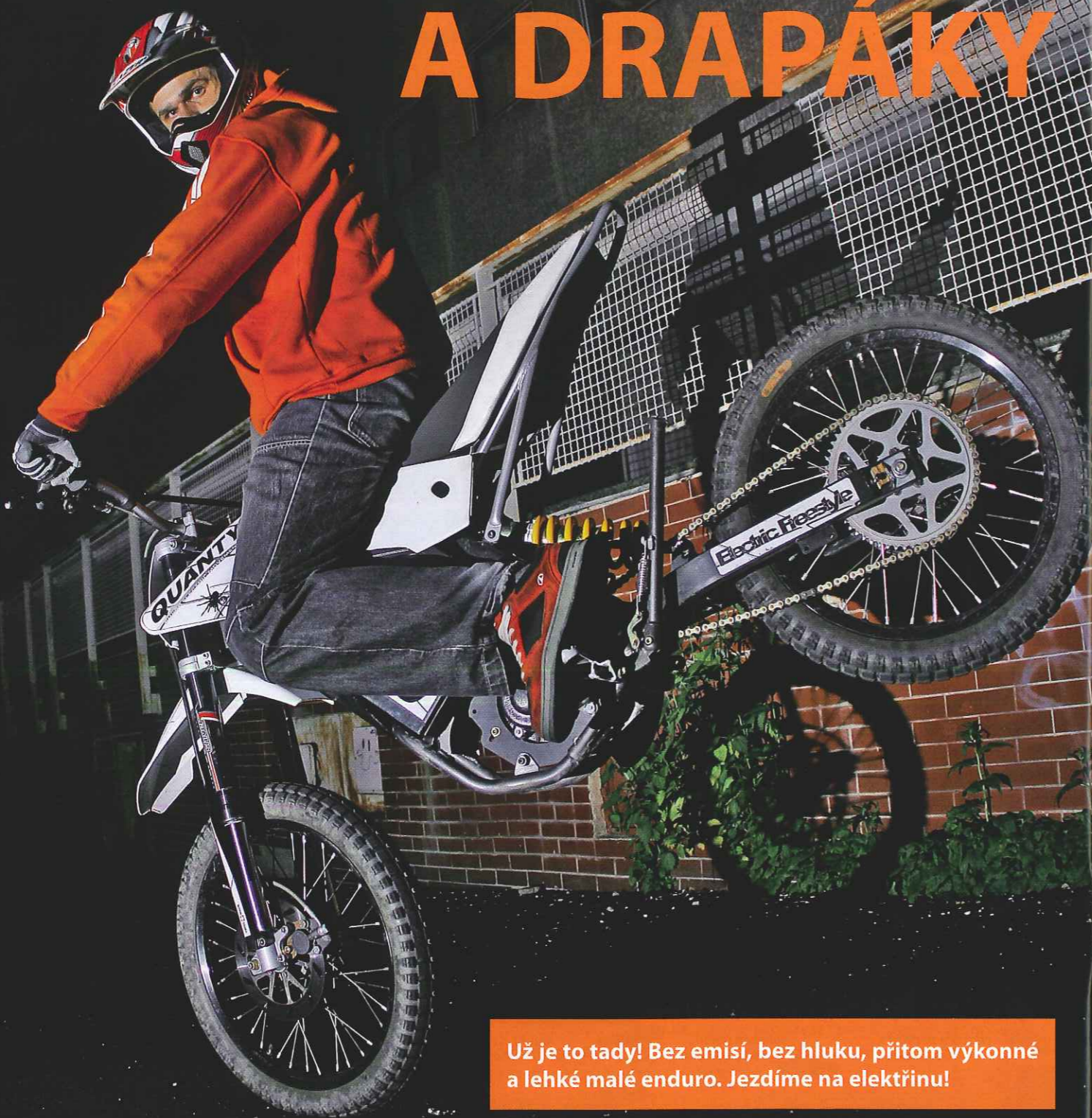


# VOLTY, AMPÉRY A DRAPÁKY



**Už je to tady! Bez emisí, bez hluku, přitom výkonné a lehké malé enduro. Jezdíme na elektrinu!**

Všechno je jen v bateriích. Šasi je běžné jako pro spalovací motor, vyhovující elektromotor už lidstvo dovede vyrobit určitě nejméně sto let. A tak jakmile existují akumulátory, do kterých je možné při jejich co nejnižší hmotnosti

uložit hodně elektrické energie, záleží už jen na jejich ceně, aby se dala vyrobit ekologická vozidla s ekonomickým provozem. Právě akumulátory zaznamenaly díky telekomunikační technice velký krok vpřed, a proto se snad nemusíme

tolik bát budoucnosti, kdy dojdou fosilní paliva a auta a motocykly se spalovacími motory skončí v muzeích.

