

ELECTRIC MOTION ESCAPE R

PAR GUÉDARO - PHOTOS LA POUGE

PLAISIR PASSE-PARTOUT

Tout en discutant dans la roue d'Olivier, pas d'odeurs de synthèse ou de gaz brûlés, des promeneurs qui vous sourient... Sur une balade de quelques heures, nous sommes allés essayer l'Escape R, petite randonneuse passe-partout de chez Electric Motion, trop cool !

En 2022, nous avons eu l'occasion d'essayer l'Electric Motion Epure Race et même de comparer ce modèle haut de gamme trial de la marque à une moto thermique. Un essai dans lequel cette Epure à moteur électrique s'était montrée particulièrement performante. Nous n'avons jamais eu l'occasion de faire une virée en mode enduro au guidon de la petite randonneuse de la gamme, l'Escape dernière génération. Il s'agit de la base de l'Epure, mais avec les réglages et accessoires nécessaires pour vadrouiller dans les chemins. On trouve une selle, l'habillage spécifique pour la fixer et transformer l'ergonomie de l'ensemble en petite et fine randonneuse. Au vu des top performances de la cousine bouffeuse de zones, voilà un test incontournable. Comment se comporte cette crevette sans trop s'arrêter dans les chemins et sentiers divers ? Combien de temps peut-on partir se promener ? Est-ce que c'est sympa dans le roulant ? Voilà quelques-unes des questions que vous êtes en droit de vous poser sur cette machine qui possède les marques d'une moto de rando classique. Pour y répondre, on a pris la roue d'Olivier à l'ombre du Pic Saint-Loup. Chez Electric Motion deux modèles sont proposés dans la gamme des petites randonneuses, la version de base Escape et la plus aboutie Escape R. Cette dernière, à l'essai aujourd'hui, se distingue de la standard par un ensemble

de pièces partie-cycle haut de gamme (guidon, chaîne, fourche, freins...). Elle est aussi équipée d'un embrayage hydraulique à diaphragme et du système TKO assurant un léger régime moteur améliorant le feeling à l'accélération. Comment ça démarre ? On commence par la mise sous tension, un gros interrupteur/pression est camouflé dans le flanc gauche, juste sous la selle. À partir de là, il faut rester vigilant. Même si par sécurité, pour enclencher le système, il faut activer la première des trois maps via l'interrupteur au guidon, ne pas oublier qu'une fois la mise sous tension effectuée, il n'y a pas de bruit comme pour un moteur thermique. Une légère rotation de la poignée de gaz et la moto peut se lancer sans prévenir.

Temps d'adaptation demandé

En place, nous avons effectivement affaire à un petit gabarit. Logique pour une base de trial, ne vous attendez pas à retrouver le feeling ressenti sur une enduro. Trois courbes de puissance sont proposées sur l'interrupteur au guidon. Afin de prendre ses marques en douceur, on sélectionne la plus « soft ». Assis, les pieds sont facilement à plat. L'Escape R est hyper fine entre les jambes. Légère rotation de la poignée de gaz, pas de bruit moteur mais un léger sifflement et c'est parti en toute discrétion. Pas de mode d'emploi particulier. Accélération, freinage, c'est simple à piloter. C'est un peu plus compliqué quand on s'aventure dans un secteur technique. D'une part

Un vrai vélo entre les jambes, un moteur électrique, au début pour cabrer, on est un peu coincé au guidon de l'Escape... Heureusement ça vient vite.



- ▲ maniabilité, vivacité moteur
- ▼ freins

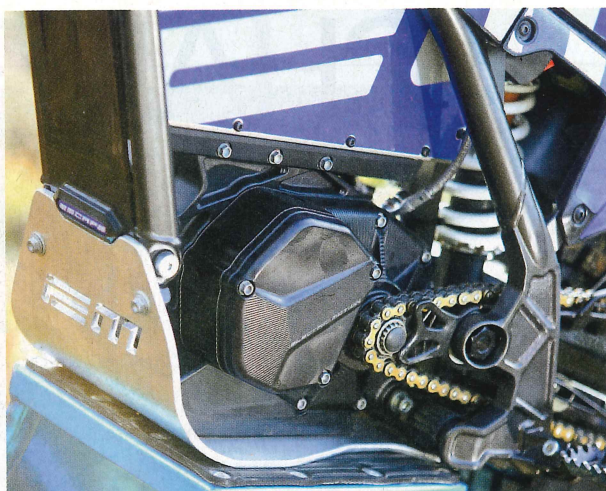


Le commodo près de la poignée permet de sélectionner les courbes de puissance. Protège-mains en option.

