

TEST TRIAL ELÉCTRICO



ELECTRIC MOTION ESCAPE 10.200 €

# POLLIVA



El trial con motos eléctricas va ganando terreno y es la especialidad off road

en la que más avanzadas están las motos, la que realmente tiene modelos óptimos y eficaces a la venta, y la que incluso tiene certamen específico en el Campeonato del Mundo. Mundial que precisamente ha ganado este año la marca francesa Electric Motion que de nuevo es protagonista de una prueba en **MOTO VERDE**.

Su gama de modelos incluye variantes de trial deportivo (las EPure, que ya hemos probado) y también los modelos de variante de trial excursión, denominados Escape. Disponibles en dos versiones, estándar (10.200 euros) y Race (11.150 euros), algo más deportiva con mejores suspensiones (horquilla Tech M4 de aluminio), mejores frenos y embrague mecánico -permite disparar la moto de revoluciones sin avanzar. Ideal para coger inercia, o para pilotos más técnicos-. El resto de los elementos se comparten con el resto de la gama EPure.

### VERSÁTIL

La que probamos nosotros es la variante estándar que equipa de serie la horquilla Tech con barras de acero, combinado con un amortiguador trasero R16V.

El trial excursión también se puede hacer ya con una moto de trial eléctrica. Eso es lo que permite la Electric Motion Escape. Moto que además se puede usar por vías públicas al estar homologada. Una moto con una amplia polivalencia que sirve para mucho más que dar paseos.

Frente al modelo deportivo EPure la Escape tiene una batería de litio de 2,7 kWhs de mayor capacidad. Por supuesto la posición de conducción es diferente respecto a la EPure, al tener asiento largo y más alto, para poder montar sentados, disponiendo de más confort y polivalencia en uso aventurero. La EM Escape está homologada, equivalente a una moto de 125 cc, para matricularse, lo que también permite su uso urbano. Una de sus ventajas es que se puede conducir con Carnet B de coche con dos años de experiencia y con carnet A1 de moto (125 cc), lo que la abre a un mayor espectro de propietarios.

Dispone de tres mapas de potencia y la novedad de la gama 2022 es equipa de serie un sistema de control de tracción, que puede activarse fácilmente en todos los tres mapas de potencia.

El motor eléctrico de la EM rinde 450 Nm por lo que cuenta con una respuesta muy inmediata y explosiva. Todo puede controlarse mediante un botón junto al puño de gas que hace las veces de selector de mapa de potencia. Empezando por el mapa verde (cada color en el mando nos indica el mapa que tenemos), la moto tiene una respuesta más suave, equivalente a una 125 o 200 cc de explosión. El mapa intermedio es el de color azul, con equivalencia entre un motor 250 y 280 cc, hasta terminar en el mapa rojo, el que aporta las sensaciones más poderosas, que el fabricante dice se asemeja a un motor similar de 300 cc. La batería de una Electric Motion Escape está muy evolucionada. Con una longevidad que supera los 2.000 ciclos de carga con un remanente del 80% llegado este punto, garantiza una amplia autonomía y por supuesto fiabilidad.

La carga completa equivale a un depósito, o depósito y cuarto de una

# LENOCIA

## ELECTRIC MOTION ESCAPE

La EM Escape está homologada. Se puede circular por ámbito urbano con la moto matriculada y asegurada.

El motor eléctrico cuenta con una respuesta muy inmediata y explosiva. Todo puede controlarse mediante un botón, junto al puño de gas que hace las veces de selector de mapa de potencia.

Con la batería cargada a tope permite rodar unos 65 kilómetros de recorrido y unas 4 horas de rueda en movimiento.

La parte ciclo comparte algunos componentes con Sherco como el basculante y la pata de cabra.

Motor de mantenimiento mínimo. En la versión estándar -la de la foto- tiene embrague mecánico, lleva uno eléctrico.

ELECTRIC MOTION ESCAPE

### FICHA TÉCNICA

**PRECIO: 10.200 €**

#### MOTOR

Tipo: Eléctrico.  
Refrigeración: Aire.  
Potencia nominal: 6 Kw.  
Pico de potencia: 11 kw.  
Batería: Li-ion. 50,4 V. 1900 Wh. Peso batería: 10,5 kg. Ciclos recarga: 1000.  
Embrague: Diafragma en aceite. Accionamiento hidráulico. Cambio: sin velocidades. Transmisión primaria: Por engranajes. Transmisión secundaria: Por cadena.