Elektromobily celkem běžně jezdily už před sto lety a spolu s motory s vnitřním spalováním (benzínovými) bojovaly

s parními pohony. I přes účinnost elektromotoru 90% proti nejvýše dvacetiprocentní účinnosti běžných spalovacích motorů je ale krátký dojezd a obrovská hmotnost olovených nebo niklových akumulátorů nadlouho odsunuly nejvýše do role pohonu manipulační techniky, používané v uzavřených halách.

U jednostopých vozidel se jako vážné míněný zdroj pohonu dříve objevily olovené akumulátory jen v různých motorových koloběžkách, skútrech s omezeným dojezdem a pro pomocný, kombinovaný pohon jízdních kol.

Proti složitému spalovacímu motoru, doplněnému ještě spojkou a převodovkou, s potřebou výměny olejových náplní, filtrů a mnoha opotřebujících se dílů, sestává přitom elektromotor jen z mála součástí s vysokou, až téměř neomezenou

životností. Elektromotor také dokáže okamžitě poskytovat plný výkon, nemusí se zahřívat, takže je velmi vhodný i na velmi krátké pojezdky, aniž by na takový režim doplácel sníženou životností.

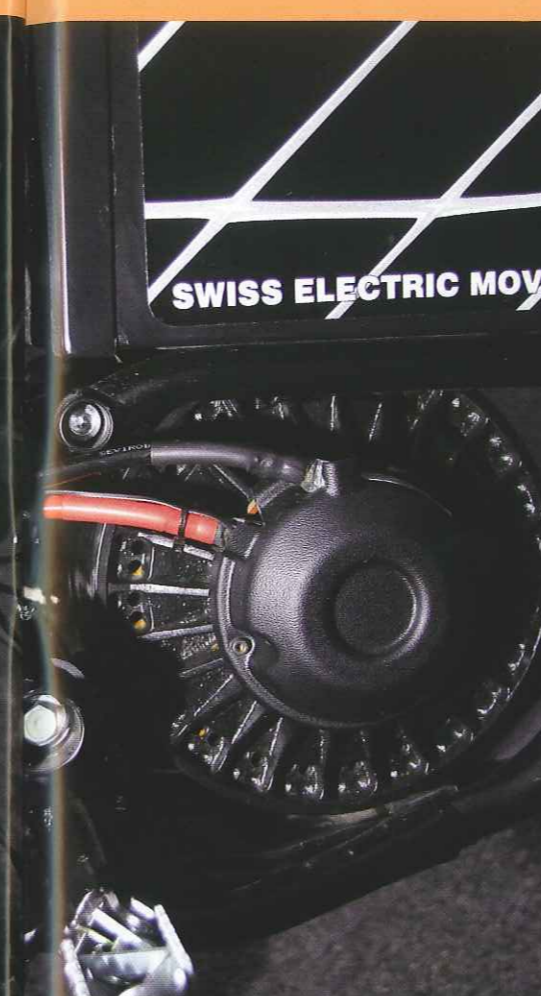
Technologie akumulátorů na bázi lithia, používaných masově především v mobilních telefonech, už dnes dosáhla takových parametrů poměru hmotnosti, kapacity a ceny, že se o ně začali zajímat výrobci vozidel. Bloky těchto akumulátorů již léta dodávají energii americkým vozítkům Segway, objevují se pokusy s pohonem skútrů i automobilů a loni vznikly ve Švýcarsku elektrické motocykly Quanta.

