

ELECTRIC MOTION

L'électrique en marche !

Depuis dix ans, Electric Motion conçoit, développe, commercialise des motos de trial électrique qui font autorité. Une démarche remarquable made in France, ce qui ajoute à l'intérêt de l'histoire. Visite guidée dans la roue de son créateur, Philippe Aresten.

Par Claude de La Chapelle - Photos Bruno des Gayets



Electric Motion, c'est avant tout la réussite d'un visionnaire, Philippe Aresten. Après six années comme directeur technique dans le milieu broadcast TV, cet électronicien de formation crée Ness, une société d'ingénierie et d'installations audiovisuelles numériques pour des chaînes TV (Canal+, France TV, RFO) sur des opérations comme la Coupe du monde de football en 1998. Il vend son entreprise en 2002 et, passionné de moto (il a roulé sur la Croisière Verte, les 24 Heures de Bretagne, le Rallye d'Algérie...), investit dans Scorpa, succès à la clef, s'octroyant 20 % du marché mondial du trial en seulement trois ans, produisant, en collaboration avec Yamaha, 15 000 motos. En désaccord avec ses associés sur la vision de l'entreprise, il quitte le navire. « Il était temps de repartir vers d'autres projets : la conjonction de plusieurs

facteurs m'a fait réfléchir : les prises de conscience environnementales nouvelles, le risque de voir appliquer des contraintes comme la fameuse circulaire Olin, la mascarade de certaines homologations trial 2-temps, il était l'heure d'envisager d'autres modes de propulsion que le moteur à combustion. Ayant depuis toujours été porté par l'innovation, le groupe de propulsion électrique me semblait être une alternative naturelle. En même temps que les époques changent (nous sommes alors en plein krach boursier), les mentalités évoluent. Avec la multiplication des loisirs numériques, la génération à venir n'allait plus aborder la pratique des sports motorisés de la même façon que nous. "Plug and play", plus respectueux de la nature, plus simple et plus facile d'accès, mais aussi "performance" ont été les quelques mots-clés de la genèse d'Electric Motion. » Fin 2009, elle devient



Blank white tag hanging from the handlebars.

COMP

Logo on the front fender.

EMPTC06-210039

ELECTRIC MOTION



➤ E-MOTION EN CHIFFRES



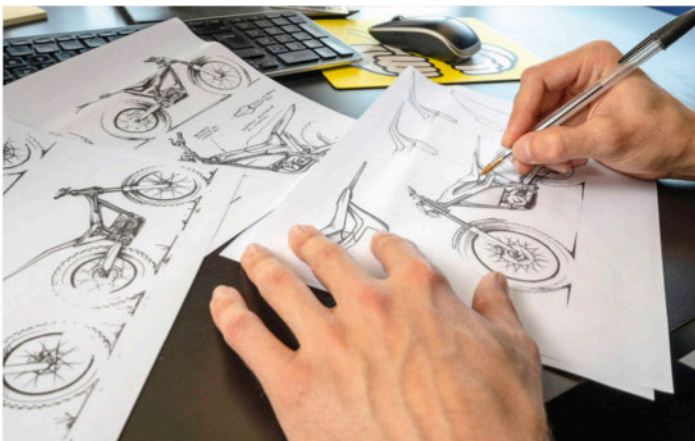
Chiffre d'affaires : 4 millions d'euros
Nombre de pays à l'export : 30
Pourcentage des ventes à l'export : 75 %
Motos produites à ce jour : 2 000
Rythme de production actuel :
 1 000 motos/an
Âge moyen des 15 salariés : 30 ans
Gamme : 9 modèles : trial, randonnée, trail
Projets en cours : 3, dont un extra-trial...

