



GASGAS

TXE *PREGUNTAS FRECUENTES*

GASGAS TXE ***ÍNDICE DE*** ***PREGUNTAS*** ***FRECUENTES***

INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO	03
CARACTERÍSTICAS Y VENTAJAS DE LA TXE	04
TXE @ TRIALGP	06
SITUACIÓN DEL MERCADO	07

INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

¿CUÁNDO COMENZÓ EL PROYECTO DE LA MOTO ELÉCTRICA DE TRIAL TXE?

Se empezó a trabajar en este proyecto durante el invierno de 2020. Es decir, hace ya casi cuatro años

¿SE HAN UTILIZADO ALGUNA DE LAS TECNOLOGÍAS DE LA ANTERIOR MOTO DE TRIAL ELÉCTRICA DE GASGAS, LA TXT-E, EN LA NUEVA TXE?

No, la TXE que Sondre pilota actualmente en Trial2 no comparte nada con la anterior moto TXT-E. Se trata de un desarrollo completamente nuevo, basado en nuestra última generación de modelos TXT. Esta increíble moto es nueva y es el resultado de un equilibrio perfecto de conocimientos y experiencia, desarrollado en colaboración por el equipo de I+D de Terrasa, con su experiencia básica en trial, y el equipo de I+D de Mattighofen. Como han demostrado los resultados de Sondre, la moto es muy capaz.

DESDE UN PUNTO DE VISTA TÉCNICO, ¿EN QUÉ SE DIFERENCIA LA TXE DE LAS DEMÁS MOTOS OFFROAD ELÉCTRICAS QUE FABRICA GASGAS? POR EJEMPLO, EN EL MOTOR, LA BATERÍA, LAS PIEZAS DE LA ECU...

Actualmente tenemos las MC-E 2, MC-E 3 y MC-E 5 eléctricas en nuestra gama, pero la respuesta es la misma que antes: la TXE es una moto nueva y tiene su propio concepto de motor con un tipo de batería muy diferente.

¿CUÁNTAS PERSONAS TRABAJAN EN EL PROYECTO?

Hay unas 10-15 personas trabajando en I+D en el proyecto TXE en Austria, España y en KISKA. Si incluimos también al equipo de gestión de producto y al de marketing, son aún más personas.

¿QUÉ FUE LO MÁS DIFÍCIL A LA HORA DE DESARROLLAR ESTA MOTO?

Lo más difícil fue tener un objetivo final claro. Pedir los parámetros sintonizables adecuados y dar información precisa y retroalimentación al equipo de I+D para ir en la dirección correcta. Un motor eléctrico es como un papel en blanco, y no necesitas de él el mismo comportamiento y rendimiento si lo quieres para carretera, enduro o motocross. Estamos seguros de que vamos por el buen camino y de que estamos dando los pasos correctos. No podemos estar más entusiasmados con lo que nos depara el futuro.

CARACTERÍSTICAS Y VENTAJAS DE LA TXE

¿PODRÍAIS COMPARTIR ALGÚN DATO ESPECÍFICO RELACIONADO CON EL MOTOR, LA BATERÍA O EL PESO?

En este momento no podemos dar muchos detalles, ya que estamos perfeccionando el producto constantemente. No obstante, podéis seguir los canales de GASGAS en las redes sociales y consultar la página web para estar siempre al día.

¿EL EMBRAGUE UTILIZA MUELLES CONVENCIONALES O ES UN EMBRAGUE DE DIAFRAGMA?

Actualmente, utilizamos un sistema hidráulico BRAKTEC. En cuanto al embrague en sí, se trata de un embrague de diafragma personalizable que tiene tres ajustes de precarga diferentes, al igual que tenemos en las motos TXT, para que los pilotos puedan elegir un ajuste que se adapte a su estilo de pilotaje. Sin embargo, veremos qué tipo funciona mejor para la moto TXE definitiva cuando entre en producción.

¿CUÁNTAS MARCHAS TIENE EL CAMBIO?

