



WATTS - Il y a de quoi s'envoyer en l'air avec la EPure 2021, personne ne remet plus en doute sa puissance !

Le monde **de demain**

Les évos 2021

Apparue en millésime 2020, la Race 2021 évolue déjà au travers de son châssis réajusté au niveau de l'angle de chasse pour la rendre pour joueuse notamment. C'est ensuite sa propulsion qui a été modifiée. La 2020 partait fort pour finir par un peu stagner à haut régime. Des améliorations au niveau du contrôleur et du moteur, qui forment ensemble ce que l'on appelle sa propulsion, offrent cette année des bas régimes plus doux et renforcent les mi et haut régimes. Il ne s'agit pas d'un simple coup de valise électronique, comme le font les constructeurs auto pour, chaque année, augmenter les chevaux de leur modèle et ringardiser le précédent.

Les organes internes des éléments précités ont vraiment été modifiés, issus des évolutions apparues sur la série limitée Comp de l'été dernier, engendrées par l'arrivée de Marc Colomer. Plus arrondie sur le premier quart des gaz, la propulsion '21 permet dorénavant à tous d'utiliser la courbe rouge, la plus puissante, sans crainte d'être surpris. Electric Motion ne s'en cache pas, ils ont cherché à offrir à l'utilisateur un comportement plus proche des réactions d'une

thermique afin de rendre leur moto plus facile à prendre en main pour l'utilisateur moyen. L'augmentation des performances à mi et haut régimes permet dorénavant de ne plus se limiter à viser du bon S2, mais carrément du bon S1, Gaël Chatagno l'a démontré. Autant dire que la moto n'a plus de limites pour 99 % d'entre nous ! « Il n'y a pas que la déco qui a changé » insiste Léo Finiels pour résumer le boulot accompli, avant de préciser que le gain de puissance ne s'est pas fait au détriment de l'autonomie puisqu'elle reste identique pour plus de performances grâce à l'évolution des réglages réalisés. Vous noterez enfin que la fourche à air M4 n'est plus la monte d'origine. La Tech Alu, la plus souvent demandée par les clients, a eu raison des bonnes intentions écolos de la marque. Eh oui, une Tech contient de l'huile, la M4 était plus "propre".

L'avis de Julz

« J'ai fait une bonne session de street avec durant le confinement pour réaliser une vidéo où je parlais de mon appartement dans Lyon. J'ai pu voir à cette occasion l'évolution de la première génération de EPure par rapport à la 5.7 car j'avais roulé sur le championnat de Formula E en 2015-2016 durant un an pour y faire des shows. C'est une évolution de malade, la précédente était plus lourde et moins maniable. Là, on a une machine comparable à une thermique, même s'il y a toujours un temps d'adaptation lié au fait qu'il y a un moment de décalage que j'ai du mal à expliquer. Peut-être parce que l'on utilise moins l'embrayage. C'est une moto qui a beaucoup de couple, mais aussi d'allonge. On peut se faire surprendre par

« Il faut rouler avec pour s'y habituer, c'est une autre approche du trial »

Julien Dupont



1 KIT COMPÉT - La Race est livrée d'origine avec un kit compétition comprenant cette plaque numéro carbone et le feu à LED en-dessous. Tés taillés dans la masse anodisés noirs, guidon S3 World Replica, Tech Alu, que du top.



2 DIAPH - La Race possède d'origine un embrayage mécanique à diaphragme à commande hydraulique dont l'inertie peut être ajustée par le biais de masselotes interchangeables.



