

MEGÚJULTUNK!

+16
OLDAL

MX TIME

Hungary

VIII. évfolyam 48. szám 2008. október

MX, SM, PITBIKE
MXQ, STQ

SIX DAYS
- GREECE

QUANTYA EVO1 TRACK TESZTELTÜK AZ ELEKTROMOS KROSSZMOTORT!



» Interjú: Taddy Blazusiak » Honda TRX 77 XX vs. Yamaha YFM 700R » Triál körkép és történelem



KÉTKERESKÜ TROLIBUSZ

» QUANTYA EVO 1 TRACK



Benzin helyett áram, füst helyett zéró emisszió, hangorkán helyett pedig csendes suhanás. Az elektromos hajtású Quantya megoldás lehet a globális felmelegedés okozta problémákra, és végre valahára legalizálhatja az erdei motorozást is!

Szöveg és kép: Kovács Zsigmond



Mikor először hallottam az elektromos krosszmotorról, bevallom őszintén: igencsak szkeptikus voltam. A legnagyobb ipari konsernek euró milliárdokat ölnek alternatív hajtások fejlesztésébe, tökéletesítésébe, erre jön egy kis svájci cég, és piacra dobja a spanyolviaszt... Na persze. Aztán egyszer csak megcsörrent a telefon, és egy érces hang azt mondta: vihető a tesztmotor. Több sem kellett, felcsatoltam az utánfutót sokat látott kisbuszomra, és meg sem álltam a budaörsi ipari parkig, ahol a KT-Electronic telephelyén egymás mellett sorakoztak a 220 voltos hálózatra kapcsolt kétkerekűek.

HÚHA

A Quantya (ejtsd: Kvantíjja) nem egy különcködő, futurisztikus köntösbe bújtatott úrszekér, kis túzással olyan, mint bármelyik, belső égésű aggregáttal szerelt konkurense. Úgy látszik, a mérnökök nem akarták elrémiszteni a tradicionális motorokhoz szokott vásárlókat - a formaterv azt mutatja, hogy a Quantya teljesen hétköznapi tárgy, csak éppen nem környezetszennyező és rendkívül gazdaságosan üzemeltethető. Ettől függetlenül egyáltalán nem néz ki rosszul, sőt! A fekete-fehér színekben pompázó, kifejezetten sportos idomzat egészen egyedí, szerintem még a komoly designstúdiók is büszkék lennének rá. A

műanyag elemek kidolgozottsága tökéletes, sorják, öntési hibák nincsenek, és az összeszerelési minőség is átlagon felüli. Naná, hiszen Svájcban készül a kicsike... A kortárs formavilágnak köszönhetően a járókelők túlnyomó többségének elsőre le sem esik, hogy itt valami turpisság van. Kell pár másodperc az emberi szemnek, pláne a laikusokénak, mire feltűnik, hogy a megszokott, fém blokk helyén egy fekete doboz és egy jól álcázott elektromotor lapul, kipufogónak pedig nyoma sincs...

Krosszmotor lévén a Quantyára sem egyszerű mutatvány felülni - a nyeregmagasság 91,5 centiméter. Így aztán a langéla pilóták jókora előnyt élveznek a használatkor, de nem behozhatatlant, a mindössze 83 kilogrammos masina ugyanis lábujjhegyen állva is könnyedén megtartható. Maga az ülés a kategóriára jellemző módon hosszúság és vékony, párnázottsága jóindulattal is csak közepesnek mondható. A különleges hajtás miatt a kezelőszervek elhelyezése a bicikliket idézi, jóllehet tekernünk nem kell. Fékpedál, kuplung és váltó nincs, lábaink alapesetben feladat nélkül pihenhettek, míg bal kezünkkel a hátsó, jobbal ez első féket hozhatjuk működésbe. A fejedom mögé rejtett műszerfal többek között a megtett kilométerek számáról és az aktuális sebességről tájékoztat, a töltöttséget a képzeletbeli tanksapkára szerelt LED-sor jelzi, akárcsak az üzemórák számát.

