

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 paradas 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.



La S dispone de suspensiones cortas y frenos acorde con las mayores prestaciones con las que cuenta respecto a sus discretas predecesoras.

Las S son las naked deportivas de la firma californiana. Respecto a sus predecesoras han ganado muchísimo en prestaciones, acabados y autonomía

y velocidad punta que antes, y en cuanto a manejabilidad, pensemos que con ella tendremos la sensación de subimos a una supermotard monocilíndrica... a la que se le ha quitado el motor. Su ligereza es espectacular para el aplomo que muestra en curvas, bien sean rápidas o lentas. Una vez lanzada, la velocidad punta es de casi 110 km/h, pero lo mejor es la aceleración casi instantánea que obtenemos al salir desde parado. A partir de 85 km/h se empieza a notar algo más perezosa, pero hasta ahí, acelera como una moto convencional de cilindrada media. Ahora, la S y la DS tienen una transmisión final por correa, lo que hace que la marcha sea increíblemente suave y silenciosa, sistema heredado de los años en Buell de nuestro amigo Abe, un enamorado de este tipo de transmisiones. No sólo no hace ruido y no requiere revisiones de tensión y engrase, sino que además está garantizada durante la vida de la moto. Como, además, no tenemos que estar pendientes de embrague o cambio alguno, sino que el acelerador sirve para ganar velocidad sin más preocupaciones, es fácil caer en la relajación mental más

absoluta. Rodar por los paseos marítimos de Santa Cruz y las carreteras de montaña acompañados únicamente por el ruido de los neumáticos y el zumbido del motor es una sensación única; tanto, que de vez en cuando hay que estar atentos al velocímetro para volver a darnos cuenta de que no se trata de un relajado paseo en bicicleta a lo largo de una pronunciada bajada... ¡Concentrémonos, que el puño derecho hace con facilidad que superemos los estrictos límites de las carreteras de California!

Dual Sport

La DS es similar, pero sus suspensiones tienen mayor recorrido (240 y 196 mm, por 140 y 151 en la S) y, curiosamente, sus ruedas son más pequeñas (más estrecha la delantera, y de 16" la trasera), aunque pese a ello es capaz de incorporar neumáticos asfálticos o bien mixtos, en función del uso que queramos darle. Su asiento está más elevado, además de contar con un guardabarros alto. Las distintas suspensiones hacen que cuente con unas geometrías más abiertas y una batalla algo mayor, por lo que es más

ratonera, se puede conducir de modo más despreocupado, pero pisa con menor aplomo delantero. Es una especie de trail asfáltica superligera, mientras que la S es un híbrido entre supermotard y naked de corte streetfighter, al estilo de una KTM Duke III, pero a escala. Ambas comparten chasis (un doble viga de aluminio muy liviano y robusto), batería y motor, y su cargador integrado permite la recarga de las baterías de litio en unas 4 horas (2,3 h con el cable suplementario opcional, que permite la recarga rápida en la toma habitual destinada a coches eléctricos). Se estima que la vida de las baterías supera los 112.000 km sin caer por debajo del 80 % de la capacidad inicial, así que podemos decir que su vida será superior a la del vehículo en la inmensa mayoría de los casos. La autonomía estimada es de algo más de 90 km, y si bien es algo justa para lo que consideramos útil hoy en día, Abe nos confirmó que antes de cinco años creen que podrán igualar en prestaciones, autonomía y precio a los actuales modelos de gasolina. Al tiempo.

Urban Crosser

La XU es una máquina novedosa en la gama Zero: partiendo del chasis de las nuevas cross y enduro -también de aluminio, pero de tubería de sección cuadrada, menos voluminoso que el de las S/DS- han realizado una moto destinada a callejear con agilidad y soltura, de enorme ligereza



El cable opcional de recarga rápida permite completar el repostaje completo en poco más de dos horas en las S/DS, y en una en la XU.

La XU es un gran invento: supone la primera alternativa eléctrica al scooter para un uso exclusivamente urbano.

(se anuncia un peso total de 99 kilos, que no nos parecen nada alejados de las sensaciones que nos aportó en la prueba). Cuenta, asimismo, con asiento muy bajo, a 808 mm del suelo, pero con el añadido de ser una moto sumamente estrecha, así que llegar con los pies al suelo es facilísimo para conductores de cualquier morfología. Si bien su velocidad máxima es reducida (algo más de 80 km/h), la aceleración hasta los 55-60 km/h es casi instantánea, mucho mejor que en una moto de poca cilindrada en la que se deba desembragar, insertar la primera, soltar la maneta, acelerar, volver a operar para insertar la segunda y probablemente hasta la tercera. Aquí todo eso se hace más deprisa, y únicamente girando el puño, como si de un pequeño scooter se tratase. Si la comparamos con la S, echamos de menos algo más de firmeza en las suspensiones y potencia en frenos, pero eso no quiere decir que vaya justa, sino que empleamos como referente el modelo más rígido y deportivo de la firma.