La conception se fait en interne avant que certains éléments soient imprimés en 3D pour un montage à blanc, validant l'ergonomie, la compatibilité des pièces produites ensuite en sous-traitance.

réalité, mais pas dans la voie que l'on devine. « Peu de gens le savent, mais la première année d'Electric Motion a été consacrée à la conception de A à Z d'une moto... thermique pour le compte de Gas Gas », confie Philippe qui enchaîne : « En 2011, j'ai décidé de nous donner deux à trois ans pour apprendre. Repartir d'une feuille blanche, réviser les cours oubliés et surtout,

acheter, étudier, tester, pousser dans les extrêmes toutes les technos de batteries, moteurs, contrôleurs. » Electric Moto conçoit alors cinq « laboratoires roulants » : proto d'enduro, mini-moto, petite voiture électrique, moto de trial avec embrayage et trial basique pour emmagasiner un maximum d'informations tout en étoffant l'équipe constituée de jeunes ingénieurs

Depuis dix ans, E-Motion défriche, laboure, sème, mûrit son projet. L'heure est venue de récolter les fruits.



Les EM naissent sur une feuille de papier, pour une quête de style, graphisme, coloris... L'informatique prend ensuite le relais...



Les motos, préalablement vendues, sont produites par séries de 8 via 3 opérateurs, les volumes ne justifiant pas une chaîne d'assemblage.

et techniciens, avec un mot d'ordre : « Étonnez-moi ! », encadrés par des fidèles, expérimentés comme Didier Richard.

« La résultante de nos travaux techniques était la suivante : petit, léger, peu de puissance, rayon d'action limité, tel était le cahier des charges de ce qui à l'évidence ne pouvait être qu'une moto de trial basique. C'est ainsi que naissait l'EM 5.7 (5^e projet, 7^e proto). Il fallait que notre moto ait un niveau de performance proche d'une moto de trial de 200 cm³, un prix équivalent à un modèle thermique ainsi que le poids. L'aventure était partie avec un leitmotiv : innovons et traçons notre route. » Philippe Aresten avoue n'avoir jamais douté de sa stratégie, depuis trente ans, sa seule limite étant l'argent. « Comme nous n'avons pas disposé de moyens financiers extérieurs, il a fallu gagner euro après euro pour nous construire. Le déclic s'est opéré le 15 juillet 2018. Nous venions de présenter notre nouveau modèle Epure, l'accueil a été formidable. Le voir évoluer au plus haut niveau, en silence dans les montagnes entre les mains de Christophe Bruand a été le moment où je me suis dit : nous avons la techno, la moto, l'équipe, une envie sans faille. Ce soir-là, on était un peu les Champions du monde, comme les footeux. Il ne manquait plus qu'une usine. On l'a faite et l'histoire est partie. »

► Pionnier, EM a dû tout inventer

Trois étapes ont marqué l'ascension d'Electric Motion : début 2017, la décision de développer plus en profondeur un groupe propulseur européen remplaçant le premier basé sur des composants chinois, mais qui n'aurait pas permis de faire valoir le savoir-faire de la marque, l'arrivée mi-2019 de Marc Colomer, multiple champion du monde de trial, permettant de pousser encore plus loin les exigences techniques et depuis deux ans, les perspectives

MINIVIEW

Philippe Aresten

« Nous avons déjà la foi... quand on n'avait pas d'avenir ! »

Philippe, qu'est-ce que te donne foi en l'avenir d'Electric Motion ?

« Nous n'avons pas à gérer la mixité thermique/électrique au sein de notre Bureau d'Études. Nous ne sommes pas des hurluberlus qui ne pensent que watts, tensions et ampères. Nous savons que beaucoup de motos vont encore longtemps être conçues et produites avec des motorisations thermiques et tant mieux. Notre force sera peut-être de n'avoir à nous concentrer que sur un type de propulsion, au contraire de beaucoup de constructeurs. Pas de doute, ils vont y arriver et ne pas mettre, comme nous, dix ans... Mais sans doute vont-ils faire face à certains écueils et se rendre compte que concevoir une propulsion et une moto électrique est plus complexe qu'ils ne l'imaginent. Ce qui me donne foi en l'avenir est très simple : nous avons déjà la foi... quand on n'avait pas d'avenir ! » (sourire)

Quelles sont les valeurs de l'entreprise en lesquelles tu crois ?

