



Le trial à zéro



Le « zéro » en trial, dans une discipline où le gagnant est celui qui totalise le moins de points, représente la performance parfaite. Pour la société Electric Motion, « zéro » prend en outre un double sens : zéro pénalité puisqu'on y fabrique des machines de trial, et zéro émission puisque ces motos sont électriques. Par Thierry Traccan. Photos Trac et DR.

La 5.7 électrique entre dans la catégorie des 125 cm³, et en cela s'offre aux détenteurs du permis B. Une très belle moto au prix de vente contenu (5 998 €).



▲ Du grand bureau de chez Scorpa, Philippe Aresten a fait le pari d'Electric Motion aux parfums d'une start-up ambitieuse.

véhicules sont fabriqués. Plus de quatre années occupées par un incessant travail de l'ombre : « Nous nous sommes mis en retrait afin de nous pencher à fond sur le sujet. Je me suis entouré de spécialistes, j'ai emmené de chez Scorpa des gens ultra-compétents et nous avons avancé. J'ai aussi eu la chance d'avoir un jeune ingénieur, une sorte de génie qui nous a fait progresser très rapidement. Je n'avais hélas pas les moyens de le garder. Aujourd'hui, à 24 ans, il est directeur de projet des véhicules électriques chez Renault. »

Pendant ces années, Philippe fait le tour du monde, plusieurs fois même, il visite des usines, apprend les technologies, rencontre les autres faiseurs du milieu, à l'instar des gens de chez Zero Motorcycles ou de Quantya. Et s'il apprend énormément de ces voyages, il a depuis le départ une idée très précise de ce que doit être une moto électrique :

« Déjà, je me suis souvent demandé pourquoi les véhicules électriques – qu'ils soient auto ou moto – détonnaient complètement en matière de style. Pourquoi faire des lignes décalées sous prétexte que le moteur n'est plus thermique ? » C'est vrai que pour le coup, la 5.7 électrique d'EM reprend tous les codes esthétiques d'une trial thermique. Un look réussi et minimaliste, souligné par l'absence d'échappement. « On a pris le temps pour créer notre moto. Le financement de ce projet provient à 100 % de mes économies. Je n'ai d'ailleurs pas tout dit à ma femme (sourire)... L'idée directrice a été de prendre le temps nécessaire pour créer des protos, les tester, les valider. Je n'ai reçu aucune aide pour lancer ce projet. » Et d'ailleurs, pourquoi



▲ Outre les commutateurs, on retrouve ici un levier, non pas d'embrayage, mais de gestion d'électricité, permettant de couper net l'arrivée d'énergie.

Une équipe jeune et motivée qui n'oublie pas de se retourner, le temps d'une pause, vers les ancêtres thermiques pour envisager demain différemment. ▼