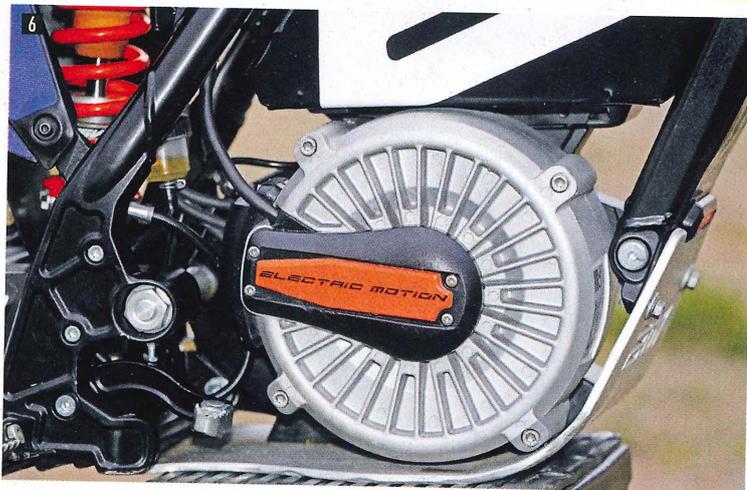
3 BATTERIE - Le pack batterie de la nouvelle EM est amovible, un service de location sur le France était mis en place cette saison et annonce la direction future.



4 LIGHT - Le coupe-circuit aimanté s'allume lorsque la moto est en marche. Un moyen de savoir qu'elle "tourne". Unique sur le marché.



5 R16V - L'amortisseur a le bon goût d'adopter un ressort orange qui rappelle la touche de couleur située sur le moteur (ci-contre).



6 MOTEUR - Le moteur et le contrôleur ont été optimisés en interne pour 2021. Plus de performances pour la même autonomie, que du bonus !



ESSAI

› Electric Motion - EPure Race



NIOUH - Nouvelle déco... mais pas que ! Il y a du changement à l'intérieur en plus de la Tech Alu désormais de série.

La technique

Electric Motion EPure Race

// MOTEUR :

Puissance nominale (kW) : 6
Puissance pic (kW) : 11
Couple (Nm) : 600
Refroidissement : air
Transmission : 1 rapport
Nombre de modes : 3
Embrayage : diaphragme hydraulique avec volant d'inertie
Vitesse maxi (km/h) : 65

// BATTERIE :

Type : Li-ion
Tension (V) : 50,4
Capacité (Wh) : 1 875
Poids (kg) : 10,5
Chargeur : 15 A
Temps de recharge 100 % : 3 h
Autonomie (km) : 43
Vitesse maxi (km/h) : 65

// PARTIE-CYCLE :

Cadre : périmétrique acier 15CDV6
Fourche (mm) : Tech 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) : 670 mm
Poids (kg) : 74

➤ sa puissance. Il faut un temps d'adaptation pour bien comprendre la courbe de puissance. La fourche à air était super bien pour l'éthique de la moto, mais pour moi qui ai de l'expérience et un pilotage un peu osé, j'aime bien une fourche qui a du répondant. La M4 tassait un peu sur les réceptions. L'avant-gardisme est indéniable, le trial va devenir de plus en plus compliqué à pratiquer. Même si l'on ne va pas vers le 100 % électrique, j'aime ce silence alors que je suis pourtant un puriste, mais c'est une autre approche.

Mon gamin est né avec une électrique et la thermique ne le fait pas rêver, le coup de gaz à l'oreille ne lui manque pas à lui. Si tu achètes une moto comme ça, au bout d'une semaine, tu l'auras en main. Moi, quand je roule avec l'Electric Motion, je ne pense pas "puriste". C'est une moto pour le mec qui habite dans des endroits montagneux, en altitude, où elle gomme tout problème de carburation. Le côté éthique va permettre de toucher un public qui

veut se mettre au trial, mais qui n'avait pas envie de passer par la case vidange, filtre à air, jerrican d'essence. »

Capable des mêmes performances que "nos" machines, Julien conclut avec ce que tous les essayeurs du jour vont me dire : « Il faut rouler avec pour s'y habituer, c'est une autre approche du trial ».



L'avis d'Antoine

« On est bien dessus, mais cette énergie est différente, il faut prendre le temps de comprendre pour synchroniser le geste à la réaction de la moto. Il y a des watts, pas de soucis. »

