

# CONTACT

› Gamme Electric Motion 2022



Bastien reçoit les derniers conseils du staff Electric Motion avant d'activer les protons et neutrons de la batterie des montpelliéraines.

# Le bond en avant !



**A ceux qui pensaient qu'une moto électrique ne pourrait jamais offrir l'agrément de conduite d'une machine thermique, les dernières Electric Motion viennent leur opposer un imparable démenti. En procédant à de judicieuses évolutions, le constructeur montpelliérain a gommé les quelques soucis dont souffraient ses modèles et peut se targuer de proposer des motos qui réagissent à l'identique de leurs fumeuses homologues. Ou presque !**

Par **Bastien Vallée** et **Vincent Boudet** Photos **VB**

**I**mpossible d'éviter le coup de chaud en ce lundi 5 juillet. On est au cœur du Gard, sur le circuit de Sommières, célèbre pour son motocross, et de plus en plus pour ses zones de trial, avec un thermomètre qui dépasse allègrement les 30°C. Surtout, Electric Motion a choisi ce jour pour lever le voile sur son millésime 2022. Et sans chauvinisme aucun, juste en amateurs de belles mécaniques, on ne voit pas comment on aurait pu éviter la bouffée d'air chaud en découvrant les demoiselles à poil sur leurs trépieds. Les Castriotes sont magnifiques. Parées d'une nouvelle déco encore plus sobre et élégante, les EM en imposent une nouvelle fois par leur charme. A ringardiser quelques productions thermiques... Une seule pièce suffit à s'en convaincre, la plaque-phare et sa LED verticale des versions Race et R. Welcome dans une nouvelle ère ! Et puis ces lignes acérées, agressives, dynamiques, n'en jetez plus, on aime ! La marque a décidé de simplifier la gamme en stoppant la production des modèles lite, pas de souci.

Elles sont si élégantes qu'on s'en accomode sans mal. Surtout qu'il y a eu du gros boulot de fait.

On parle d'un millésime qui n'a pas fait sa révolution, ça, c'était l'année dernière, mais sa mue quand on liste toutes les modifications opérées (cf. "Ce qui change"). Tout a évolué : la partie-cycle, le moteur, mais aussi l'équipement. Les ingénieurs de la firme sudiste n'ont pas chômé, mais surtout, ils ont corrigé ce dont pas mal se plaignaient : un silence de fonctionnement pénalisant pour exploiter le moteur au mieux. Sans bruit, impossible de doser les gaz à la perfection devant l'obstacle. C'était à vue de nez. Mais après des mois de tests avec Gaël Chatagno et Marc Colomer, voici qu'une solution pointe son nez, le système TKO. Un mécanisme qui génère un sifflement et se veut comme un compte-tours sonore. Grâce à lui, on sait désormais définir le régime moteur, ce qui permet de précisément moduler les gaz. Et ce n'est pas fini. Les têtes pensantes d'EM ont également travaillé sur l'unité électronique en proposant trois cartographies moteur



➤ différentes – soft (vert), medium (bleu), hard (rouge) – pour adapter le moteur aux conditions de roulage et un traction control ! Vous vous plaigniez que les Electric Motion ne réagissent pas comme votre machine thermique, c'est fini. Enfin, sur les Epure Race et Escape R qui bénéficient de ces ultimes évolutions. Les autres, destinées à une clientèle loisir moins tournée vers la performance, se voient juste upgradées par de nouvelles cartographies. Pour tester tout ça, on a fait appel à notre pote, Bastien Vallée. L'homme qui avait testé les modèles 2019 et 2020, mais aussi un mec ouvert d'esprit, apte à se dire que la solution pour un avenir motocycliste radieux passera peut-être par des machines électriques. Donc sans a priori ! Le client parfait pour jauger des bénéfices des améliorations apportées sur le millésime...

**Les Electric Motion évoluent encore une fois intelligemment et finissent de convaincre des charmes de l'électricité**

## L'Escape, pour prendre la poudre d'escampette

« Avant d'aller plus loin, rappelons que c'est une machine de trial, donc une petite moto où l'on est un peu à l'étroit assis, avec des jambes très repliées. On parle d'une trial modifiée pour la rando et pas l'inverse ! Après, j'ai trouvé la selle longue, relativement confortable, même si elle reste fine malgré la batterie plus encombrante et l'habillage plus proéminent. Guidon et commandes sont OK sinon. L'effort fait sur la qualité des équipements, comme les commodos, est assez appréciable et ces petites intentions au niveau des finitions, comme le sticker au niveau des platines du cadre, font aussi plaisir. Voilà pour les impressions statiques. Quant au comportement dynamique, il faut distinguer le modèle de base de la R.

