



## Essai express : Etrek, le trail 125 électrique par ElectricMotion

Essai express : Etrek, le trail 125 électrique par ElectricMotion : Nous avons pu découvrir et essayer rapidement l'Etrek, moto électrique équivalent 125 typée trail, à l'occasion d'une conférence de presse organisée par son constructeur, français, ElectricMotion. Pour la ville et les chemins, l'Etrek semble bien né, coûte moins de 8500 € et peut bénéficier de la prime nationale. Une petite vidéo du constructeur vous la dévoile en action. Le marché de la mobilité électrique connaît une certaine effervescence en ce début 2017, et le deux-roues n'y échappe pas. C'est surtout vrai côté scooters (voir nos récents essais Niu N1S Civic et Askoll eS2), sans parler de Vespa et Honda qui y viennent, moins côté motos (même si Harley promet la sienne avant 2020), et la sortie de l'Etrek en est d'autant plus remarquable, toutes proportions gardées bien sûr. Car sur le marché, français du moins, à part les Zero Motorcycles (essai Zero DSR 13), pas grand chose à se mettre sous les fesses ! Avant de parler de la moto, petit point sur le constructeur ElectricMotion. Scorpa, SEV, ElectricMotion... Basé à Castries (34), ElectricMotion brille déjà avec ses modèles trial en compétition, pour avoir remporté le championnat de France 2014 avec Bastien Hieyte au guidon du modèle EMSport. Il faut dire que le fondateur de la société née en 2009, PhilippeAresten, s'y connaît en trial, puisqu'il présidait aux destinées de Scorpa entre 2001 et 2007, les grandes années de la TY 125 motorisée par Yamaha. A cette époque déjà, l'électrique lui semblait représenter l'avenir sur ce segment très spécifique alors que les normes environnementales commençaient à se durcir sérieusement. D'où la création de la filiale SEV, pour Scorpa Electric Vehicles, produisant les cyclos Etricks que nous avons d'ailleurs essayés en 2014 (Etricks R01 et Etricks S01). Scorpa sera racheté en 2009 par Sherco, et PhilippeAresten se lance alors dans l'aventure ElectricMotion. La gamme compte actuellement trois modèles trial, dont un pour la compétition, et le nouveau Etrek, un trail mixte urbain et tout chemin. Moteur, batterie, BMS, contrôleur, ont été développés « maison » avec des spécialistes internationaux du secteur, dont le géant coréen Koka pour les cellules de batterie. On note des fournisseurs espagnols pour la partie cycle, JJuan pour les freins, Ollé pour les suspensions (et Michelin pour les pneus). La production est assurée à Castries. Trail des villes et des champs Quelques minutes au guidon de l'Etrek du côté de Vincennes nous ont permis d'effectuer un premier contact. Toute fine et très légère (98 kg toute mouillée), l'Etrek est aussi haute sur pattes comme l'exige le genre, avec 850 mm de hauteur de selle. Toutefois, elle reste accessible à tous car l'assise est fine comme une crêpe dentelle (et dure comme est long un jour sans pain). Ouf, les suspensions au débattement important (dont une fourche inversée réglable s'il vous plaît) sont souples et le confort reste correct, du moins pour un usage urbain sur de courts trajets. Pour l'homologation aux nouvelles normes, le freinage couplé est de mise, mais pas à la pédale puisqu'il n'y en a pas. En effet, le frein arrière, agissant de concert sur l'un des deux pistons avant, est confié à un levier au guidon gauche, à la place de l'embrayage. Déroutant lorsque l'on vient d'une moto thermique, beaucoup moins si l'on est habitué au scooter. Ce qui n'est pas une mauvaise idée pour un équivalent 125 qui s'adresse notamment aux automobilistes (avec formation de 7h bien sûr). On note aussi un bouton à main droite pour activer le frein moteur, naturellement absent sur les moteurs électriques. Efficace d'ailleurs (et pratique en TT en descente !), mais cela n'a pas vocation à remplacer les freins et cela n'allume pas le feu stop ! Ici monté en pneus mixtes, l'Etrek reste serein sur le bitume (en l'absence de moteur thermique, le bruit de roulement est ici conséquent), mais peut être chaussée en jantes 17 pouces avec pneus routiers façon supermot', ou rester sur ses jantes 21 et 19 avec pneus TT. Voir la fiche technique complète du Etrek. Autonomie et charge L'autonomie de la batterie lithium-polymère de 2,7 kWh promet tout de même 70 km sur le mode standard (non vérifié !). Elle augmentera sur le mode Eco, et diminuera sur le mode Sport. Trois « mappings » donc, délivrant plus ou moins de puissance et de couple, ces derniers étant annoncés de 6 kW en nominal (11 kW en crête) et de 26 Nm (30 à la roue). Si l'on s'étonne du couple peu élevé en fin de compte pour un électrique, il est toutefois bien plus élevé que sur un 125 thermique 4T, et plus que suffisant pour faire décoller le léger Etrek au feu, de façon vive mais progressive et rassurante, loin du coup de pieds aux fesses d'une Zero, les

modèles n'étant toutefois pas comparables. Nous vous en dirons plus après un éventuel essai plus long, mais cet **Etrek** nous a semblé convaincant du point de vue technique et dynamique. Quelques détails de finition sont certes à améliorer pour valoriser le produit auprès d'une clientèle urbaine grand public (autocollants au guidon, bloc optique maintenu par des éléments en plastique souple permettant de le retirer dans le cadre d'un usage TT privé), toutefois le produit est cohérent. Enfin, reste aussi à pouvoir emporter sur la moto le chargeur standard, qui à l'heure actuelle ne rentre pas sous la selle. Un élément plus petit et de plus faible tension est pour cela proposé en option. L'élément standard charge la batterie à 100 % en 3h45 sur une prise domestique, un chargeur rapide (en option aussi) le fait en 1h45. Prix, réseau, développement et vidéo Proposé à 8496 € exactement, **Etrek** bénéficie de la prime nationale pour les deux-roues électriques de plus de 3 kW, d'un montant qui se monte ici à 670 €. Cela reste bien plus cher qu'un 125 thermique haut de gamme (mais bien moins que les KTM Freeride-e, plus performantes toutefois), mais l'écart se réduit. Pour l'essayer, une dizaine d'EMSpots en France disposent de la moto, que vous commanderez directement au siège si vous craquez. Sachez que **Etrek** peut aussi être adaptée en fonction des usages. **ElectricMotion** a beaucoup de projets à venir, dont une nouvelle usine plus importante à Vendargues, une levée de fonds de 600 000 € est engagée, des partenariats avec les institutions comme l'ONF ou les polices municipales sont au programme, des nouveautés devraient être présentées à Milan en novembre (on verrait bien **Etrek** en format roadster plus classique, et un modèle plus puissant !), et il est aussi question d'une nouvelle technologie permettant de franchir un cap en terme d'autonomie... On a hâte de voir ça ! En attendant, regardez déjà cette vidéo sur **Etrek** réalisée par **ElectricMotion**.