« Trois valeurs : les hommes, les hommes, les hommes. Facile à écrire, pas toujours facile au quotidien, mais au bout du compte, ça reste ma principale motivation et inspiration depuis trente ans maintenant. »

Qu'est-ce que le fait que Léo, ton fils, te rejoigne, change dans ta stratégie ?

« Nous avions prévu de travailler ensemble, un jour. Nous ne pensions pas que ce jour arriverait aussi tôt. Nous cherchions une "interface" entre la conception et la production, et en évoquant le profil idéal : jeune, avec si possible une expérience dans la moto, sans œillères, ayant une formation bureau d'études, parlant anglais et sachant manier une clé de 10 et une souris, mon directeur technique et mon responsable BE se sont mis à sourire en m'indiquant qu'ils avaient déjà un nom à me proposer au moment où je souviens avoir dit qu'on allait galérer pour identifier un candidat. Avec Léo, les choses sont claires : nous avons fait en sorte qu'il n'y ait aucun lien de subordination direct, et il ne bénéficie d'aucun avantage ou privilège. Tout se passe bien. Il ouvre tôt l'usine, il la ferme tard. C'est un bosseur et je suis un peu fier. On verra prochainement pour la suite de l'histoire, les choses se feront naturellement. »

Quelle est l'ambition d'Electric Motion au niveau compétition ?

« Elle reste le support pour démontrer les performances de nos produits. Il est important d'être un minimum présent, sans tomber dans ce que je considère comme un piège. Rappelons que nous exerçons sur un marché pour lequel il n'existe pas de réelle couverture autre que les médias ultra-spécialisés et que les épreuves se déroulent dans des lieux où seuls les amoureux spécialistes résistants se déplacent pour admirer le talent de Toni Bou, d'Adam et leurs copains. On ne peut pas dire qu'une victoire ou un titre affole la planète moto. Notre stratégie du "qui peut le plus peut le moins" nous rappelle que l'essentiel n'est pas de jouer "à la compétition". Beaucoup de nos clients ignorent l'existence d'un World Champ. L'ultra spécialisation par le haut est sans doute l'une des innombrables raisons du désamour des gens pour cette belle discipline. Il serait présomptueux de penser avoir LES solutions. Nous avons DES solutions, elles sont les nôtres et nous les suivrons. Il faut commencer par avoir les motos. Le reste est à suivre. »

Y a-t-il des hommes qui t'inspirent ?

« On apprend toujours, on est obligatoirement inspiré, par untel ou untel, Steve Jobs ou Elon Musk... Je pense que ce n'est pas quelque chose que l'on apprend sur les bancs des universités, on naît avec, comme prédisposé. La curiosité, les connaissances, la créativité entretiennent et renforcent le visionnaire qui peut sommeiller en nous. Il ne faut jamais oublier les personnes qui parfois œuvrent dans l'ombre sans lesquels le visionnaire n'est... qu'un visionnaire. Cette "vision" s'accompagne d'innovations et, encadrée d'hommes, sur quoi on rajoute du travail et beaucoup de courage, peut faire un cocktail sympathique. Peut-être la signature de l'entreprise. J'aime bien la phrase d'Antoine Riboud (fondateur de Danone) qui disait que "L'innovation est une alliance entre recherche, marketing, instinct, imagination, produit et courage industriel". »



Sur la base de cellules li-ion provenant du Japon, Electric Motion assemble ses propres batteries, un des secrets de son savoir (bien)-faire.



Chez Electric Motion règnent silence et calme. Ici, l'électronique et l'intelligence ont remplacé en grande partie la mécanique et la ferraille.