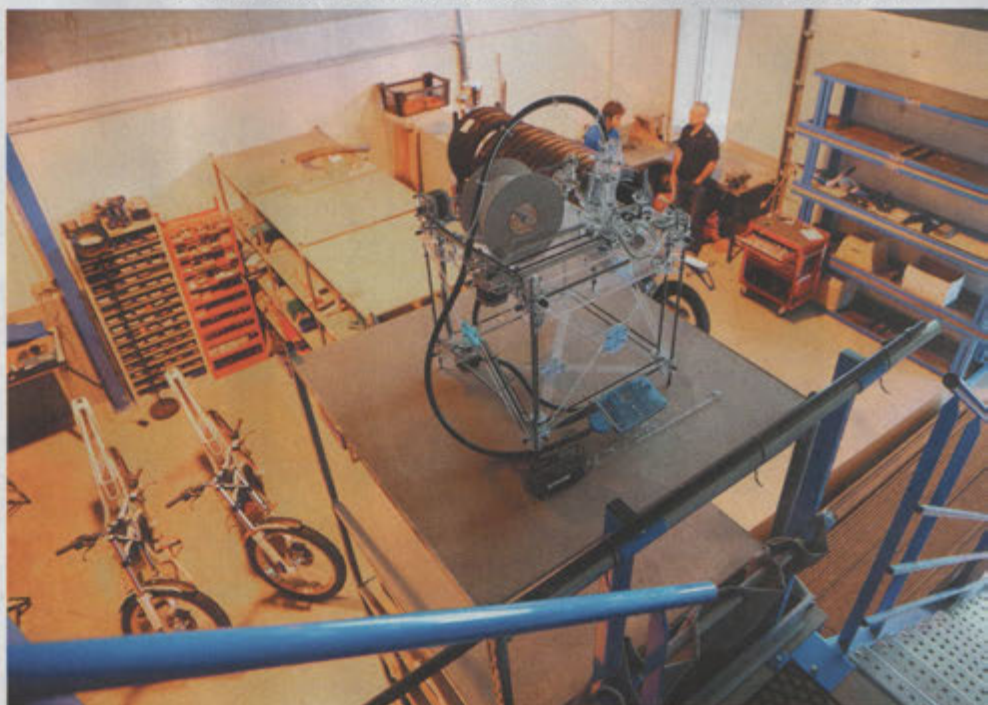


MR+

Le mode de commercialisation des modèles 5.7 sort du cadre conventionnel, puisque Electric Motion « switch » les concessionnaires (excepté l'incontournable Derbhey, premier revendeur français de motos de trial). Pour commander sa moto, deux solutions : contacter directement Electric Motion (www.electric-motion.fr ou tél. : 04 67 41 10 90), ou passer par l'un des six centres tout-terrain (bientôt huit) proposant la moto à l'essai. Les motos sont ensuite livrées directement chez le nouveau propriétaire par une personne d'EM qui se chargera, en prime, de l'instruire.

◀ Didier Richaud (ex-Scorpa) est l'un des rouages essentiels de la nouvelle marque. Le monsieur technique, sorte de Géo Trouvetou, indispensable dans ce genre de projet.

Electric Motion est encore une petite structure mais dont on commence à parler dans le milieu. De ces locaux de Castries (34), 200 motos sont déjà sorties. ▼



◀ Le niveau de batterie pour juger de l'énergie disponible (cercle jaune), la prise pour recharger (à droite), et derrière le cadre, le commutateur permettant de sélectionner le mode (Novice, Trek, ou Trial).

avoir choisi un projet électrique plutôt que thermique ? « En trial, le marché s'est effondré. Dans les années 2000, il se vendait 18 000 motos pour 5 constructeurs. Aujourd'hui, c'est 9 000 motos pour 7, voire 8 constructeurs ! Ça ne sert à rien d'être un acteur de plus si tu n'apportes rien. J'adore le 2-temps, le 4-temps, mais je crois profondément à cette nouvelle voie. L'électrique est une vraie moto verte qui va nous permettre de rouvrir des sites d'où elle a été bannie. Quand tu croises des randonneurs, avec juste le bruit du frottement de la chaîne, ils t'aiment (sic). Et puis je crois que les choses ont changé. Nous sommes dans l'ère du plug & play, et notre machine est une vraie moto récréative. Tu ne manipules pas d'essence, tu ne fais pas de vidange, tu ne nettoies pas le filtre à air... Elle ne fuit pas, il n'y a pas de pot d'échappement, donc pas de risque de brûlure, tu as juste besoin de graisser la chaîne et de brancher une prise pour recharger la batterie... Alors, on me dira que les passionnés se font

plaisir avec les à-côtés du thermique, mais pour beaucoup de gens, c'est une contrainte. Les jerrycans d'essence, les odeurs dans le garage... La 5.7, je la prends, je joue avec, je la pose et je passe à autre chose ! Je crois que ça correspond à la façon de vivre d'aujourd'hui. Et puis l'électrique n'est surtout pas dénué de plaisir. » Pour en garantir un maximum, des tests ont été opérés dans tous les sens. Après avoir pris le temps de visiter plus de 40 usines, fait 15 fois le tour

« LA 5.7, JE LA PRENDS, JE JOUE AVEC ET JE LA POSE ! »

du monde, Aresten et son équipe se sont évertués à réunir les meilleurs composants, ceux qui seront les plus adaptés pour une utilisation donnée – en l'occurrence le trial. Mais Philippe voit déjà plus loin, et il présentera une moto de randonnée (certainement au moment du Salon de Milan) avec une autonomie conséquente, il travaille sur une enduro et

envisage même le rallye... Et sur tous ces projets, Electric Motion entend garder le contrôle, de la conception à la réalisation. Hors de question de n'être qu'un assembleur. La méthode est de collaborer avec des structures établies et de développer ensemble des produits spécifiques. C'est ainsi que fonctionne le partenariat avec le numéro 1 mondial des batteries Lithium Polymères, le Coréen Kokam : « Lors d'un voyage, j'ai eu la chance de rencontrer le président de Kokam. Je lui ai exposé notre projet et il a décidé de nous suivre, alors que nous ne sommes rien à son échelle. Mais il a vu dans notre projet un laboratoire grandeur nature pour tester ses produits. Et quand on fait en hiver de la moto en Finlande après quelques modifications apportées sur ses batteries, ça l'impressionne. » Batterie, moteur, et calculateur... Le centre névralgique qui commande à toutes les opérations. Une sorte d'ordinateur dans lequel on intervient pour donner à sa moto le comportement souhaité. Des possibilités