Les deux machines ne se pilotent pas de la même façon du fait de la présence d'un embrayage mécanique sur la R. Sur le premier modèle, celui avec l'embrayage électronique, on enroule constamment et les impulsions sont données sur l'élan, avec un petit coup de gaz, une lichette d'embrayage, en fait un frein moteur (on parle ici du système PRB qui inverse les polarités) et un mouvement du corps vers l'arrière. Sur le second, on ne cabre qu'avec le levier gauche. Une légère pression sur le levier d'embrayage, très souple, un peu de gaz et le bloc prend des tours comme ➤



Impossible de remarquer les changements du millésime sur ces deux vues du bloc moteur et de la transmission. C'est au niveau des microprocesseurs de la bête que s'est fait le gros du boulot cette année.



**1** L'amortisseur Ollé accueille de nouveaux settings sur les versions Racing et R.

**2** La batterie est toujours maintenue par trois vis et s'extraie toujours sur le côté. Un nouveau cache lui embellit le flanc. Sur l'Epure, elle pèse 10,5 kg, se recharge en 3h20 et offre une autonomie de 42 km. Sur l'Escape, elle pèse 14 kg, demande 4h15 de charge et présente une autonomie de 61 km.

**3** Le bras oscillant est un modèle allégé pour gratter quelques précieux grammes. Tout comme le cadre, réalisé en acier 15CDV6 de 1 mm seulement. Il pèse moins de 5 kg !

**4** Les commodos ont été modernisés, un vrai plaisir tactile et visuel.

**5** La nouvelle plaque-phare des versions R et Race a fait l'unanimité pour son regard futuriste.



**6** Le dessin des disques Galfer évolue pour plus de mordant et mieux résister à la chaleur.

**7** Le protège-disque avant couvre joliment le disque et le pied de fourche.

**8** Ce petit feu arrière à LED, apparu l'année dernière, se veut aussi astucieux qu'esthétique.

## Electric Motion Epure/Escape

### // MOTEUR

Puissance nominale : 6 kW  
 Puissance pic : 11 kW  
 Couple : 600 Nm  
 Refroidissement : air  
 Transmission : 1 rapport  
 Nombre de modes : 3  
 Embayage : PRB (inverse les polarités et freine le moteur)  
 Vitesse maxi : 70/75 km/h

### // BATTERIE

Type : Li-ion  
 Tension : 50,4 V  
 Capacité : 1 875/2 620 Wh  
 Poids : 10,5/14 kg  
 Chargeur : 15 A  
 Temps de recharge 100 % : 3h20/4h15  
 Autonomie : 160 mn à 290 mn (61 km)

### // PARTIE-CYCLE

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

### // MESURES

Empattement : 1 325 mm  
 Garde au sol : 320 mm  
 Hauteur de selle : 670/820 mm  
 Poids constructeur : 73/83 kg

## Ce qui change Epure/Escape

### Moteur

- Arrivée d'un Traction Control déconnectable
- Moteur retravaillé pour plus de couple et des régimes de rotation plus élevés
- Nouveaux mappings
- Courroie de transmission renforcée
- Coffre de batterie modifié
- Système de récupération d'énergie de série (système PRB)
- Commodos redessinés
- Nouvelle couronne

### Partie-cycle

- Tés retravaillés
- Bras oscillant allégé
- Disques Galfer modifiés
- Réglages de suspensions améliorés

### Habillage

- Finition mate des plastiques
- Déco modifiée

### Prix

Epure : 8 340 € (7 870 € avec le bonus écologique déduit)

Epure Race : 10 020 € (9 550 € avec le bonus écologique déduit)

Escape : 9 540 € (8 870 € avec le bonus écologique déduit)

Escape R : 10 500 € (9 830 € avec le bonus écologique déduit)



## Epure Race/Escape R

(modifications supplémentaires aux modèles de base)

- Système TKO qui renseigne sur le régime moteur
- Embrayage PRB de série
- Mapping enrichi de 6 courbes
- Tés de fourche anodisés bleus
- Fourche Tech aluminium avec settings revus
- Amortisseur 3 voies R16V avec settings revus
- Plaque-phare redessinée

