

Echappée belle **EN ESCAPE**

L'inclassable moto électrique avec selle de la marque française Electric Motion, développée sur la base de son modèle trial, revient entièrement revue et corrigée pour 2021. Nico Deparros, qui n'était à l'époque pas encore engagé avec Atomic et HVA, nous a donné son avis sur cet OVNI.

Par **R. Sabatier** Photos **Rodo** et **Studio Rophé**



L'Escape n'est pas une inconnue dans nos colonnes. Nous avons eu la chance de l'essayer il y a deux ans à Vars, dans les Alpes du Sud, en même temps que la Freeride de KTM et l'autre Electric Motion, le eTrek, un trail plus citadin (arrêté depuis), qui avait aussi la particularité que conservent nos machines du jour d'être homologuées avec équivalence 125.

Sans permis moto

Accessible à votre épouse, votre fils ou fille ou vos amis et leurs permis auto, pas de bruit qui impressionne le débutant, pas de chaleur qui risque de le brûler, sur le papier, les avantages de la EM, comparés à nos "petrol bikes" – comme on les appelle du côté de Castries, vers Montpellier – sont énormes pour faire découvrir les

joies de la moto nature. Et pour des affranchis comme vous, qu'est-ce qu'elles valent ? Leurs dimensions ne permettent pas d'envisager de venir remplacer nos enduros, la base est un châssis trial, il n'y a pas match. Mais comme seconde moto, pour de courtes virées bucoliques ou, au contraire, des sessions dynamiques en mode "fractionné", ou encore plutôt que d'acheter une trial avec kit selle pour aller randonner en montagne, est-ce qu'elles assurent, ces Escape ?

Trois versions 2021

Alors qu'il n'existait qu'une Escape de la génération précédente, c'est désormais trois versions qui sont au catalogue. En plus de la standard baptisée Escape tout court, EM ajoute une version entrée de gamme Lite (avec petite batterie, donc plus légère, mais avec moins d'autonomie et un prix plus réduit) et une R, plus "racing",



qui dispose du même degré d'équipement et de performances que la Race, THE nouveauté trial 2021. La troisième génération Electric Motion avec embrayage à diaphragme à commande hydraulique, « celle que le milieu du trial attendait » comme la qualifie Tristan Dherbey, brasseur français de motos de trial et enseigne leader hexagonale Dherbey Moto. Un carton commercial dans le monde entier (découvrez l'interview du boss Philippe Aresten et l'essai de la Race dans *Trial Mag* 99 actuellement en kiosque, si vous êtes curieux).

61 km d'autonomie

Point commun entre les deux modèles Escape et R que nous avons à l'essai, la "grosse" batterie remontant à travers le cadre à la hauteur de la selle, qui offre 61 km d'autonomie. 80 kg sur la balance pour la première, 85 kg pour la R, poids du système d'embrayage, notamment, oblige. Comme sur les Epure, les Escape adoptent toutes les évolutions de châssis, de batterie et de BNS (le cerveau de l'affaire), mais ce n'est pas tout. Le capot et la housse de selle au revêtement spécial pour le tout-terrain de ces randonneuses sont aussi entièrement repensés pour plus d'ergonomie et de confort. Ultra fine, épurée, la ligne de l'Escape est franchement une réussite et fait envie. Un produit abouti comparé à la génération antérieure, cela se voit immédiatement. Le coloris passe au gris et rouge pour les Lite et le modèle standard, alors que la R a droit aux mêmes couleurs que les Epure, orange et bleu, pour bien montrer sa filiation sportive.

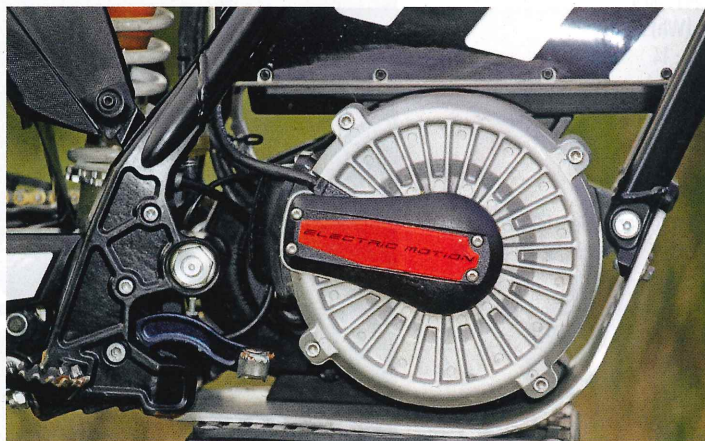
Dep' au microphone

Fini le nez tordu des randonneurs du CAF à votre approche qu'ils n'entendront plus, fini le nez pincé des Parigots aventuriers dans le désert français, la morale et la bonne conscience écologique sont de votre côté, de quoi avoir l'esprit libéré ! Un sentiment que va immédiatement ressentir Nico Dep' : « Je