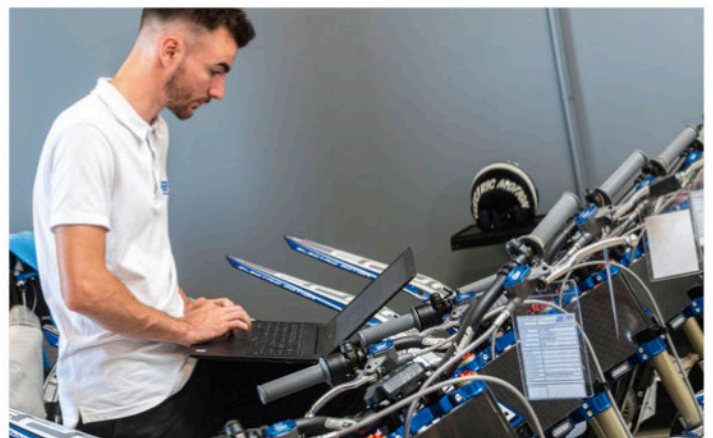


Christophe Bruand,
ambassadeur EM
depuis dix ans.

de développement liées à l'intérêt grandissant d'Electric Motion auprès des investisseurs et des banques. « *La grande étape est surtout celle de "l'acceptation". Petit à petit, les gens comprennent que notre idée de base et nos réalisations ont du sens.* » Et Philippe Aresten de préciser que selon la courbe de diffusion et d'acceptation du sociologue et statisticien Everett Roger (1931-2004) regroupant en cinq catégories les consommateurs, Electric Motion entre dans la « deuxième case », celle des « *Early Adopters* » (13,5 % de la population), précédant le gros des troupes (Majorité Précoce et Majorité Tardive, représentant chacune 34 % des acheteurs). Philippe, focalisé sur le sujet qu'il connaît sans doute mieux que personne, ne craint pas non plus la concurrence. « *Au même titre que nous n'avons pas les moyens et les outils techniques et industriels pour aborder les marchés de masse, les grands constructeurs ne sont pas adaptés pour œuvrer dans les marchés de faible volume et comme je dis souvent, il y a des petites niches et des... grandes.* Nous n'avons aucun complexe, nous savons ce que nous pouvons faire et surtout ce que nous ne pouvons pas et ne voulons pas faire. Nos neuf modèles homologués sont disponibles à la vente (75 % des motos partent à l'export) au prix des modèles thermiques. Je pense que les grands noms de l'industrie abordent aujourd'hui la propulsion électrique comme un démonstrateur technologique, à des fins marketing pour capter certains marchés de masse comme les deux-roues à vocation urbaine. Après dix ans, l'horizon s'éclaircit. Nous le devons uniquement à notre travail acharné, nos innovations, notre passion et à notre formidable équipe. Nos ingénieurs sont au moins aussi bons que les Japonais et les Autrichiens. La persévérance est la noblesse de l'obstination. » L'usine Electric Motion, (1 200 m²) implantée dans la zone d'activités Via Domitia à Vendargues



Châssis et suspensions équivalent à une thermique. Le cadre en acier au chrome molybdène est conçu autour de pièces réalisées en micro-fusion.



Léo Aresten paramètre et contrôle chaque moto avant test et expédition. EM exporte 75 % de sa production dans 30 pays sensibles à l'environnement.

en Occitanie, a une capacité de production de 80 motos/mois, 1 000 motos/an. Il n'y a pas de chaîne de production, les volumes ne le justifiaient pas. « Viser des chiffres, même symboliques, n'a jamais fait partie de mes priorités. Essayer de passer des caps, oui », affirme Philippe Aresten. La moto se construit progressivement, par groupes de huit, sur des bancs de montage fixes par trois opérateurs mobiles. Préalablement, ont été effectuées des opérations de prémontage des sous-ensembles. En amont, un contrôle qualité évalue les 300 références provenant de 70 fournisseurs-partenaires, principalement italiens ou espagnols. Electric Motion conçoit (sur ordinateur, puis en impression additive pour essais grandeur nature) la quasi-totalité de ses composants, ayant investi dans des moules et outillages industriels dès le démarrage du projet, lui assurant son autonomie. Une fois les motos assemblées, elles sont contrôlées, paramétrées, testées avant la phase finale d'expédition. Chaque moto est vendue avant d'être produite, une étiquette indique le nom et le pays destinataire : Hawaï, l'Australie... le jour de notre visite.

