

		Tirada: 37.510	Sección: -	
		Difusión: 34.100	Espacio (Cm_2): 599	
Nacional	Automoción	Audiencia: 119.350	Ocupación (%): 96%	
Semanal		19/04/2011	Valor (€): 4.352,79	
			Valor Pág. (€): 4.531,00	
			Página: 42	Imagen: Si



PARQUES... PILOTOS... MERCADO... FÁBRICAS... PERSONAJES... PRODUCTO... USUARIO...
JOAN CARLES VÁZQUEZ

EL PRIMER PROTOTIPO SE MOSTRÓ EN EL EV BATTERY FORUM; DESEAN PONERLA A LA VENTA EN 2012

Volta muestra su eléctrica

Un nuevo proyecto de moto eléctrica, nacional, ya ha echado a andar. Se trata de la Volta EV.1, una moto con vocación urbana que se producirá en dos versiones, aunque la empresa aún no ha definido sus planes de producción.



Este es el aspecto del prototipo de la Volta EV.1, una moto eléctrica urbana nacional.



Detalle del cuadro de mandos.



En la presentación estuvieron, de izquierda a derecha, Inocencio González, gerente de Clustermoto; Alfonso Betrán, director general del IDEA; Jordi Hereu, alcalde de Barcelona; y Marc Barceló, director general de Volta.

En el seno del congreso verde sobre movilidad eléctrica, el EV Battery Forum, celebrado la pasada semana en Barcelona, Marc Barceló, director general de Volta Motorcycles, apadrinado por el alcalde de la Ciudad Condal, Jordi Hereu, mostró la primera moto eléctrica urbana nacional.

Se trata de la Volta EV.1, de la que hasta ahora sólo habíamos visto un boceto en CAD. La moto tiene un diseño atractivo y moderno, obra de la escuela de diseño IED -Instituto Europeo de Design-, y ha sido pensada para su uso diario ciudadano, con un manillar estrecho pero cómodo, y con una posición de conducción de una moto tipo naked.

Entre sus características técnicas comunes a una moto convencional, nombrar su chasis tubular de acero -escondido bajo la gran carrocería plástica que recubre toda la moto-, el basculante también de este material -con un embellecedor plástico-, llantas de aleación de 17 pulgadas, un freno de disco lobulado en cada eje, pinzas de freno convencionales, una horquilla invertida Marzocchi y un monoamortiguador trasero, sin posibilidad de reglajes.

En la parte eléctrica equipa un motor eléctrico sin escobillas Lynx, alimentado por un pack de baterías de polímeros de litio -el componente más caro que ocupa todo el cuerpo de la moto-,

que en un enchufe de 220 v convencional se recarga al 100 % en dos horas y media. Las dos versiones previstas son una equivalente a una 125 cc de gasolina, de 15 CV -para los convalidados-, con 70 km de autonomía y 110 km/h de velocidad punta, y una de 38 CV -para el carné A1- con una autonomía de 60 km y una punta de 130 km/h.

La comercialización está prevista para 2012 a un precio aún no definido.

Volta aún se está estableciendo como empresa, por lo que no tiene previsto el lugar de fabricación, aunque la idea es que una de las

muchas fábricas existentes en Cataluña -con bajo índice de ocupación- lo produzca en sus instalaciones.

La contribución de Volta a la industria nacional pretende ser importante, ya que más del 90 % de sus componentes son nacionales.

A finales de año está prevista una preserie de 20 unidades de pruebas para entidades y ayuntamientos, y en los salones de otoño se mostrarán las versiones definitivas de preproducción.

Se espera que ambas versiones se vendan a mediados del próximo año.

SCOOTER MIUS

A la venta, dentro de un mes

El segundo proyecto nacional de vehículo eléctrico, el pionero MIUS, de Riejú-Clustermoto, también estuvo presente en el Forum. Tras hablar con el gerente de Clustermoto, Inocencio González, supimos que el scooter catalán está ya a punto de ser comercializado en su versión 2.0, equivalente a un ciclomotor, pero la versión 4.0 -equivalente a un vehículo de 75 cc- aún debe superar una serie de inconvenientes técnicos electrónicos, por lo que no verá la luz comercial antes de final de año.