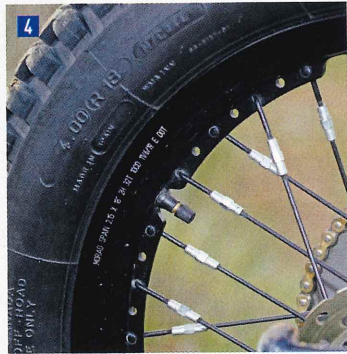
« Je m'attendais à tomber sur une moto moins performante, je dois l'avouer »

Nicolas Deparrois

connaissais les Escape ancienne génération car en 2015, j'étais blessé et j'avais travaillé à la chaîne de montage durant un an. Le premier constat, c'est que cette génération est plus silencieuse. Je ne plaisante pas ! Il n'y a presque plus de bruits mécaniques de fonctionnement qui étaient présents avant. Tu peux faire plein de choses avec. Une rando roulante où tu peux t'asseoir sur la selle, si tu as envie de faire de la zone, elle peut te permettre de bosser ta technique... Je roule beaucoup à VTT et j'ai ressenti un peu les sensations



DESIGN - Finition exemplaire, look radical, l'Escape est digne d'une machine à la technologie d'avant-garde. Un vrai bel objet, une vraie moto.



1 SELLE – Minimaliste mais fonctionnelle, il faut avouer que l'on est volontiers debout sur l'Escape tant elle est légère et fun à piloter sur les repose-pieds.

2 COURBES – Une simple pression sur le bouton, même en marche, permet de changer de mode. Trois courbes sont disponibles et modifient vraiment le comportement de la moto.

3 FOURCHE – Tech Racing avec tubes en aluminium sur la R, modèle acier sur la standard. Là encore, il s'agit de produits trial.

4 MOMO – Jantes Morad, tubeless et avec demi-rayons à l'arrière. Encore du haut de gamme que l'on retrouve sur toutes les trials sport du marché.

5 EMBRAYAGE – Un système hydraulique Braktec, fournisseur officiel de toutes les trials et à présent des GASGAS enduro, est la révolution de cette troisième génération.

ELECTRIC MOTION ESCAPE/ ESCAPE R

8 558 € / 9 518 €*

* bonus écolo déduit

LA TECHNIQUE

// MOTEUR :

Puissance nominale (kW) : 6
 Puissance Pic (kW) : 11
 Couple (Nm) : 450/600
 Refroidissement : air
 Transmission : 1 rapport
 Nombre de modes : 3
 Embayage : non/non/ hydraulique à diaphragme avec volant d'inertie
 Vitesse maxi (km/h) : 75/70
 Maps : 3

// BATTERIE :

Type : Li-ion
 Tension (V) : 50,4
 Capacité (Wh) : 1875
 Poids (kg) : 14
 Chargeur : 15 A
 Temps de recharge 100 % : 4h15
 Autonomie (km) : 61

// PARTIE-CYCLE :

Cadre : périmétrique acier 15CDV6
 Fourche (mm) : Tech acier/acier/alu Ø 39, déb. 175
 Amortisseur (mm) : Ollé R16V, déb. 170
 Frein AV/AR (mm) : Ø 182/150

// MESURES :

Empattement (mm) : 1 325
 Garde au sol (mm) : 320 mm
 Hauteur de selle (mm) : 820 mm
 Poids (kg) : 80/ 85

➔ dans les singles que j'aime bien, de tout anticiper, placer ses roues sur les cailloux, c'est un pilotage en finesse. Moi qui suis un vrai compétiteur, j'aime bien m'entraîner avec ma moto de course, mais pour aller avec des copains faire du chemin, franchement, c'est une belle alternative. C'est différent. Tu roules l'esprit tranquille. Je pense que ça plairait à plein de gens. Je m'attendais à tomber sur une moto moins performante, je dois l'avouer. Le truc positif par rapport à une enduro, ce sont les pneus trial et les petits débattements de suspension, tu ne te fais jamais peur sur le glissant comme aujourd'hui.

En enduro, sur ces petits chemins, tu ne prends pas de plaisir. A choisir entre la version standard et la R, j'hésiterais car l'embayage ne me manque

pas sur l'Escape et j'ai trouvé qu'elle prenait plus de tours que la R. Si j'en avais une, je ne ferais que du monotracte, ceux que je fais à vélo. Mais j'irais à plusieurs, comme en VTT. »

Reste donc à trouver des potos avec un carnet de chèques, les gars, Nico vous a prévenus ! Comme il le dit, il ne faut pas imaginer remplacer nos enduros par l'une de ces Escape. L'esprit enduro sur un terrain de jeu VTT, voilà à quoi se destinent et où excellent les EM. Et c'est dans cet objectif de réintroduction de notre espèce en voie de disparition dans les zones desquelles la pensée centralisée veut nous exclure que cette moto peut nous sauver de l'extinction. Un acte citoyen, la Escape. En plus du bonus écologique, une subvention devrait nous être octroyée par Bruxelles ! ■