> Le moteur de l'EM? L'intelligence

Avant d'être électriques (les moteurs qui développent 6 kW – 11-12 kW en pic – proviennent de Grande-Bretagne et possèdent un arbre primaire spécifique à EM), les modèles Epure (trial) et Escape (rando) sont d'abord des motos très performantes, proches des modèles thermiques au niveau de la conception globale de la partie-cycle et de ses dimensions ainsi que des suspensions.

MINIVIEW

Christophe Bruand

Quel fut ton déclin pour la moto électrique ?

« J'ai connu Philippe Aresten au moment où je roulais Scorpa en championnat du monde, en 2002, 2003, 2004 (5^e en Junior). J'ai senti le potentiel de la moto électrique en testant le premier proto, puissant et polyvalent, et j'ai accompagné l'aventure Electric Motion dès le début, il y a une dizaine d'années. »

Une moto électrique est-elle plus facile pour débuter ?

« Oui, parce qu'il n'y a pas de vitesses ni d'embrayage, cela permet de sauter la case "apprentissage de la moto" pour passer directement à la technique: la position du corps, piloter debout, le regard... On bénéficie d'un couple omniprésent, c'est parfait pour le grip, on peut s'arrêter et repartir doucement, sans bruit, sans que la moto ne dégage de chaleur, c'est rassurant pour les débutants, ils ne craignent pas de tomber et de se brûler avec le pot. »

C'est bien pour les débutants, mais pour les pilotes ?

« C'est facile. Le fait de ne pas avoir à gérer de boîte permet de ne jamais être en sous ou sur-régime. On est toujours sur le "bon rapport" avec le couple idéal. C'est très positif. »

Et ses défauts ?

« Je n'en vois pas, au contraire. La moto évolue en permanence. En deux ans, elle vient de gagner 20 % d'efficacité. La moto du championnat 2020 roule avec les réglages de 2021. Grâce à l'électronique, le moindre progrès est directement transposable sur la moto, y compris celle des clients. »

Quel plaisir prend-on à piloter une EM ?

« L'absence de bruit, qui plus est en randonnée où, du coup, on perçoit les bruits de la nature, avec ce sentiment de liberté que procure l'impression d'être en roue libre. C'est fabuleux. On est toujours sur le bon rapport qui permet de tracter et d'être prêt à franchir des obstacles, c'est ludique. »

Quel est le regard des autres pilotes ?

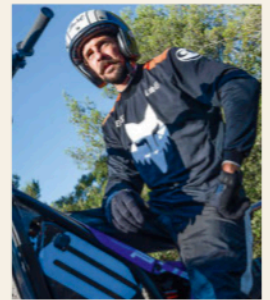
« Au début, ils étaient complètement fermés à l'électrique. Le regard a commencé à changer avec le titre de Bastien Hieyte en Senior 2 en 2014 et ils se sont montrés plus ouverts à l'essayer. Grâce à l'Epure avec embrayage à diaphragme à commande hydraulique, ils découvrent une moto ayant un gros potentiel, très facile pour un pilote moyen et sans entretien. »

De l'électrique au thermique, le pilotage est-il le même ?

« Oui, à 80 %, il y a quelques petites choses qui varient comme le centre de gravité, mais sur mes shows, je passe d'une machine à l'autre sans problème, d'autant que je dispose du modèle Epure Race. »

À quelle évolution faut-il s'attendre ?

« La moto électrique a une marge de progression beaucoup plus importante que la thermique. On travaille sur le poids, pour le réduire encore, avec des batteries plus légères, et sur le couple pour l'exploiter au mieux. Les trois cartographies sont suffisantes pour un utilisateur lambda, mais pour un pilote de niveau mondial, on pourrait paramétrer le moteur pour privilégier le couple ou la puissance, ce qui permet d'avoir un comportement sur-mesure en fonction des particularités de chaque zone. »



« La moto électrique a une marge de progression beaucoup plus importante que la thermique. »

La valeur et la force d'E-Motion, c'est la qualité de ses équipes et celle du management de Philippe Aresten.



Les moteurs proviennent de Grande-Bretagne, avec des spécificités EM (arbre primaire). Ils développent 6 kW avec des pics à 11-12 kW.



