

HKER

MOTOS DE VITESSE ÉLECTRIQUES





Championnat du monde FIM «e-Power»



Jacques BOLLE (Président FFM)
François-Xavier HUILLE (H-KER)
Yves KERLO (H-KER)



La Luciole sur le circuit CAROLE (93)

POURQUOI LA PROPULSION ELECTRIQUE SUR LES CIRCUITS DE VITESSE MOTO ?

Le consensus politique et sociétal sur l'impératif de « développement durable » est maintenant présent dans tous les esprits, au moins en Europe. La compétition moto, et plus généralement les sports mécaniques, n'échapperont pas aux interdictions réglementaires locales, voire nationales, dans les années à venir.

En effet, les moteurs thermiques présentent aujourd'hui deux inconvénients majeurs sur les circuits de vitesse actuels en Europe :

- Le bruit, malgré les limitations de plus en plus drastiques (95 dBA représentent encore un volume sonore bien trop élevé pour la plupart des riverains et des associations de défense de l'environnement), interdit notamment les roulages de motos thermiques avant 9h00, entre 12h00 et 14h00, et même après 17h00 !
- Le CO2 dégagé par les motos thermiques reste une « cible » pour certaines associations de plus en plus influentes auprès des collectivités territoriales.

Les motos H-KER ne développent ni bruit (sauf celui qui serait éventuellement programmé sur demande...) ni, naturellement, de CO2. Les circuits et écoles de pilotage peuvent ainsi, en acquérant des « H-KER First », développer l'amplitude horaire d'ouverture de leurs stages et séances de roulage, de 8h00 à 20h00 par exemple.

L'image politique et citoyenne des circuits de vitesse sort ainsi renforcée auprès des pouvoirs publics et élus locaux, qui pourraient notamment s'intéresser à des formules de stages de pilotage pour le public scolaire, pour des publics et associations de réinsertion, et créer conjointement avec les circuits, pourquoi pas, de futurs centres de formation à la maintenance des motos de vitesse électriques...

LA H-KER FIRST : L'INITIATION À L'ÉLECTRIQUE SUR CIRCUITS...



La H-KER First a été imaginée, conçue et développée avec plusieurs objectifs :

- 1) Initier les jeunes pilotes de vitesse désirant développer leurs talents de pilotage dès maintenant pour les futurs championnats nationaux et internationaux « e-power » à venir.
- 2) Proposer aux écoles de pilotage de vitesse moto en Europe un produit destiné à la compétition simple, fiable et léger, d'une puissance modérée, afin d'offrir à leurs clients des stages et séances de roulage en « électrique ».
- 3) Offrir à la vente ou à la location aux circuits de vitesse et aux grands circuits de karting une moto de vitesse simple à propulsion électrique destinée aux séances de roulage en groupes, pour des sessions courtes, allant jusqu'à une heure de pilotage avant recharge.

> FIRST 1

Moteur

35 ch (26 kW) / 61 N.m roue AR

Moteur «brushless» (MOTENERGY)

Rotor à aimants permanents

Double stator à flux axial

Refroidissement par air forcé



Batterie

Batterie Li-Ion à gestion électronique intégrée / Technologie Li (Ni Co Mn) O2 (EIG)

3 packs 18S2P / 120 Ah pour la batterie complète

Tension: nominale 66 V / maximale 75 V

Energie stockée: nominale 7,9 kWh / maximale 9 kWh

Capacité de décharge : 5C en continu / 10C en pointe

Autonomie

40 min à 1h15 suivant le type de roulage

Performances

130 km/h

Contrôleur

Electronique SEVCON Gen 4

420 A maximum en sortie

Programmable (2 préréglages établis: éco / sport)

Châssis

Cadre type périmétrique tubulaire en acier

Roues et freins

	Avant :	Arrière :
Jantes coulées en aluminium	17' x 2,75'	17' x 3,75'
Pneus Tubeless	100/80-17'	130/70-17'
Freins hydrauliques à simple disque	Ø 292 mm	Ø 230 mm

Suspensions

Avant :	Arrière :
Fourche télescopique hydraulique	Progressive mono amortisseur
Débattement 130 mm	Débattement 125 mm

Transmission

Mono vitesse

Primaire par courroie crantée / Secondaire par chaîne type 428

Géométrie

Empattement 1355 mm / Angle chasse 24° / Chasse au sol 86 mm

Hauteur totale 1150 mm / Longueur totale 1920 mm / Garde au sol 155 mm

Largeur totale 620 mm

Rayon minimum de braquage 3100 mm

Hauteur de selle 820 mm

Masse totale 160 kg

> FIRST 2

Moteur

54 ch (40 kW) / 92 N.m roue AR

Moteur «brushless» (MOTENERGY)

Rotor à aimants permanents

Flux radial

Refroidissement par air forcé



Batterie

Batterie Li-Ion à gestion électronique intégrée / Technologie Li (Ni Co Mn) O2 (EIG)

4 packs de cellules de 28 Ah / 112 Ah pour la batterie complète

Tension: nominale 89,5 V / maximale 102 V

Energie stockée: nominale 10 kWh / maximale 11,4 kWh

Capacité de décharge : 5C en continu / 10C en pointe

Autonomie

30 min à 45min suivant le type de roulage

Performances

170 km/h

Contrôleur

Electronique SEVCON Gen 4

420 A maximum en sortie

Programmable (2 préréglages établis: éco / sport)

Châssis

Cadre type périmétrique tubulaire en acier

Roues et freins

	Avant :	Arrière :
Jantes coulées en aluminium	17' x 2,75'	17' x 3,75'
Pneus Tubeless	100/80-17'	130/70-17'
Freins hydrauliques à simple disque	Ø 292 mm	Ø 230 mm

Suspensions

Avant :	Arrière :
Fourche télescopique hydraulique	Progressive mono amortisseur
Débattement 130 mm	Débattement 125 mm

Transmission

Mono vitesse

Primaire par courroie crantée / Secondaire par chaîne type 428

Géométrie

Empattement 1355 mm / Angle chasse 24° / Chasse au sol 86 mm

Hauteur totale 1150 mm / Longueur totale 1920 mm / Garde au sol 155 mm

Largeur totale 620 mm

Rayon minimum de braquage 3100 mm

Hauteur de selle 820 mm

Masse totale 165 kg

Coordonnées :

H-KER SAS

9, rue du 9 mars 1962
28630 LE COUDRAY
France

Tel : +33(0)2.37.30.03.31

contact@hker-moto.com
www.hker-moto.com

H-KER

SAS au capital de 225 000 €
RCS Chartes B 524 198 710
TVA Intracommunautaire FR 33524198710
Code APE 7112 B

22 FEV. 2013



Paris

Lyon

Marseille



Credits photos : Bruno des Gayets, FFM, H-KER
Caractéristiques techniques pouvant être modifiées
H-KER est une marque déposée sous le numéro INPI 3907211

www.hker-moto.com