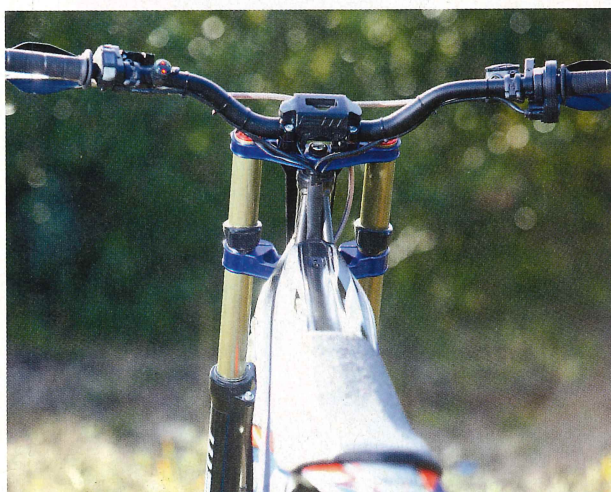
il faut s'adapter au gabarit trial avec cette sensation de moto très basse et de ne rien avoir entre les jambes. De l'autre, un temps d'adaptation est nécessaire pour une bonne gestion des gaz de ce moteur électrique. Par exemple, quand c'est le moment de cabrer, tout se gère normalement sans le soutien de l'embrayage et ça nécessite un peu de temps pour bien

Une rando dans les chemins escarpés avec la EM Escape, que du plaisir en mode silencieux !

« L'ESCAPE PROCURE VITE UN VRAI RÉGAL DANS LES SENTIERS TECHNIQUES. »



Le moteur électrique de l'Escape R est équipé d'un embrayage hydraulique à diaphragme, bien pratique devant l'obstacle pour un novice de l'électrique.



Sur base de moto de trial, l'Escape est extrêmement fine, style épuré pour une machine hyper maniable. Un disque pétale et une couronne sur le moyeu en alu taillé dans la masse.

contrôler. Il y a certes l'embrayage sur cette version R, comme sur une moto « classique ». Il peut aider à lancer la mécanique ou aussi à calmer les ardeurs si ça lève trop fort. Le ressenti diffère toutefois et quoi qu'il en soit, débrayer avec ce bloc électrique n'est pas la meilleure manière de l'exploiter. Dans le technique, ce n'est pas simple tout de suite et sur les premiers secteurs délicats, ça bourrine un peu. D'ailleurs, si un passage costaud nécessite de la puissance, la courbe « soft » (voyant vert) est un peu légère et oblige à anticiper en prenant de l'élan. Sur la bleue (intermédiaire), le petit coup de boost est le bienvenu pour attaquer la marche. Reste à bien maîtriser l'ensemble. La prise en main est assez rapide. Ensuite, ça devient vite un régal pour vadrouiller dans les sentiers étroits et techniques. Le petit sifflement à l'ouverture permet d'alerter les quelques promeneurs croisés. Stupéfaction, sourire... Mais pas trace d'animosité comme c'est souvent le cas avec une thermique. Utilisation de la courbe « full power » (rouge), là, le coup de boost est bien

présent. C'est même trop pour un novice du trial sur un passage délicat. Le système TKO (léger régime moteur) est appréciable dans ces moments de gestion des gaz. Un retour à la courbe intermédiaire et ça passe ! Un mot sur les freins. L'avant sollicité a tendance à couiner. Puissance et progressivité ne sont pas vraiment ses points forts. Sur cette virée, on ne s'est pas fait prier pour prendre de la vitesse sur les chemins roulants. Ça peut aller très vite avec des suspensions qui encaissent bien les gros chocs. L'ensemble réagit sagement. Petit saut par-ci, dérapage par-là, du fun quoi ! Il est cependant préférable d'éviter les secteurs trop rapides où la batterie va se décharger plus vite. Nous sommes partis en balade pendant trois bonnes heures en empruntant une majorité de sentiers avec toutefois quelques chemins « classiques » et même un peu de route, le tout sans chercher à rouler à l'économie. La batterie n'était pas totalement vide. Quelques kilomètres étaient encore possibles mais il était temps de s'arrêter. Pour rappel, l'Escape R est proposée à 10 546 euros,

bonus écologique compris qui s'élève à 675 euros. Elle est homologuée 125 cm³, le temps de charge est de 3 h 20, la vitesse max est de 75 km/h, l'entretien est minimum (transmission, suspensions). Pas de filtre ou de vidange moteur et aucune source de chaleur à l'utilisation. **MV**

Fiche technique

EM Escape R

10 546 €*

MOTEUR

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

Couple: 600 Nm

Transmission primaire: courroie

Transmission secondaire: chaîne

Batterie: Li-ion 50,4 V

PARTIE-CYCLE

Cadre: périmétrique en acier

Fourche: Tech Racing Aluminium, déb. 175 mm

Amortisseur: R16V, déb. 170 mm

Disques AV/AR: Ø 182/150 mm

Empattement/garde au sol: 1325/320 mm

Hauteur de selle: 820 mm

Poids constructeur: 83 kg

* Tarif bonus écologique déduit