

ESSAI

EM ESCAPE X/XR

PAR GUÉDARO - PHOTOS GÉRONIMO

OPÉRATION SÉDUCTION

L'an passé, nous avons découvert la EM Escape, petite randonneuse électrique bien sympathique sur base de la moto de trial. Electric Motion a fait évoluer le concept. Voici la EM Escape X, une orientation plus « enduro » avec pas mal d'atouts pour séduire le grand public.







L'Escape X a l'allure d'une vraie moto avec ses pneus Michelin Enduro Medium et sa fourche Face Ace inversée.

Décidément Philippe Aresten et sa société Electric Motion ne sont pas du genre à se reposer sur leurs lauriers.

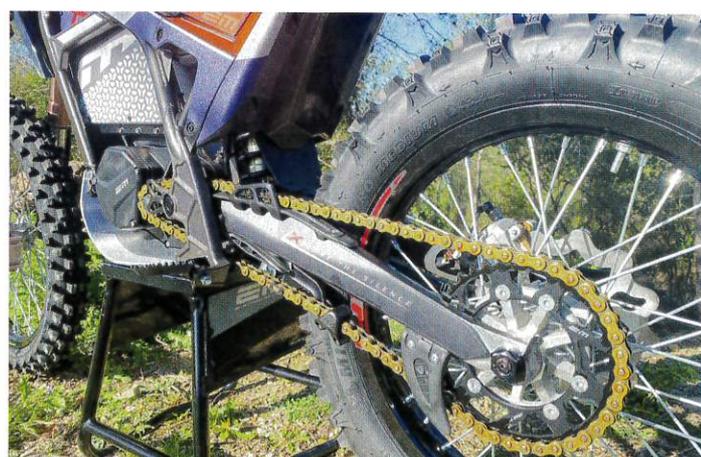
Créée en fin d'année 2009, cette entreprise spécialisée dans la fabrication de motos de trial électriques a fait son chemin et propose aujourd'hui des machines d'excellente qualité. La finition et la performance du modèle Epure Race permettent de s'en convaincre. Encore

plus quand on a eu l'occasion de découvrir leur tout dernier modèle Epure Factor-e actuellement en production. Les sceptiques de l'élec' seront toujours là pour critiquer, mais à ce jour, Electric Motion est le seul constructeur à proposer une moto tout-terrain vraiment abouti et permettant de pratiquer sa discipline (ici le trial) comme on pourrait le faire avec une thermique. Et la petite entreprise de Saint-Brès (34) n'a pas

l'intention d'en rester là. Dans un futur plus ou moins lointain, il serait question de développer une enduro orientée hard enduro/franchissement. Aujourd'hui, on laisse de côté le trial et le pur enduro pour essayer les EM Escape X et Escape XR, deux machines faciles d'accès et capables de randonner sportivement sur tout type de terrain. Autre point important, ces modèles sont homologués, permettant donc de circuler quasiment partout.



Les Escape possèdent trois maps sélectionnables au guidon, un traction control et l'application EM Connect. Réglages via son smartphone.



La transmission secondaire a évolué avec entre-autre une chaîne aux maillons plus larges.

Rab de couple et d'autonomie

Il y a un an, nous avons eu l'occasion de faire une virée sur la EM Escape de base, toujours au catalogue et développée à partir de la trial. Electric Motion a souhaité faire évoluer le concept pour apporter une touche plus enduro et permettre de toucher une clientèle plus large. Cette Escape X a un air de ressemblance. Normal, l'habillage est sensiblement le même et la forme du cadre est très ressemblante. Mais en y regardant de plus près, ce dernier est renforcé sur le côté et renseignement pris, l'angle de chasse a aussi été augmenté. Exit le trial, les pneus sont des Michelin Enduro Medium et le garde-boue avant est un modèle enduro, soit décollé de la roue avant. Fini la fourche Tech, on passe à une Fast Ace inversée au débattement plus important et l'amortisseur est toujours un R16V au diamètre augmenté avec là aussi plus de débattement. Les freins sont dorénavant signés Nissin avec disques de plus gros diamètre. Le galbe du guidon S3 est différent et la transmission secondaire a évolué avec entre-autre une chaîne aux maillons plus larges. Côté motorisation, le couple est supérieur et la réponse à l'ouverture des gaz est moins vive, mieux adaptée à l'enduro avec une allonge supérieure. Détail important, Electric Motion annonce une batterie retouchée avec une autonomie augmentée de 30 % (de 2,7 à 3,5 kWh). Les différences entre cette Escape X et la XR ? Cette dernière est livrée avec un chargeur rapide (temps de charge 2 h 30 contre 4 h 20). Elle est dotée d'un embrayage à diaphragme, l'amortisseur R16V est un modèle Racing et la fourche a une petite préparation. Son moteur est plus puissant avec 15 % de couple en plus. Les deux modèles possèdent trois maps sélectionnables au guidon, un traction control et l'application EM Connect. Celle-ci permet de personnaliser ses réglages via son smartphone, d'avoir accès à toutes les infos sur votre moto et votre profil, de verrouiller et déverrouiller votre moto à distance et de recevoir toutes les actus et diagnostics en temps réel.