Para empezar, ya es bastante especial que una moto eléctrica tenga cambio de marchas, pero queríamos crear una experiencia de pilotaje lo más parecida posible a la de las motos de combustión. Queda por decidir cuántas marchas tendremos al final.

EL CHASIS PARECE SER EL MISMO QUE EL DE LA TXT. ¿ES EL MISMO?

La geometría del chasis es la misma, pero hay ligeros cambios debidos a los diferentes puntos de anclaje de la batería, el motor, etc.

¿CUÁNTAS ZONAS DE TRIAL SE PUEDEN HACER CON LA MISMA BATERÍA?

Depende de la dificultad de la zona y del terreno, pero debería ser posible completar una competición estándar de trial sin cambiar la batería. En las últimas carreras de Trial2 cambiamos la batería cada vuelta para estar seguros. En realidad, no es diferente de tener que repostar gasolina en una moto de combustión.

¿CUÁNTO DURA LA BATERÍA? Y ¿ES FÁCIL CAMBIAR LA BATERÍA?

La batería es muy fácil de cambiar. En el campeonato del mundo podemos cambiar la batería en mitad de la vuelta muy fácilmente. En cuanto a la duración de la batería, hemos podido completar todas las carreras de TrialGP de este año sin necesidad de cambiar la batería en mitad de la vuelta. La única vez que lo hicimos fue en la primera vuelta de la primera prueba por seguridad, porque no pudimos probar la moto en el circuito el día anterior y no sabíamos como se iba a comportar.

CARACTERÍSTICAS Y VENTAJAS DE LA TXE

¿CUÁLES SON LOS PUNTOS FUERTES Y DÉBILES DE LA MOTO?

Una de las mayores ventajas es que, con una sola moto, puedes cubrir varios niveles de pilotaje. Esto significa que puedes compartir fácilmente tu moto con familiares y amigos. Además, la moto funciona exactamente igual en todas partes y en todo momento. No tienes que preocuparte de los ajustes del carburador ni de la altitud, ya que nada influye en el rendimiento de la moto, lo cual es estupendo. ¿Y en cuanto a las desventajas? En este momento, la moto pesa actualmente un poco más que la moto de combustión. Pero por supuesto, estamos trabajando duro para desarrollar una moto que no tenga puntos débiles.

¿CUÁNTOS MAPAS DE MOTOR DIFERENTES SE PUEDEN UTILIZAR?

Habrán diferentes mapas disponibles, pero aún no sabemos cuántos. Estamos desarrollando constantemente la moto para perfeccionar este tipo de ajustes.

¿CUÁNTO PESA LA MOTO?

Es una pregunta difícil de responder porque la moto está cambiando constantemente. Tomamos la decisión de participar en el Campeonato del Mundo de Trial2 con un prototipo porque confiábamos en ella y podíamos obtener mucha más información para desarrollarla mientras competíamos.

¿TIENE LA MOTO UN MODO DE MARCHA AL RALENTÍ?

Nos hicimos una pregunta. Si pudiéramos eliminar el ralentí en nuestras motos TXT de combustión, ¿lo haríamos? La respuesta fue clara: no. Así que decidimos tenerlo también en la TXE. Cuando la moto esté disponible para su compra, los pilotos podrán decidir si lo quieren en función de su nivel de pilotaje y otros factores. Como todo el mundo sabe, las motos eléctricas se pueden personalizar de muchas maneras.

¿QUÉ TIPO DE HORQUILLA, AMORTIGUADOR Y FRENOS UTILIZARÁ?

Lo más probable es que sean los mismos componentes que encontrarás en las motos GASGAS con motor de combustión. Misma plataforma, misma base, mismos objetivos. Se pueden aplicar algunos ajustes menores para adaptar la TXE a las necesidades del piloto.

TXE @ TRIALGP

¿FUE UNA GRAN SORPRESA LA VICTORIA DE SONDRE HAGA EN JAPÓN?

¿CÓMO UNA DESCARGA ELÉCTRICA, POR ASÍ DECIRLO?