PROFI SZEMMEL

Az állítható húzó-, nyomócsillapítású, 40 milliméteres belsőcső átmérőjű Marzocchi első villával és Sachs hátsó rugóstaggal felszerelt EVO1 elméletileg a krosszpályákon is otthonosan érzi magát, pláne, hogy 260 illetve 200 mm-es átmérőjű AJP féktárcsák lassítják. Felkértük hát Déczy Balázst, a Team Suzuki motorkrossz versenyzőjét, hogy hajtja meg a gépet a tokodi endurókrossz pályán, és mondja el nekünk véleményét.

„Sokkal jobb, mint hittem” - kezdi mondókáját a profi pilóta. „Elsőször is jól néz ki, megjelenését illetően biztos helye van a nagyok között. Másodsorban remekül húz, bár a kihegyezett benzines gépektől még viszonylag messze áll. A futómű gond nélkül bírja a nagyobb ugratásokat, s a kanyarokban is kiszámítható, amihez nagyban hozzájárul az alacsony tömeg és a rövid tengelytávból, illetve a meredek villaszögből adódó fordulékonyosság. Talán a „hátulja” puha kissé, de egy komolyabb rugóstag beszerelésével vérbeli krosszgéppé varázsolható a Quantya. Fékei erősek és precízen adagolhatók, szinte biztos, hogy később fáradnak el, mint az akkumulátor. Meglepő módon viszonylag könnyen megszokható a masina, de azért vannak negatív oldalai. Ha egyszer felpörgetjük a motort, majd visszaengedjük a gázt, nem tudjuk apránként újra adagolni a kezdőpozíciótól, a csutkát vissza kell tekerni az aktuális fordulatszámhoz tartozó állásba, hogy ismét gyorsítsunk. Nekem kicsit furcsa, hogy nincs motorfék, bár ez idővel biztos megszokható. Problémát okoz továbbá, hogy egy esetleges rontásnál nehéz hátrafele tolni a gépet. Összességében nagyon tetszik, a már említett hátsó rugóstag cseréjét és egy fékpedál felszerelését leszámítva nem is változtatnék rajta, de azért egy erősebb motort el tudnék képzelni bele.”



Nemcsak laza talajon: hanem aszfalton is elkapar egy erősebb gázadásnál a Quantya, hiszen az elektromotor nyomatékleadása lineáris. Teljes terhelés esetén kb. negyven percig használható.



Semmi nem szól az ugratások ellen, a Marzocchi-Sachs futómű kombináció bírja a kiképzést. Persze jó lenne, ha a hátsó felfüggesztést is magunk kalibrálhatnánk.



Nincs kétség: a svájci gépezet szép és határozott vonalainak köszönhetően egészen agresszív. Furcsa, hogy egyáltalán nincs hangja, leginkább egy 125-ös visítása illene hozzá.



Nem kockáztatták a mérnökök, a fékrendszert a nagy múltú AJP szállítja. Ereje és teherbírása bőven elegendő ehhez a géphez.



A 48 voltos lítium-polimer akkival 67 km/órás sebességet sikerült elérnünk. Állítólag hamarosan jön a 72 voltos, erősebb változat.

» QUANTYA EVO 1 TRACK

Motorkonstrukció	Egyenáramú, elektromos erőforrás
Teljesítmény	12 kW/ 16,5 lóerő
Forgatónyomaték	31,5 Nm
Végsebesség	67 km/óra
Akkumulátor	Quantya LiPo Energy Center
Akkumulátor feszültség	48 Volt
Akkumulátor élettartam	kb. 1000 töltés
Hatótávolság	40-120 km
Töltési idő	kb. 2,5 óra
Futómű elől/hátul	Marzocchi Shiver 40 mm/ Sachs
Féktárcsák átmérője elől/hátul	260/200 mm
Tengelytáv	1310 mm
Kerekek átmérője elől/hátul	19"/18"
Tömeg	83 kg
Ár	1 990 000 Ft

3



TROLI FEELING...