Quanta je patrně prvním sériově vyráběným sportovním elektrickým motocyklem, a právě díky moderním technologiím, které umožňují vyrábět stále lehčí akumulátory s vysokou kapacitou, patří mezi několik nejmodernějších, už opravdu reálně použitelných elektrických vozidel. Je to skvělá hračka, která navíc nabízí možnost spojení příjemného s užitečným. Jezdit třeba denně patnáct kilometrů do práce, tak baterie stačí s rezervou na obě cesty a malou pojezdku navíc.

Na vyzkoušení jsme dostali dva vzorky – sportovnější loňský off-road model Track a model Strada 2008, vybavený a schválený k provozu na veřejných komunikacích v rámci zemí EU.

Na prvním modelu Track je zřejmá snaha výrobce o co nejlhčí, nejvlastatelnější stroj, který byl celkově ►►





subtilnější než modely 2008. Měl přední vidlici Marzocchi s nosnými trubkami o průměru 35 mm, užší ramena zadní kyvné vidlice, méně rozměrné náboje kol i brzdové kotouče. Lze předpokládat, že při testech možného využití se brzy zjistilo, že pokud

někdo chce s elektrickým motocyklem Quanta jezdit opravdu nadoraz, pak v terénu se při snížené adhezi nedokáže elektronika vypořádat s častými prokluzy kol tak, aby byla jízda příjemná. Automatické omezování dodávek proudu do motoru, který dosáhl maxi-

málních otáček, se děje skokově - jízda není plynulá.

Motocykl je proto vhodnější pro různé triky na pevném podkladu s dobrou adhezí, jak ostatně i výrobce naznačuje velkou nálepkou na kyvné vidlici modelu Track „Electric Freestyle“. Patrně z toho

důvodu bylo nové šasi celkově zesíleno, i přední vidlice Marzocchi Shiver letošního modelu má silnější nosníky a ramena o průměru 40 mm. Odpružení zadního kola obstarává centrální jednotka Sachs, obě brzdy jsou kotoučové, hydraulické. Za elektromotorem je souose s čepem kyvné vidlice umístěna předloková hřídel, na kterou je výkon motoru dodáván ozubeným řemenem a odtud na zadní kolo řetězem. Toto ideální řešení zajišťuje neměnné napětí řetězu, bez ohledu na pružení zadního kola.

Podle způsobu jízdy lze s motocyklem Quanta ujet na jedno nabití až padesát kilometrů, nabití na 100% trvá zhruba

dvě hodiny. Blok LiPo akumulátorů pracuje v režimu 48 voltů, běžná životnost je minimálně 1000 dobíjecích cyklů.

S převodem, se kterým není problém dostat motocykl na zadní kolo a jízda po schodech je samozřejmostí, je maximální rychlost přes šedesát kilometrů za hodinu. Pro běžné pojižděky by proto určitě víc vyhověl delší převod. Motor má síly dost a pro podvozek by vyšší rychlost také nebyla problémem.

Každý jistě ocení snadnou obsluhu a bezúdržbový provoz, někoho třeba zas napadne vyzdvihnout jízdu bez hluku a emisí (lesník, rybář). My jsme si vhodné uplatnění motocyklů Quanta vyložili

po svém, blíž k limitům stroje, a tak jsme i test směřovali na řádění (bez hluku) v městské aglomeraci. Bylo to velmi příjemné, tvrdý záťah elektromotoru otevírá nečekané možnosti. ■

Honza Čejchan, foto: Ondřej Wolf

[www.quantya.cz](http://www.quantya.cz)

Quanta Strada	
motor	elektrický, 48V
výkon	12 kW
točivý moment	31,5 Nm
hmotnost	85 kg
rozvor	1310 mm
výška sedla	915 mm



PNEUMATIKY MISTRŮ

**Mitas**  
Fit for your job

Prodej:  
Pneobox  
zelená linka 841 111 131  
e-mail: [info@pneobox.cz](mailto:info@pneobox.cz)  
[www.pneobox.cz](http://www.pneobox.cz)

Výrobce – technické poradenství:  
MITAS a.s., Švehlova 1900, 106 25 Praha 10  
Tel.: 577 523 482, 603 200 219, Fax: 577 212 622  
e-mail: [obchod@mitas.cgs.cz](mailto:obchod@mitas.cgs.cz)  
[www.cgs.eu](http://www.cgs.eu)