

TESZT

QUANTYA EVO1 STRADA

Már korábban hallottam a svájci Quantyáról, és vártam, mikor jut el végre hozzánk is, hogy mehessek ezzel az egyedülálló masinával. Hogy miről is van szó? A Quantya Evo1 Strada egy elektromos enduró, amit lítium-polimer akkumulátor táplálta elektromotor hajt. Lám-lám, hova jutottunk az evolúció folyamán... Ha ilyen ütemben haladunk, akkor az aggregátort nem csak a gumielektrolytók miatt toljuk majd ki a rajtrácsra, hanem azért is, hogy az energiát szolgáltató akksit kellő delezéssel lássuk el a futamra. Nemrég a nagy nevű KTM gyár is megjelent egy hasonló motorral, ami még csak prototípus, de ha már ők is ebbe az irányba kacsintgatnak, akkor lehet a dologban valami. De most lássuk a mi kis elektromos gépünket! Amikor az importőr közölte velem, hogy Svájcban készül, azt gondoltam magamban: a csokijuk jó, az órájuk is sokáig működik, ez sem lehet sokkal gyengébb minőségű. Csak álltam a motor mellett és fürkésztem a részleteket. Hát igen, ezt tényleg komolyan gondolták... A műanyag idomok fehér színben pompáznak, és ha kicsit jobban szemügyre vesszük őket, a Husqvarnának vonalvezetése is fellelhető bennük.



A Quantya igazi krosszváltozatot is készített az Evo1-ből Track néven. Erről természetesen hiányoznak a lámpák és a tükrök, viszont a motorja 16 lóerős. A forgatómomáték itt is 31,5 Nm.

QUANTYA EVO1 STRADA

WWW.QUANTYA.HU
WWW.QUANTYA.COM

Csak csendesen!

SZÖVEG: TÓTH ÁDÁM
FOTÓ: MAGYAR KRISZTIÁN, QUANTYA



A solymári krosszpályán száll a por, s az ugratók között hol megjelenik, hol eltűnik egy formás kis enduró. De valami nem stimmel: se kétütemű vinyogás, se négyütemű kalapálás nem töri meg a csendet. Ez a svájciac zéró károsanyag-kibocsátású elektromos gépe, a Quantya Evo1 Strada.



LÁNCZI SANYI SZERINT

Igazi csmege volt ez a kis susogó motorbicikli. Küllene nagyon magyverő, komoly felszerelésekkel van ellátva, minden részletén látszik a svájci precizitás. Kicsit olyan, mintha egy downhill biciklit és egy 80-as krosszmotort keresztetkeztetné volna a tervezők. Menetteljesítményét látásnyaltnak a főle elvártnak: nem gondoltam volna, hogy így megrámozdik alattam a motorok, volt benne detaj rendezés, amíg az akkumulátor vízszelvezőjén világított minden lámpa. Amikor már kettő nem jeltelt, csökkent az ereje egy líz-hűsz százalékat, de ezt csak felleté mehet lehetett érezni. Jó volna hozzá egy rádió akkeltöltő, akkor nem kellene megállni „tankolni”. Igaz, nincs sok olyan hely, ahol ezt meg lehetne oldani, de az Evo1 nem is alkalmas nagy pályákra. Kikébb a kemény talajú, maximum tíz méteres ugratfákat ellátott, technikás helyeken tehet vele jókat motorozni, a taza talajú, nagy ugratós pályák feletjeit és a Quantyáit.

A Stradáit csak annyi a gond, hogy szerintem lehetne kicsit könnyebb, mert majdnem olyan súlyú, mint egy 250-es négyütemű krosszgép, ebből még faraghatnánk egy kicsit a fejlesztők. Volt némi furcsa érzésem gázadáskor, abból eredt, hogy nem adott hangot a motorja, ami becsapta az érzékszerveimet, de ez csak pár percig tartott. A futóműve jól dolgozik, csak ne ugrassunk vele túl nagyot, mert bekoppán. Fékai nagyon hatásosak, talán kicsit túlzás is a hatásfokuk, de azért sohasem baj, ha jól fognak.

Elképzeltem a jövőt, mikor minden nagyobb lakótelep mellett lesz egy-két Quantyának való pálya, és a tizenévesek ott versenyezzenek majd egymással. Ez a hangtalan járgány lehetővé teszi ezt, és még benzinpénzt sem kell kérni a szülőktől. Az 60k meg örülnek, amikor a gyerek hazamegy tankolni. Csak a pályát! Údv: Sanyi #72

TECHNIKAI ADATOK: QUANTYA EVOI STRADA



Motor típus: Vízszintes elhelyezésű, szénkéfék DC elektromotor
Teljesítmény: 8,5 kW (11,6 LE)
Forgatónyomaték: 31,5 Nm
Akkumulátor: Quantya LiPo Energy Center, 48 V
Akkumulátortartó: 1000 feltöltés
Feltöltési idő: kb. 120 perc
Üzemelési idő egy feltöltéssel: 30-180 perc
Érőtváltó: Primer hajtás szíjval, szekunder hajtás láncval
Váz: Acél bőlcsőváz
Futómű – első: 40 mm-es fordított teleszkópok
Futómű – hátsó: Lengőkar, központi rugósság
Fékek első / hátsó: 260 mm-es tárcsa / 200 mm-es tárcsa
Gumiabroncs mérete első – hátsó: n.a.
Tengelytáv: 1310 mm
Szabványosság: n.a.
Ülésmagasság: 915 mm
Tömeg: 95 kg
Ár: 1 990 000 Ft
Forgalmazza: KT-Electronic Kft.

Hasonlóság az is, hogy ha az ülést szeretnénk eltávolítani, azt mindkét márkán egy mozdulattal, a nyereg végén lévő csavar elfordításával végezhetjük el.