Bármily hihetetlen, a gyújtáskapcsoló elfordításakor nem történik semmi, csak a műszerfal kel életre. Az ember csak vár, hátha lesz valami kattánás vagy kattogás, de a Quantya hallgat. Aztán a gázkar elfordításával szépen elkezdnek pörögni az események. A nagyjából 16 lóerős, 31,5 Nm-es forgatónyomatékkal büszkélkedő motor szépen, egyenletesen kezd gyorsítani, gyakorlatilag hang nélkül. Szolid bűgása olyan, mintha egy trolis száguldana valahol a távolban, és ezt a bukósíak még tompítja. Ahogy percről-perce hozzá szokunk a furcsa habitushoz, úgy merhetjük egyre durvábban húzni a svájci szerkezet bajsját. Ilyenkor félelmetes, 125-ös gépeket megszégyenítő vehemenciával tör előre, de csak 67 km/óraig, mert ilyenkor már maximális fordulatszámon pörög a 12 kW-os elektromotor. Ez nem túl sok, mondhatnánk, de a szűk városi utcákban úgyis 50 km/óra a megengedett sebesség, a versenypályán pedig ritka, hogy az ugratók illetve visszafordítók között ennél nagyobb sebességre lenne szükség. Végsebesség helyett tehát lenyűgöző agilitás jut a tulajdonosnak osztályrészül, no meg a kényelem, hiszen itt nem kell a váltóval és a kuplunggal szórakozni...

Budaörs környéki tekergésem során egyértelművé vált, hogy a Quantya remek urbánus közlekedési eszköz, ha nem

nyüstöljük, akár 120 kilométert vagy három órát is elfut egy feltöltéssel, ami nagyjából 150 percet vesz igénybe a nagy teljesítményű töltőnek hála. A 48 voltos lítium-polimer akkumulátor nagyjából 1000 töltést bír, utána cserélni kell, ára körülbelül félmillió forint. Ezt átszámolva kiderül, hogy akár 120 ezer kilométert is elfuthat a gép anélkül, hogy nagyon költeni kéne rá. Optimális esetben csupán a lánc és a láncokerekek kenése, cseréje jelenthet plusz kiadást, illetve az elektromotor szénkeféinek elfáradása, de az ígéret szerint ez nem gyakori.