300 références provenant de 70 fournisseurs (beaucoup d'Italiens et d'Espagnols) sont nécessaires à la fabrication des Electric Motion.

MINIVIEW

Léo Aresten

Léo, quelle est ta formation ?

« Après mon Bac, j'ai effectué un DUT Génie Mécanique et Productique à Toulouse, puis j'ai approfondi mes connaissances par une licence CAO professionnelle en alternance. Cela m'a permis de mettre un pied dans le monde du travail et même dans l'industrie moto, chez Brough Superior. »

Qu'as-tu appris aux côtés de Thierry Henriette et de son équipe chez Brough Superior ?

« J'ai pu participer aux différentes étapes d'un projet, de l'élaboration d'un prototype à la production. J'ai d'abord intégré le bureau d'études lors de l'industrialisation du modèle phare de la marque, la SS100. Puis, connaissant la moto sous toutes ses coutures, j'ai rejoint l'équipe de l'atelier afin d'organiser et superviser le bon déroulement de la production en relation avec les différents services afin de garantir une qualité irréprochable. C'est une très belle expérience qui m'a permis de découvrir l'importance du design et des jeux de matériaux, des matières et des couleurs, le sens des détails ainsi que le savoir-faire français. »

Quel est ton rôle chez Electric Motion ?

« J'ai intégré l'entreprise fin 2018, d'abord au bureau d'études afin de participer à l'industrialisation de la nouvelle ère Epure, avant de prendre la responsabilité de la production. J'ai mis en place des procédures pour nous permettre de gagner en efficacité. Electric Motion a emménagé dans une nouvelle usine en janvier 2019 et il a été intéressant de travailler pour faire en sorte que le flux de production soit le plus fluide et naturel possible. »

Quelle est ta complémentarité avec ton père, Philippe ?

« J'ai grandi dans le milieu de la moto, notamment de l'aventure Scorpa dont je garde énormément de souvenirs. Rapidement, j'ai su que je voulais, comme mon père, m'impliquer dans la moto. Nous nous étions promis qu'un jour nous travaillerions ensemble, mais je voulais auparavant me forger ma propre expérience. Mathieu Imbalzano, responsable du bureau d'études, et Didier Richaud, directeur technique, ont pensé à moi pour rejoindre Electric Motion. Ils connaissaient mon profil et mon expérience étant donné que nous nous côtoyons souvent les week-ends pour des randos et que je suivais de près le développement et tout ce qui se passait chez Electric Motion. Mon père m'a fait partager son savoir, ses connaissances de la moto. Je peux aujourd'hui apporter ma propre culture et sensibilité liées à ma génération. Nous nous complétons, tout en ayant des goûts et des idées relativement proches sur les modèles actuels et en devenant chez Electric Motion, ce qui nous permet d'aborder sereinement l'avenir avec enthousiasme. »

Si tu devais me vendre une Electric Motion, que me dirais-tu ?

« Le fait que nos motos ne fassent pas de bruit, pas de fumée et qu'il y ait peu d'entretien la rend plus accessible et plus abordable pour des gens encore "frileux" à la pratique du tout-terrain. De par sa simplicité d'utilisation et le plaisir procuré, une Electric Motion est le parfait compromis pour rouler en off road en harmonie avec la nature. Electric Motion "dépoussière" l'idée que certains peuvent se faire de la pratique de la moto en proposant une alternative convaincante à ce qui existe sur le marché. »



« Une EM est le parfait compromis pour rouler en off road en harmonie avec la nature. »

