



Kawasaki tiene claro que la moto pasional del futuro será de hidrógeno y ya tiene una lista

Descripción

- **Los fabricantes de moto tienen el reto de que sus motocicletas cero emisiones sigan siendo pasionales**
- **Kawasaki dice que en 2030 tendrá lista para su venta esta moto de hidrógeno**

La transición a la energía eléctrica tiene un problema cuando hablamos de motos.

Está claro que en ciudad, estos problemas son mucho menos acusados. Primero porque contamos con más enchufes a nuestra disposición, las distancias diarias son mucho más cortas y, además, podemos ahorrarnos un buen dinero al tiempo que aprovechamos ventajas como una conducción libre de vibraciones, sin sonido y con una aceleración inmediata.

Pero todas estas ventajas son propias de una [motocicleta de ciudad](#), de entender la moto como un objeto de movilidad y desprenderla de cualquier elemento pasional o sensorial. Porque si la moto engancha es por las **sensaciones** que van aparejadas a la misma. Su sonido, jugar con el cambio de marchas, el olor de la gasolina  y nada de eso lo puede igualar una moto eléctrica.

Por eso Kawasaki está tan interesada en sacar adelante su propio motor de hidrógeno.

Un motor de hidrógeno para no perder la esencia

Kawasaki, junto a Honda, Suzuki y Yamaha, está inmersa en el [programa HySe](#), con el objetivo de desarrollar nuevos propulsores de hidrógeno para vehículos de pequeña movilidad, desde motocicletas a drones. Las compañías niponas parecen, por tanto, los más interesados en sacar adelante proyectos relacionados con el hidrógeno, si tenemos en cuenta que [Toyota](#) también se han interesado en sacar adelante proyectos similares.

En el caso de Kawasaki, la compañía ha mostrado por primera vez, ya rodando en circuito, su **Kawasaki HySE**. Esta moto quiere aprovechar las ventajas del hidrógeno en una motocicleta, entregando unas sensaciones muy similares a las de una moto de gasolina pero con emisiones de CO2 inexistentes.

Para ello, utiliza un motor de combustión que, en lugar de quemar gasolina, quema hidrógeno. Consiguen con ello un funcionamiento y *feeling* muy similar al de la motocicleta convencional pero con la ventaja de que la respuesta del motor es mayor, ya que la combustión del hidrógeno es más rápida que la de la gasolina.

La teoría, apuntan en Kawasaki es muy similar a los motores convencionales: produce una potencia de manera similar a los motores de gasolina convencional: toman aire, lo mezclan con el combustible y se produce la combustión, aseguran en palabras recogidas por [Motorpasion Moto](#).

El funcionamiento es, por tanto, igual que el de un coche de combustión de hidrógeno. Si pones la mano al lado de la salida del escape, puedes notar que se pone húmeda. Es un motor muy suave, **como un humidificador sobre ruedas**, aclaran desde la marca. En este caso, hablamos del tetracilíndrico en línea de 998 cc de la Ninja H2 que con inyección directa de hidrógeno y equipado con un sobrealimentador ha sido ligeramente modificado.

Para acumular el hidrógeno, de momento la motocicleta de Kawasaki cuenta con dos enormes depósitos disimulados a modo de maletas. Estos cuentan con una boca de llenado en el medio para poder cargar el hidrógeno cuando sea necesario.

La intención de Kawasaki es poner esta motocicleta en la calle en 2030 con la clara intención de hacer convivir los motores eléctricos con los de combustión.

Autor
admin