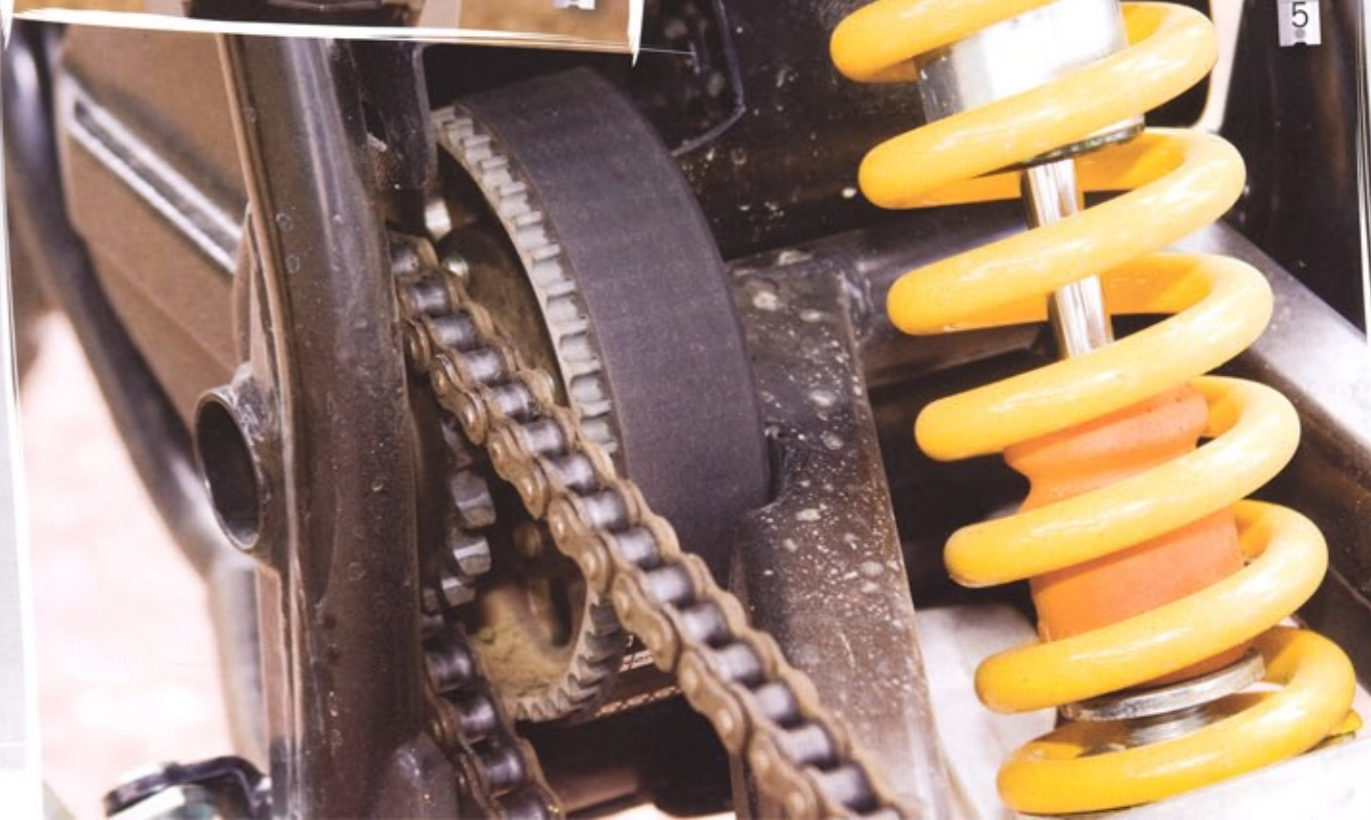
FEKETE LEVES

Bevezető árként 1 990 000 forintot jelölt meg a hazai forgalmazó, ami bizony nagyon soknak tűnik, de figyelembe véve a jelenlegi és várható üzemanyagárakat már korántsem túlzó. Az áramszolgáltatók aktuális díjszabásával kalkulálva megközelítőleg 50 forintra (!) jön ki 100 kilométer, ami egy kéltiteres fogyasztású robogó fenntartásának hatoda, és akkor még nem adtuk hozzá az Otto-motoros gépek karbantartásának kiadásait. Rövid távot vizsgálva nyilvánvaló, hogy nagyon drága a Quantya, hosszú távon azonban biztosan megtérül befektetett pénzünk, arról nem is beszélve, hogy mostantól nem kell majd veszekednünk a kirándulókkal és az erdészetek munkatársaival.



KICSIKNEK ÉS NAGYOKNAK

Alapesetben a Quantya 12 kW-os, tehát rendszámköteles és „A korlátozott” jogositvánnyal vezethető. Ennek megfelelően a szabványos lámpatestek valamint gumik vannak rajta, kapott tükröket, és ugye károsanyag-kibocsátása is teljesíti az előírásokat. Akinek csupán „B”-s jogositványa van, beruházhat az azonos áron kínált, de „fojtott”, mindössze 4 kW-os változatba, amihez rendszám sem kell, feltéve, hogy a segédmotorokra vonatkozó új szabályozás 2009 január elsejei életbelépését követően vásároljuk meg a gépet. További információ: www.quantya.hu



- 1) Nem kis darab, de egy hátizsákba bőven befér a töltő, mellyel 2,5 óra alatt a teljesen lemerült akkumulátort is maximálisan feltölthetjük. A nagy áramfelvétel miatt nem árt 32 amperes kismegszakító alá kötni
- 2) Aranyos megoldás a tanksapka helyére tett műszer. Kőkorszaki megjelenése elűt a motor többi részétől, de teszi a dolgát
- 3) Lámpa, index, dudu – ezek kaptak helyet a bal kezünkénél, a jobb oldalon viszont csupán a gázkar árváltankodik
- 4) A fényzőrőt kivéve minden világítót LED-es. Sebbe is, tartósabb is, és persze kevesebbet fogyaszt az újkori technika
- 5) A primer hajtás szíjas, a szekunder viszont láncos! Sajnos vezetősín nincs, így ha kicsit is megnyúlik, a lengőkart „veri” a lánc