Egy sor olyan alkatrész található a Stradán, amelyeket a nagyobb múlttal rendelkező motorgyártók is szívesen alkalmaznak. Ilyen például a Marzocchitól származó első és a Sachs-tól érkező hátsó futómű, de ide sorolhatjuk az AJP fékeket is. Ezek a cuccok mind-mind eladhatóbbá varázsolják a masinát. És ha már ez szóba került, meg kell jegyezni, hogy ennek a kis játékszernek igen borzas az ára: ha garázsunk ékes díszeként szeretnénk látni, közel két millát kell leszurkolnunk érte. Ebben az összegben természetesen benne van a töltőegység is, amellyel nap mint nap leltre tudjuk kelteni a kis elektro bike-ot. Maga a feltankolás pófonegyszerű: a töltő egyik végét bedugjuk a hálózatba, a másikat pedig a motor oldalán található dugaszba. A művelet két, két és fél órárt vesz igénybe, ezután újra száguldozhatunk a Quantyáit.

Száguldas? Hát ez némileg erős kifejezés, mivel a Strada 67 km/h-s sebességnél eléri a maga kis csúcst. Ennél többre – egyelőre – nem képes. A teljesen feltöltött egységgel akár 100 kilométert vagy három órát is meg tudunk tenni sík terepen, de ha kemény krosszpályán nyüstöljük a gépet, akkor a tempóktól függően erősen csökkenhet az üzemelési idő hossza. Maga az akkumulátor 1000 feltöltést bír



„Maga a feltankolás pófonegyszerű: a töltő egyik végét bedugjuk a hálózatba, a másikat pedig a motor oldalán található dugaszba. A művelet két, két és fél órárt vesz igénybe.”

HOGY MI? QUANTYA?

A nagyvilág a mérregdrága mechanikus órákról, a dúsgazdag bankoktól, a finom csokoládékról, és a fétve örözt függelenségről ismeri Svájcot. 2004-ben újabb különlegességgel gazdagodott, ebben az évben született meg az elektromos moti terve. A Quantya márkánév a fizikában használatos kvantum (quantum) szóból ered. A Quantya SA együttműködik az egyik leghevesebb olasz vészpélvél, akinek tapasztalata sok jól ismert, márkás motorkerékpárt segített győzelemhez olyan világszerveken, mint a Párizs-Dakar, az Enduro-, Motokrossz- és Supermoto- világbajnokság.

A tervezők hat hónapnyi tesztelés után döntöttek el, hogy melyik elektromotor és vezérlőegység kerüljön a végős változatba. A Quantya Evo1 a gyár szerint a létező legjobb axiális motort, a Gap DC-t használja. Ami az akkumulátorokat illeti, az első, ötom-zsetes tanulmányi periódust követően a lítium polimer (LiPo) technológiára esett a választás. Ez a fejlesztés 1996 óta nyilvános, szelettől katonai titok volt. Az első prototípus ezen állapotában 30 000 km-t tett meg a tesztek során, a minél jobb megbízhatóság és minőség elérése érdekében.

A cég 2007-ben elnyerte a motorkerékpár-gyártó és -összeszerelő minősítést, termékeit a TÜV, a német műszaki felügyelet is megvizsgálta és európai szinten elismerte. A Quantya projekt emellett az évek során számos nemzeti és nemzetközi elismerést is kapott.

ki, ezalatt akár 100 ezer kilométert is megtehetünk karbantartás nélkül. Ha mégis cserélnünk kell a 48 voltos telepet, ez 500 ezer forintunkba kerül. Egyébként a most futó 11,6 lóerős utcai változatot hamarosan követi majd egy erősebb krosszmodell – na, az már érdekesebb lehet.

Nézzük, hogyan is működik a vas! A menetpróbát Solymáron tartottuk, igaz, nem az egész pályát használtuk, csak egy részt, mert figyelembe vettük a moti némileg korlátozott képességeit. A Strada a méreteit tekintve teljesen megfelelt az elvárásainknak. Ha a kulcsot elfordítjuk a gyújtáskapcsolóban, kéken világító műszerfal alá a szemünk elé, amelyről leolvasható a sebességünk és a megtett kilométerek száma. A tanksapka helyén található az akkumulátor töltöttségi szintjét jelző ledsor, fölötté pedig az üzemmórászámoló.

Amikor először nyeregbe pattantam és elfordítottam a gyújtáskulcsot, nem történt semmi, csak a műszeregység fénye figyelmeztetett arra, hogy menetéskor vagyok. Az első indulásoknál meglepő volt, hogy minimális gázmozdulatra milyen agresszívan reagált az Evo1-es. Szokatlan érzés volt, hogy a lábaimnak nem jutott semmilyen szerep, hiszen se váltó, se fékpédál nincs a motoron. A fék kezelőszervei, akárcsak egy kerékpár esetében, a kormányon kaptak helyet: a bal kezemmel a hátsó sáto, a jobbal az első kezeltem. Érdemes megemlíteni, hogy az AJP fékek remekül, magabiztosan kényeszerítették lassulásra illetve megállásra a gépet. A futómű várakozásaim felül teljesített, nem gondoltam volna, hogy így megállja a helyét krosszterepen.

Nagyon nem feszegtettem a Quantya Evo1 Strada határait, de leszögezhető, hogy érdekes kis szerkezet, és remek játékszer. Mivel megkaptam a TÜV típusbizonyítványt, utcán is használható, ráadásul nem kell rá regisztrációs adót fizetni. Ha majd érkezik az izmosabb verzió, azt is jó lenne kipróbálni – biztosan még nagyobb élvezet nyújt majd. Persze az is csak csendesen.