Orientation enduro fun

Pour rappel cette année, Christophe Bruand a terminé 27^e sur l'Alestrem au guidon de l'Escape XR et 11^e du prologue. Ça doit assurer ce petit



▲ maniabilité, énergie moteur
▼ amortisseur mou de la X, position « trial »

« ÉLECTRIQUE, OUI, MAIS UN SACRÉ OUTIL POUR SE FAIRE PLAISIR. »



Les suspensions du modèle XR permettent de se lancer sans retenue dans les trous, les passages cassants ou sur les jumps.

engin ! Petit, c'est effectivement le cas si l'on compare à une moto d'enduro. L'ensemble est hyper-fin et une fois installé, les deux pieds sont posés à plat sur le sol. Le coupe-contact sur ON (commodo près de la poignée de gaz), mise sous tension via l'interrupteur sur le flanc gauche. Pas de crainte du coup de gaz malvenu, le système est sur Neutral. Il faut activer une courbe (commodo à gauche), 1, 2 ou 3 et là, attention, ça peut décoller. Repérage de la boucle/test dans la roue de Nico Deparrais sur la première

courbe, la plus soft. Debout, malgré la nouvelle géométrie du cadre, il y a toujours ce léger feeling à se retrouver quelque peu sur l'arrière tête baissée. Un trialiste n'y verra pas d'inconvénient. Pour l'enduriste ou le crossman, un temps d'adaptation sera nécessaire sur cette moto aux dimensions réduites. Enfin l'ensemble fin et compact se prend vite en main. Après avoir pris ses marques, on apprécie immédiatement la maniabilité de l'ensemble. Pas de bruit, ça tournicote express sur les « single-tracks » du domaine. Avec l'élec', on s'attend à ce que la gestion des gaz soit trop on/off, mais sur cette première courbe, c'est paisible et même un peu trop quand on se retrouve face à une difficulté. Devant une bonne grimpe avec peu d'élan, c'est limite pour négocier proprement. Un talus abrupt où le décollage est impératif pour passer, voilà deux situations où la courbe deux est préférable. Enfin, pour un pilote confirmé, la trois est idéale. La gestion des gaz est facile avec une certaine souplesse dans les montées en régime. Ça peut présenter des difficultés au moment d'attaquer un éboulis dans une petite montée. Il faut alors décomposer et dans ce cas, ça manque un peu de précision... ou d'habitude.

Dans les chemins roulants, on file sur un rythme convaincant, c'est grisant. Joueuse, réactive, la petite partie-cycle est un vrai régal sur les sentiers variés. Gros rythme dans la roue de Nico, waouou !! Pas de doute, il y a là un sacré outil pour se faire plaisir. RAS sur les freins puissants et précis, du bon Nissin. Un bémol toutefois pour les suspensions. Passé un certain rythme, si le terrain est remuant ou cassant, l'arrière comme l'avant manquent de précision et avouent leurs limites. L'amortisseur devient trop souple et passé un stade, l'avant devient flou. Enfin là, ça va très vite derrière Deparrais. Sur un rythme moindre, ce n'est pas un souci. Un mot sur le traction control qui s'est avéré intéressant et efficace sur une grimpe/test bien glissante. Et si l'on passait à la XR ?

Même position. À l'ouverture des gaz, on remarque tout de suite la différence de puissance. Map trois, pas de doute il y a plus de punch. D'ailleurs, la courbe deux est moins grisante mais plus efficace pour performer. L'embrayage est appréciable quand on a besoin de se lancer et ça ne change pas des automatismes qu'on a sur une thermique. Si le moteur évolue bien, c'est aussi le cas de la partie-cycle avec des suspensions permettant d'y aller sans retenue dans les trous ou sur les passages cassants. Ainsi suspendue, la moto est mieux équilibrée et l'enchaînement de compressions, jumps et autres passages caillouteux s'effectue sans appréhension, notamment sur l'éboulis où la moto avait tendance à taper et rendre imprécise la manœuvre. Avec l'embrayage en plus pour bien décomposer... De la rigolade. Au final, sur l'un ou l'autre de ces deux petits bolides, on se fait plaisir. Le novice y trouvera largement son compte et pourra même limiter la puissance via l'EM Connect. Pas de vitesse à passer, pas d'embrayage sur la X... Extra quoi ! Et l'expert dans tout ça ? Suffit de demander à Christophe Bruand ce qu'il en pense et quand j'ai vu la banane de Nico Deparrais après avoir enlevé son casque... OK, les prix ont de quoi faire tousser. Mais on a peu ou pas d'entretien à réaliser, les composants sont de qualité avec une batterie pas prête à baisser de régime (+ de 1000 cycles de recharge). Alors oui, c'est cher, mais relevons une somme d'atouts non négligeables. **mw**

Fiche technique

Escape X (XR)

10045 €* (11965 €*)

MOTEUR

Type : BLDC à aimants permanents refroidit par air, 6 kW en continu, 11 (12) kW en pic

Couple : 600 (700) Nm

Transmission secondaire : chaîne

Batterie : Li-ion 50,4 V/3,5 kWh

PARTIE-CYCLE

Cadre : périmétrique en acier 25CD4S

Fourche : Fast Ace Ø 35 mm, double réglage, déb. 250 mm

Amortisseur : R16V, simple réglage (R16V Racing, double réglage), déb. n.c.

Disques AV/AR : Ø 260/220 mm

Empattement/garde au sol : 1330/350 mm

Hauteur de selle : 850 mm

Poids constructeur : 87 (88) kg

* Tarif bonus écologique déduit