¡Nos sorprendió muchísimo! Teníamos una idea de cómo pilotaba por las anteriores pruebas del CET (Campeonato de España de Trial), pero el nivel y los contendientes no eran los mismos en ese campeonato que en Trial2. Sondre empezó a pilotar ocasionalmente la moto TXE el pasado mes de diciembre y solía acompañarnos en los tests que hacíamos. A principios de febrero, hicimos la primera gran prueba con todo el equipo de I+D, de Austria y España, y avanzamos mucho con la TXE. Durante esta prueba se decidió que Sondre pilotaría la TXE en el Campeonato del Mundo de Trial2 para ayudarnos a seguir desarrollando y mejorando la moto en competición. Sinceramente, si hubiéramos acabado entre los 10 primeros, nos habríamos alegrado, ¡así que podéis imaginar lo que sentimos con esta victoria! Es una recompensa enorme y muy merecida para todo el equipo. Todos ellos han invertido una cantidad ingente de horas y de trabajo duro en el desarrollo de la moto, y está claro que ha merecido la pena.

¿PENSABAS ENTONCES QUE TENÍA POSIBILIDADES DE GANAR EL CAMPEONATO?

El potencial para ganar el campeonato de Trial2 con esta moto está ahí y lo hemos visto. Pero, todavía estamos desarrollando la TXE y conseguir estos impresionantes resultados con un prototipo es sencillamente increíble.

¿ESTÁIS CONTENTOS CON LOS RESULTADOS DE SONDRE ESTA TEMPORADA?

¡Sin duda! Estamos increíblemente contentos y orgullosos de todo el equipo. Poder pedir a Sondre los parámetros de configuración adecuados y recibir una información y opinión precisas al equipo de I+D para ir en la dirección correcta es todo un reto realmente excitante. En general, Sondre ha desempeñado un papel muy importante en el desarrollo de la TXE y sus resultados han sido fantásticos.

¿TIENE QUE PILOTAR SONDRE LA TXE GP DE FORMA DIFERENTE A UNA MOTO DE GASOLINA? SI ES ASÍ, ¿CÓMO?

Una moto eléctrica es muy diferente a una moto de combustión interna, así que seguro que requiere cierta adaptación. Pero nuestro objetivo es que los pilotos se sientan como en casa cuando monten en nuestra TXE. Vamos en la dirección correcta y nos acercamos cada vez más a donde queremos estar, utilizando los comentarios de Sondre después de cada carrera. Misma base, mismos objetivos. Se pueden aplicar algunos ajustes menores para adaptar la TXE a las necesidades del piloto.

SITUACIÓN DEL MERCADO

¿CREE QUE LA INDUSTRIA DEL TRIAL ACEPTARÁ MUCHO MEJOR LA PROPULSIÓN ELÉCTRICA QUE OTROS DEPORTES DE MOTOR?

Sí, desde nuestro punto de vista, las motos de trial eléctricas están muy bien aceptadas en el mercado del trial y creemos que también atraerán a nuevos clientes a este deporte. Además, no hacen ruido, lo que significa que se pueden conducir prácticamente en cualquier sitio.

¿TIENES IDEA DE CUÁNDO ESTARÁ A LA VENTA LA TXE EN LOS CONCESIONARIOS GASGAS?

Aún necesitamos algún tiempo para poner la TXE en producción, pero cada día estamos más cerca. Desarrollar una moto totalmente nueva es un proceso largo, pero hasta ahora, el proyecto está siendo exitoso. Ahora solo hay que asegurarse de que la moto de producción esté lista para que los pilotos de trial puedan subirse y pilotarla desde el principio. No nos cabe duda de que cuando se lance la TXE será un modelo muy popular entre la gente del trial.

INFORMACIÓN DE CONTACTO

GASGAS GmbH

Stallhofnerstraße 3
5230 Mattighofen - Austria

+43 7742 6000
marketing@gasgas.com

Síguenos en:

 gasgas.com

 [@gasgas.official](https://www.instagram.com/gasgas.official)

 [@gasgas.official](https://www.facebook.com/gasgas.official)

**Regístrate aquí para
estar al día de las últimas
novedades GASGAS:**

media.gasgas.com

press.gasgas.com

GASGAS