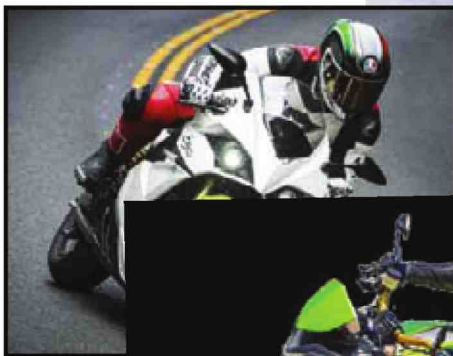




**TENDANCESMOTO**

**ESSAI**



Avec Ego (ci-dessus) et Eva (ci-contre), le constructeur Energica révolutionne le marché de la moto.



La Zero S de Zero Motorcycles : sa grande légèreté fait d'elle l'urbaine idéale.



# La moto vraiment verte

**E**t si c'étaient celles que le motard du XXI<sup>e</sup> siècle attendait ? Elles s'appellent Ego et Eva, elles sont sculpturales, incroyablement puissantes et, surtout, électriques. Le constructeur italien Energica y croit. Il a investi 17 millions d'euros pour les mettre au point ces deux machines, déjà vantées comme les « *Tesla de la moto* ». A l'essai, les deux belles sont décoiffantes. Elles ont tous les avantages de l'électrique : non polluantes, silencieuses, presque sans entretien, le tout pour un coût d'utilisation d'environ 1 euro aux 100 kilomètres, énergie comprise...



Le trial EM Sport d'Electric Motion : un poids et une vitesse réduits pour consommer moins.

Energica a-t-il décroché la martingale pour enfin faire décoller le marché du 2-roues électrique ? A l'image du BMW C evolution, scooters électriques et motos de petite cylindrée ont trouvé leur public. Les ventes ont explosé de 178 % entre 2015 et 2016. En revanche, les grosses machines patinent. Les grands constructeurs sont plutôt attentistes. Harley-Davidson a lancé il y a deux ans un projet de roadster bodybuildé, mais on en est toujours au stade de projet. Ses concurrents japonais en sont à peu près au même point. Ils testent, réfléchissent, mais butent toujours contre le même obstacle : une machine puissante nécessite une batterie volumineuse, ce qui alourdit l'ensemble et, donc, réduit l'autonomie. Sans compter le temps de charge (au moins quatre heures sans chargeur rapide) et le manque de bornes disponibles pour faire le « plein ».

Quelques sociétés se lancent pourtant sur plusieurs créneaux. Energica fait le pari du très haut de gamme : ses machines n'ont qu'une grosse centaine de kilomètres d'autonomie, mais coûtent environ 30 000 euros. Elles s'adressent donc à une clientèle plutôt fortunée, à

la recherche d'une machine hors normes.

D'autres ont fait le choix inverse. Zero Motorcycles, une entreprise californienne, commercialise depuis peu une moto légère (moins de 150 kilos). Certains modèles Zero sont limités à 11 kW, pour que les détenteurs du seul permis B puissent les piloter. Elles ont la puissance déclarée d'une 125, mais des performances dignes d'une grosse cylindrée. Pour parvenir à ce compromis, Zero a allégé au maximum sa monture, qui ressemble à une petite 125, et l'a dotée d'une batterie offrant, selon le constructeur, 300 kilomètres d'autonomie en mode économique. Prix moyen : 11 500 euros (moins 1 000 euros de prime de l'Etat). Depuis 2016, Zero a vendu 2 500 motos, preuve qu'un marché, même réduit, existe.

Un constructeur français, **Electric Motion**, pousse la logique encore plus loin. Puisque le poids et la vitesse excessive sont les pires ennemis de l'électricité, la société, créée par **Philippe Aresten**, vient de commercialiser, pour environ 8 500 euros, un trail gracile (moins de 100 kilos) et très économe grâce à un bridage à 85 km/h. L'ETrek, c'est son nom, a certes des « performances » à l'opposé des fusées Energica, mais, à 2 centimes d'euro le plein, on ne peut pas tout avoir ■

MICHEL REVOL

SCOTT JONES 2014 - DR - DAMIANO FIORENTINI - ZERO MOTORCYCLE