#### PARTE CICLO

Bastidor: Tubular, en acero.  
Susp. delantera: Horquilla convencional Tech con barras de 39 mm. Recorrido: 175 mm. Susp. trasera: Monoamortiguador R16V. Recorrido: 170 mm. Freno del.: Un disco flotante de 182 mm de diámetro; bomba y pinza Braktec de dos pistones. Freno tras.: Un disco de 150 mm de diámetro; bomba y pinza Braktec de un pistón. Llantas: Morad, de aluminio. Neumáticos: Michelin. Del.: 2,75x21. Tras.: 4,00x18.

#### NUESTRAS MEDICIONES

Distancia entre ejes: 1.325 mm.  
Distancia al suelo: 320 mm.  
Ancho máximo: 825 mm.  
Peso declarado (vacío): 80 kg.

### VALORACIÓN

**MOTOR: 8**  
**CAMBIO: -**  
**EMBRAGUE: -**  
**ARRANQUE: -**  
**SUSPENSIÓN DELANTERA: 8**  
**SUSPENSIÓN TRASERA: 8**  
**FRENO DELANTERO: 8,5**  
**FRENO TRASERO: 8,5**  
**ESTABILIDAD: 9**  
**MANEJABILIDAD: 8,5**  
**POSICIÓN DE CONDUCCIÓN: 9**  
**ACABADOS: 9**  
**ACCESIBILIDAD MECÁNICA: 9**  
**MEDIA: 8,6**

**Motor eléctrico propio de EM. Cuenta con tres modos diferentes de uso.**



**Novedad: equipa un sistema de control de tracción, que puede activarse en los 3 mapas de potencia.**



**La parte trasera es convencional. Eso sí, destaca la corona de gran tamaño que monta, necesaria para tener desarrollo corto.**



**Fácil acceso para el conector del cargador de la batería. Se recarga en 2,5 horas a un 100%.**



**Amortiguador R16V en la variante estándar, sin regulación.**



moto de explosión. En kilómetros son unos 65 kilómetros de recorrido y unas cuatro horas de rueda en movimiento. Si hacemos un trial «de zonas», el consumo es aún menor. Dependiendo del uso, el modelo EPure nos ofrece más de dos horas de rueda en movimiento, lo que se puede traducir perfectamente en una mañana completa de entrenamiento. La recarga completa se efectúa en 2,5 horas, pero es capaz de alcanzar el 80% de la carga en apenas la mitad de este tiempo.

El peso de la moto es de 80 kilos, 85 kilos para el modelo Race -la Epure pesa 73 kg-.

## GRAN USO

Como bien dice la marca como "moto eléctrica, aporta la ventaja de poder pilotar en silencio, disfrutando de una precisión incomparable con una moto de explosión. Las prestaciones son similares para el nivel del 90% de los aficionados, con la ventaja adicional de poder configurar el rendimiento del motor al gusto del piloto o las circunstancias del terreno. Pilotar una moto de trial eléctrico es una experiencia única. No hay mantenimiento, ni modificaciones de rendimiento en función de climatología o desgaste. Tan solo hay que activar el botón, escoger el mapa correspondiente y disfrutar".

Ciertamente apetece rodar con esta Electric Motion que tiene una buena posición de conducción, bastante cómoda para rodar por sendas y recorridos de excursión.

Realmente es fácil de manejar y muy completa entre sus diferentes opciones de manejo entre las tres curvas de motor/potencia disponible. Es una de las grandes ventajas de las motos eléctricas que se aprecian diferencias reales de empuje/comportamiento entre cada una de las opciones disponibles. Eso y que se pasa de una a otra con absoluta rapidez encontrando en cada momento la moto que queremos, según terreno, cansancio o nivel de conducción.

La sorpresa más destacada de la Escape es que permite hacer trial, que no es sólo una moto para pistas o recorridos de senda. Al principio, cuando la ves, sobre todo con ese portamatrícula anclado al basculante, te dices a ti mismo "¿dónde voy con ella y hasta dónde llegaré? Pero esta moto te corrige aquello de emitir prejuicios e incluso de difamar antes de tener un criterio propio.