Elles sont réalisées sur la base d'un même châssis. Le cadre, très technique, est composé de plusieurs variantes d'acier chrome molybdène dont le 15CDV6. Architecturé autour de platines et de pièces réalisées en micro-fusion, il est sans doute le plus léger de sa catégorie (moins de 5 kg sur l'Epure Sport de 71 kg). C'est au cœur des Electric Motion que réside l'essentiel des secrets de son succès. « À part les cellules li-ion en provenance du Japon, l'intégralité de la conception/intégration de nos batteries est réalisée en interne. Une partie de notre savoir-faire réside dans cet élément important. Souvent la première interrogation des clients concerne la batterie. Nous disposons dans notre gamme de plusieurs batteries dimensionnées pour l'usage spécifique de chaque modèle (40 % d'autonomie en plus sur les modèles de randonnée comparés aux modèles de trial). Les gens sont surpris quand on leur annonce qu'ils auront plus d'autonomie qu'avec leur modèle thermique. C'est une réalité, vérifiée et constatée par les utilisateurs. Nos batteries (qui se rechargent en deux heures) sont amovibles et peuvent être changées rapidement, dans le cadre d'une compétition par exemple (Electric Motion met en place un système de location ponctuel si besoin). La batterie embarque une carte électronique sophistiquée développée par nos ingénieurs électroniciens (BMS système de management de la batterie) qui, au-delà de sa fonction primaire qui consiste à équilibrer les cellules à la charge et à la décharge, remplit bien d'autres fonctions insoupçonnées... On peut imaginer quasi sans limite de nouvelles fonctionnalités, de nouveaux services. Il en est de même pour le système de contrôle de la propulsion qui

E-Motion possède une expertise considérable de l'électricité, inspirant même les nouveaux venus.



Une grande partie des composants sont issus de moules et d'outillages industriels dans lesquels Electric Motion a investi au démarrage du projet.



Produire en France, avec réussite, et créer de l'emploi, c'est possible. La moyenne d'âge des collaborateurs d'Electric Motion est de 30 ans.



**Electric Motion Epure Race
2021 : 600 Nm de couple,
43 km d'autonomie, 75 kg.**

ouvre des perspectives techniques totalement nouvelles et passionnantes, malheureusement hautement improbables sur des propulsions traditionnelles à pétrole. » Aujourd'hui, Electric Morton est en marche, rapide, et les connaisseurs ne s'y trompent pas. Parmi les propriétaires d'Electric Motion, Stéphane Peterhansel, Cyril Despres, Mike Horn, des militaires d'élite... qui apprécient ses performances, sa qualité de fabrication, sa fiabilité. « Mais nos vrais VIP sont nos clients qui, souvent, deviennent de vrais ambassadeurs de la marque », précise Philippe Aresten qui évoque l'avenir de son entreprise débordant d'énergie : « D'ici trois ans, j'aurai "passé la main" et mes successeurs seront encore meilleurs et structurellement plus forts. Je suis fier de l'équipe que j'ai

formée. Une partie d'entre elle a souffert avec moi. Dans les périodes difficiles, on a su garder le cap et préserver notre relation professionnelle car nous étions convaincus que des jours meilleurs viendraient. Même si rien n'est jamais acquis, ce n'est pas maintenant que l'on va faillir. Notre métier est certes passionnant, mais reste très difficile, tributaire de la plupart de nos fournisseurs et sous-traitants. Vous pouvez être en pleine croissance et mettre à mal tous vos plans. Sécuriser sera l'un des maîtres mots à l'avenir, c'est pourquoi, au moins pendant une période, il appartiendra à la future équipe dirigeante de renforcer notre structure dans tous les registres. Pour ça, il faudra appliquer les mêmes méthodes qui jusqu'ici ont fait leurs preuves, être vigilant, anticiper et continuer

à se projeter. Nous sommes investis sur des sujets passionnants et innovants pour améliorer, au-delà des batteries, les performances, comme l'efficacité des "electric powertrain", constituant ainsi notre réserve technologique pour préserver quelques longueurs d'avance. Si nous continuons sur notre lancée, nous devrions devenir un des acteurs significatifs du marché du trial. Nous avons quelques ambitions pour continuer à démontrer l'intérêt des propulsions électriques pour une pratique plus large de la moto verte, même si les nôtres resteront bleues. » (sourire) ■



Electric Motion fournit la police, mais aussi des militaires cultivant la discrétion, pour qui une trial sans bruit ni fumée est une aubaine.



Au service R&D, trois projets sont en gestation, dont l'un que nous avons découvert, mais que vous ne verrez pas, extra-trial et très prometteur.