Le lien entre le bureau d'études et le terrain, c'est Bastien Hieyte qui s'en charge. Co-leader du championnat de France de trial S2 au guidon de la 5.7, il démontre tout le potentiel de cette moto.



▲ Question autonomie, en mode Novice, ce moteur délivre sa puissance (30 % de son potentiel) pendant plus de 4 heures. En mode Trek (rando), c'est 2 h 30 pour 70 % du potentiel. Et enfin, en mode Trial, 1 h 30 pour 100 %. Le temps de charge est de 110 minutes.

ELECTRIC MOTION EN 10 CHIFFRES

1 : position de Bastien Hieyte, pilote Electric Motion aux 2 dernières manches du championnat de France, et au championnat actuellement

3 : nombre de modes (Novice, Trek, Trial)

4 : nombre de coloris disponibles (bleu, vert, orange et jaune) et de modèles (EM 5.7 et EM Sport, chacune en version homologuée ou non)

5.7 : nom du modèle, né un 5 juillet

21 : nombre d'importateurs à travers le monde

29 : moyenne d'âge des salariés de l'entreprise

125 : pour piloter la 5.7, le permis 125 suffit (le couple se situe au niveau d'un 250)

200 : nombre d'unités produites depuis 16 mois

357 : en pourcentage, la croissance 2013/2014

5998 : prix TTC, en euros, du modèle d'entrée de gamme

2009 : année de naissance d'Electric Motion

infinies, volontairement limitées sur les modèles commercialisés : « La force de notre moto, c'est que sur le mode "Novice", tu fais rouler quelqu'un qui n'a jamais fait de moto. Et sur le mode "Trial", tu t'engages en championnat du monde ! C'est ce qu'on fait lors du dernier GP de France. Il est aussi possible de paramétrer une moto à distance. Il suffit de la brancher à un ordinateur connecté à Internet. Ça nous est arrivé pour un pilote qui, au Japon, butait sur un obstacle. Nous lui avons modifié sa moto depuis la France et il a passé la difficulté. Il était bluffé... » La 5.7 est différente de l'ensemble des motos électriques sur bien des points, esthétique déjà, mais aussi au niveau du prix puisqu'elle s'échange contre 6 000 €, soit le tarif médian d'une moto thermique. Mais pour

rouler, la charge d'une batterie (donnée pour garantir 1 000 cycles) coûte 0,4 euro. Pour être à l'équilibre, la société héraultaise doit vendre 200 motos par an, soit le volume réalisé à ce jour en un an et demi. Un objectif que Philippe pense atteindre en 2015. En attendant, Electric Motion a développé en parallèle une activité d'ingénierie qui gère des projets électriques pour d'autres sociétés. Depuis peu, aux fonds personnels du début, quelques business angels locaux ont pris le relais afin d'offrir plus de sérénité dans le développement à venir. Les pistes ne manquent pas... Trial bien entendu, randonnée, mais aussi le moto ball qui rêve d'électrique et offre un potentiel de 1 500 unités au niveau européen. Philippe voudrait qu'Electric Motion soit reconnue pour son expertise en matière.

de propulsion électrique, avec un volet bureau d'études consacré au service d'autres sociétés, et un volet de constructeur de motos récréatives : « Je souhaite que l'on reste une petite entreprise, qui ne veut surtout pas courir avant de savoir parfaitement marcher, et dont la volonté ne sera d'ailleurs peut-être jamais de courir. L'état se resserme autour du thermique, inexorablement, je pense qu'on sera une alternative crédible. L'idée, c'est de produire 2 000 motos d'ici 2-3 ans ; nous avons 21 importateurs dans le monde, au Japon, en Australie, aux États-Unis, en Europe, etc., nous avons de jolies perspectives, beaucoup de marchés spéciaux à couvrir, et une technologie en évolution permanente. L'avenir est plein de promesses. » ■