Tras rodar por caminos y zonas de interzona divertidas, llegamos a los sitios de zonas trialeras. Junto a Chema Quer, de Trial World, nos pusimos a probar la moto. Mientras hacía las fotos veía el comportamiento de la Escape y entendía que la Escape es capaz de hacer trial, aunque pida cierto tiempo de adaptación y de comprender su manejo. Sobre todo en esta variante estándar que no tiene embrague mecánico -lleva uno eléctrico pero como un cortacorrientes- y, como todos sabemos, en el trial moderno ese componente es la parte vital que nos da el control de la moto, tanto para lanzarla



POLIVALENTE  
EFECTIVA TRIALERA  
DIVERTIDA



PRECIO  
CONFIANZA EN  
LA MARCA

en los escalones como para controlarla en los movimientos. El embrague eléctrico apenas sirve de mucho pues al cortar la corriente lo que hace es dejarte clavado. Quizás sirve más como freno. Pero aún así el motor eléctrico y sus mapas ejercen de cierta función de embrague, pues al cortar "gas" tenemos freno motor y al acelerar hay respuesta muy directa en la energía de la moto respecto a la proporción de giro que apliquemos al puño de acelerador electrónica. No tenemos esa opción de lanzar la moto en las empuntadas a base de acelerar y soltar el embrague pero, probablemente, el nivel del piloto que compre esta Escape ni siquiera sepa hacerlo ni pretenda aprender ahora. Y si lo sabe, entonces tiene disponible la versión Race, que sí tiene embrague.

Para hacer trial de nivel amateur la Escape es muy completa e incluso se siente útil el control de tracción, variable en cada mapa de motor. No es que sea el mejor mecanismo, pues a veces parece algo intrusivo, pero para el tipo de moto que se trata cumple muy bien su papel. Yo pienso en un tipo de usuario que es maduro, que quiere hacer trial pero sin volverse loco, que busca pasar desapercibido, que valora su tiempo y que quiere montar con pocas preocupaciones. Sin cerrar el círculo en cuanto a posibles clientes, yo creo que el rango está en pilotos con experiencia, que tienen buen poder adquisitivo, de edad desde los

35 años, a los que el trial racing y los motores de combustión les vienen ya de vuelta. Aquellos que quieren nuevas experiencias, que incluso se sienten cansados de repostar gasolina y hacer mezcla, del humo y del sonido del motor de combustión. Un cliente al que habrán tres cosas que le frenen por tener una Electric Motion, como he dicho en otras pruebas: por supuesto el alto precio, por encima de las de combustión, aunque este se puede compensar con no gastar gasolina, que tampoco se derrama, no tener que cambiar aceites de motor, limpiar filtros de aire... El otro pero es el de tener confianza en una marca que para muchos no es conocida y, sobre la que puedan existir dudas, como con otras dedicadas a las motos eléctricas,

## Conclusión

La Escape destaca por la polivalencia del concepto de moto de trial sumado a lo eléctrico. Una trialera que parece que solo vale para paseo y que cuando te pones te sorprende por su capacidad para hacer cosas técnicas en trial convencional. Además, está homologada lo que permite ser usada, también en vías públicas, con el carnet B de coche y dos años de experiencia, o el carnet A1 de moto. Lo malo es su precio.

sobre si habrá o no recambio, si seguirá operativa en un tiempo... Yo ahora mismo pongo la mano sobre el fuego y confío en Electric Motion pues la veo bien asentada, dimensionada y haciendo las cosas con cabeza. Con lo que sí me compraría una de sus modelos. El tercer hándicap, que puede frenar al comprador, es del la evolución que tienen rápida los productos tecnológicos. Un sentir similar al que podamos tener con los ordenadores, los teléfonos móviles... ES decir, pensar que estamos comprando un producto que mañana mismo puede cambiar bastante con un salto evolutivo destacado, por ejemplo, en la batería. Visto así es verdad que no tendríamos productos de este tipo jamás, pero estar a la moda y a lo último también exige dar ese paso. Rodar en silencio, con menos emisiones y con cierta tranquilidad es un precio que muchos pagan con agrado. Y seguro que la mayoría de usuarios de Electric Motion están felices por ello. Una transición hacia un futuro que, aunque no nos guste, cada vez se irá haciendo más obligatorio y será el escenario real en el que nos movamos. De momento, opciones como ésta Electric Motion nos abren la esperanza en cuanto a tener futuro de seguir haciendo trial en este siglo XXI y, además, de poderlo hacer con buen sentir. **MV**

SANTI AYALA. FOTOS: ALEX CUBINO.  
COLABORA: CHEMA QUER & TRIAL WORLD