### //MOTEUR

Puissance nominale : 6 kW

Puissance pic : 11 kW

Couple : 600 Nm

Refroidissement : air

Transmission : 1 rapport

Nombre de modes : 6

Embrayage à diaphragme hydraulique avec volant d'inertie + PRB (frein moteur optionnel)

Vitesse maxi : 70/75 km/h

### //BATTERIE

Type : li-Ion

Tension : 50,4 V

Capacité : 1 875/2 690 Wh

Poids : 10,5/14 kg

Chargeur : 15 A

Temps de recharge 100 % : 3h20

Autonomie : 100 mn à 240 mn (43 km)

### //PARTIE-CYCLE

Cadre : périmétrique acier 15CDV6

Fourche : Tech Alu Racing Ø n.c., déb. 175 mm

Amortisseur : Ollé R16V, 3 voies, déb. 170 mm

Freins AV/AR : Ø 182 mm/Ø 150 mm

### //MESURES

Empattement : 1 325 mm

Garde au sol : 320 mm

Hauteur de selle : 670/820 mm

Poids constructeur : 75/85 kg

## Malgré leurs gabarits différents, Epure et Escape partagent le même équilibre et des performances très proches

un fou avant de projeter la moto avec une vivacité bluffante. Il faut s'y faire car c'est violent, surtout sur la courbe rouge, la plus punchy. Du coup, la moto n'étant que légèrement plus encombrante que l'Epure, on peut vraiment attaquer de la grosse difficulté. Malgré un poids conséquent (83 kilos), elle reste maniable et agile. D'où l'utilité des différentes maps moteur qui permettent d'adapter la moto à ses envies du moment, le franchissement ou la balade. Elle offre une réelle polyvalence. Un reproche quand même : des suspensions vraiment molles qui viennent vite en butée et n'ont pas trop de retenue, surtout sur la version de base.

### L'Epure, la virevoltante

Epure, Escape, même cause, même effet : sur le modèle Racing, la présence d'un véritable embrayage couplé à un moteur sonore (on n'a pas dit bruyant !) offre un réel progrès en termes de prise en main et de performance. On se retrouve de suite en terrain connu avec la possibilité de faire crier l'embrayage pour gicler sur les obstacles en instantané. Sur le modèle de base, il y a toujours ce temps de latence entre le moment où l'on tourne la poignée et la réaction moteur. Sur la Race, c'est immédiat. On peut déclencher la réaction avec précision. Niveau puissance pure, la progression est difficile à jauger, même si l'embrayage donne l'impression qu'il y a du mieux. Sur le modèle de base, j'ai trouvé qu'il fallait pas mal de temps pour se faire à ce frein moteur mécanique.

Au début, concentré dessus, on chope le truc et puis dès qu'on est pris par l'action, on tend à

s'en servir comme un embrayage classique... Ça surprend. Autre observation, j'ai la sensation que l'embrayage mécanique améliore aussi la stabilité, car la machine n'est plus en prise constante. On trouve son équilibre facilement sur la Race. La machine est posée au sol. Une sensation accentuée par la position de conduite : le guidon est haut, les repose-pieds bas, on se sent bien droit, à l'aise pour corriger les mouvements de la machine. Comme sur une trottinette pour exagérer. Hormis cela, les suspensions souffrent aussi de trop de souplesse pour moi, notamment sur le modèle de base. Quant au traction control, que l'on enclenche en faisant un cycle de maps, j'avoue que je n'ai pas senti son incidence. Mais il faut reconnaître que notre piste d'essai offrait un bon grip. »

### Le bruit, le progrès

S'il est difficile de l'admettre tant on a vanté le fait que l'absence de bruit était un progrès à la sortie des EM, il faut reconnaître que le système TKO marque une réelle amélioration pour les piloter de façon sportive. L'ouïe participe à notre roulage, notamment sportif. Heureusement, la marque n'en oublie pas pour autant ses premiers aficionados en conservant cette gamme basique, sans embrayage et sonorité, qui représente un must pour les randonneurs. La bonne idée qui permet de ratisser encore plus large niveau clientèle ! Mais au-delà de cette évolution, ce millésime 2022, en progrès sur moult points, prouve une nouvelle fois que la firme sudiste n'a pas fini de nous prouver les vertus de la fée électricité. ■



Bastien n'a pas mis longtemps à profiter du système TKO qui renseigne sur le régime moteur. Un gros progrès !