El cambio es espectacular... Los nuevos componentes, y la nueva batería de iones de litio -un 12,5 % más capaz-, han llevado el peso de los 102,1 kg a los 135, pero a pesar de ello disponemos de mayor aceleración

Abe Askenazi, técnico procedente de Buell, junto a una de sus nuevas criaturas, la DS.