Lo mejor de la XU es el hecho de que, como sucede con las Zero más camperas, la batería es extraíble. Retirando el tirante de soporte del costado derecho se accede a la circuitería y a su conector; una vez liberados éstos mediante un gatillo, la batería queda libre para ser extraída por ese mismo lado. En caso de que dispongamos de un espacio en casa o en el trabajo donde tener un cargador fijo, podemos hacernos con una segunda batería y de ese modo disponer siempre de una unidad completamente cargada. Su autonomía máxima en ciudad se estima en unos 48 km, que pueden resultar muy escasos para quienes realicen trayectos interurbanos, pero no hay que olvidar que se destina únicamente a las calles de nuestras ciudades, donde los desplazamientos diarios

apenas superan los 15-20 km en total a lo largo del día. La recarga completa se realiza en 2 horas, o en 1,2 si añadimos la opción de carga rápida. El único inconveniente que le vemos es el hecho de que en este modelo resultaría especialmente adecuada la transmisión por correa de sus hermanas; aunque es posible incorporarla opcionalmente.

Conclusiones electrizantes

Visto lo visto, nos queda claro que a día de hoy las Zero son motos como esperamos que se construyan las motos. La autonomía puede ser un hándicap para muchos, pero con lo que hoy nos ofrecen, ya habrá otros muchos que sí podrán hacer encajar alguna de estas máquinas en sus necesidades diarias o de ocio. Si la cosecha 2011 nos ha dejado gratamente sorprendidos, queda claro que la de dentro de unos pocos años ya superará en todo a la de gasolina. Un combustible que para entonces seguramente superará ya los 2-2,5 euros el litro, mientras que la recarga de cada una de estas Zero oscila entre los 21 y los 48 céntimos de dólar en EE.UU., y algo más en nuestra vieja Europa, pero muy poco más. Aunque, y exagerando mucho, hablásemos de un euro por cada recarga, la diferencia es elevadísima respecto a la gasolina, y contamos con motores exentos de mantenimiento... El tiempo hará que las baterías sean más baratas y, por tanto, que la diferencia de precio a la hora de comprar una moto eléctrica sea menor frente a las de gasolina. Mientras tanto, subvenciones como el Plan Movele -aunque su período de vigencia finalizó el pasado 31 de marzo, será sustituido en breve por planes equivalentes- nos harán algo más llevadera la compra. Si queréis saber más sobre su uso, en breve podremos comentaros el resultado de la primera prueba exhaustiva de estos modelos en España, de modo que os comentaremos cómo se convive con una de ellas. ●

Zero S / DS / XU	
MOTOR	
TIPO DE MOTOR	Eléctrico DC con escobillas refrigerado por aire forzado, longitudinal (XU: transversal)
POTENCIA MÁXIMA PAR MÁXIMO	31 CV
BATERÍA	Li-Ion
CAPACIDAD MÁXIMA	S y DS: 4,4 kWh; 2 kWh
CAPACIDAD NOMINAL	S y DS: 3,9 kWh; 1,7 kWh
REQUISITO RECARGA	110V - 220V, cargador interno, cable con transformador (XU: cargador externo). Cable y conector de carga ultrarápida opcional
TRANSMISIÓN	Directa por correa (XU: cadena de retenes)
PORTE CICLO	
TIPO CHASIS	Doble viga en aluminio (XU: multitubular de aluminio)
BASCULANTE	Estructura de cuatro brazos soldados en alum.
GEOMETRÍAS	22,7" y 71 mm / 24,8" y 71 mm / 24,2" y 83 mm
SUSP. DELANTERA	Horquilla invertida ajustable en compresión y extensión, 140 / 240 / 135 mm
SUSP. TRASERA	Amort. directo al basculante multiajustable, 151 / 196 / 140 mm
FRENO DELANTERO	1 disco lobulado 310 mm, pinza de 2 pistones (XU: disco lob. 220 mm, pinza 2 pist.)
FRENO TRASERO	1 disco lobulado 220 mm, pinza de 1 pistón
NEUMÁTICOS	S: 110/70-17 y 130/70-17 / DS: 100/80-17 y 110/90-16 / XU: 90/90-19 y 110/90-16
PESOS Y DIMENSIONES	
PESO DECLARADO	135 / 135 / 99 kg
LARGO X ALTO X ANCHO	N.d.
DISTANCIA ENTRE EJES	1.410 / 1.430 / 1.380 mm
ALTURA ASIENTO	832 / 908 / 808 mm (asiento bajo opcional: 781 / 857 / 757 mm)
CONSUMOS	
AUTONOMÍA	S y DS: de 70 a 93 km / XU: de 40 a 48 km
TIEMPO DE RECARGA	S y DS: 4 h / 2,3 h con cable de carga rápida opcional (XU: 2 h / 1,2 h)
CICLOS DE DESCARGA	N.d.
VIDA ESTIM. DE LA BATERÍA	112.000 km S y DS / 52.000 km XU
GUIA DEL COMPRADOR:	
PRECIO	9.995 / 10.495 / 7.995 euros (con 1.200 euros previstos de subvención estatal: 8.795 / 9.295 / 6.795 euros)
GARANTÍA	2 años
IMPORTADOR	Suzuka Zero, 93 533 31 34 www.suzukazero.es