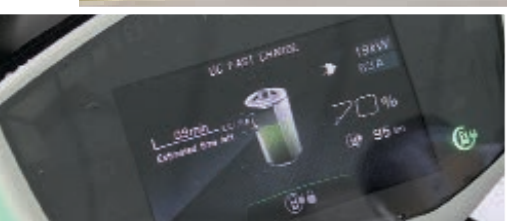


ENERGICA EVA

TRAITEMENT DE FAVEUR

Parce que ma bécane ne dégage aucun gaz d'échappement, l'énergie qui lui est nécessaire m'est offerte. Un cadeau que j'accepte volontiers...

TEXTE: ROLF LÜTHI PHOTOS: LÜTHI, FRÄNZI GÖGGL



ROLF LÜTHI
ENERGICA EVA
CE QUE J'EN PENSE

En ville	★★★★★
Grande virée	★★★☆☆
Pilotage sportif	★★★★☆
Utilisation en duo	★★★★☆
Palpitations	★★★★★

Quiconque désire utiliser sa moto en solo pour de petites virées du soir ou pour aller au boulot se fera plaisir au guidon de cette Energica Eva peu conventionnelle. Elle est aussi adaptée aux virées d'un jour, mais pas en groupe avec des collègues dotés de motos traditionnelles, car vous ne ferez pas le plein aux mêmes pompes. Son prix d'achat est douloureux, même si la recharge gratuite dans un nombre toujours plus élevé de stations peut apporter un certain réconfort.

Le profil des testeurs sous www.motosportsuisse.ch/testeurs.html

JE PÉNÈTRE SUR LE PARKING d'une filiale zurichoise d'un discounter alimentaire allemand (nom connu de la rédaction...), où je bénéficie d'un traitement préférentiel. Ce parking est doté de deux places couvertes bien mises en évidence, et l'on peut y faire le plein de courant électrique gratuitement.

Mais à part moi, personne ne bénéficie de ce statut VIP en ce samedi matin pluvieux. Le fonctionnement du chargeur rapide à disposition de moi tout seul est aisé, même pour l'ignare de l'électronique que je suis. Après dix minutes, durant lesquelles je sirote un très passable café au distributeur automatique voisin (un investissement de 50 centimes), la charge de la batterie de l'Energica Eva augmente de 4,21 kWh, passant de 46 à 84% de sa capacité totale. C'est largement suffisant pour regagner mon domicile, même en conduite rapide.

PLUS NÉCESSAIRE DE SE BAISSER L'année dernière, nous avons eu le plaisir de prendre en main pour la première fois cette moto électrique italienne. Cette Energica Ego fut une révélation. Pour bien profiter de cette nouvelle expérience d'accélération silencieuse, il fallait cependant se bais-

ser sur le guidon, une position de conduite parfois en contradiction avec les points forts d'une bécane électrique. Parce que sa batterie lithium-ion se déchargeait davantage en fonction de la vitesse moyenne que lors des accélérations répétées, il fallait jouer avec les décélérations en sortie de virages pour limiter la consommation de courant et pour ainsi pouvoir boucler sa virée du soir. Nommé Eva, le nouveau modèle de cette Energica est désormais parfait: sa position de conduite est devenue confortablement sportive, les bras sont protégés des turbulences et tout se passe en silence. Enfin, presque. Car le freinage quant à lui n'est pas vraiment silencieux. Comme sur une moto normale, l'accélération est commandée par une poignée rotative. Quand elle est relâchée, la décélération produit de l'électricité... et un bruit presque strident. L'effet de freinage est si conséquent que le feu de stop est activé. Quant au freinage véritable, il est doté de l'ABS et signé Brembo, un composant de première classe.

PAS UN POIDS PLUME, MAIS UNE MARCHÉ ARRIÈRE Pour le reste, on ne peut que confirmer les impressions de l'été dernier: bien que basique, l'Energica n'est pas un

pois plume. Les manœuvres à l'arrêt exigent de la concentration et la marche arrière dont elle dispose n'est pas un gadget inutile. En roulant par contre, sa maniabilité est étonnante, notamment en raison de son moteur électrique très linéaire et d'une masse en rotation bien inférieure à celle d'un moteur à essence. En outre, l'Energica se passe de boîte de vitesses, l'entraînement s'effectuant directement sur le pignon de chaîne. Par conséquent, pas besoin de levier de vitesses ni d'embrayage sur un tel moteur électrique, lequel n'obéit qu'aux ordres de la poignée tournante remplaçant la traditionnelle poignée des gaz. La puissance peut être dosée très finement, même en mode «Sport», et elle permet des accélérations étonnantes au départ des feux rouges.

QUATRE MODES POUR CONTENIR SA FOUGUE IMPRESSIONNANTE Pas de contrôle de traction, mais quatre modes dotés d'un couple différent répondant aux mouvements de la poignée rotative. En mode Eco, qui limite la vitesse à 89 km/h, la batterie permet une autonomie de 200 bornes. Et en mode Pluie, le moteur réagit avec davantage de douceur qu'en mode Sport. Efficace, la fourche est réglée sport. La suspension arrière, dotée d'un amortisseur Oehlins unique placé latéralement, fonctionne correctement. Mais elle devrait montrer ses limites sur de mauvaises routes.

FICHE TECHNIQUE
ENERGICA EVA

Propulsion: moteur synchrone à courant continu au magnétisme à excitation permanente refroidi par air et huile, accu aux polymères de lithium 11,7 kWh, entraînement primaire à pignons droits, chaîne, 95 ch (70 kW) de 4900 à 10500 tr/min, 170 Nm de 0 à 4700 tr/min.

Partie-cycle: cadre de treillis tubulaire acier, fourche inversée 43 mm, réglable en amortissement de compression et de détente, bras oscillant alu moulé, 1 amortisseur réglable en longueur, précontrainte et détente, débattement 160/136 mm, double disque 320 mm et pincettes 2 pistons avant, disque 220 mm et pince 2 pistons arrière, jantes alu 3,5 & 5,5", pneu av. 120/70-17, arr. 180/55-17.

Assistances pilotage: 4 cartographies moteur, 4 de récupération, ABS déconnectable.

Cotes: empattement 1475 mm, hauteur de selle 820 mm, poids 258 kg.

Prix: dès Fr. 31000.-, moto test 35970.-, chargeur 570.-, en vert ou bleu foncé.

- 1 - Proue futuriste.
- 2 - Ecran couleurs: à gauche, les modes moteur, à dr. les modes de récupération.
- 3 - Courant électrique gratuit, et puis dorénavant 3 ans de garantie sur l'accu.

PUISSANCE ET COUPLE

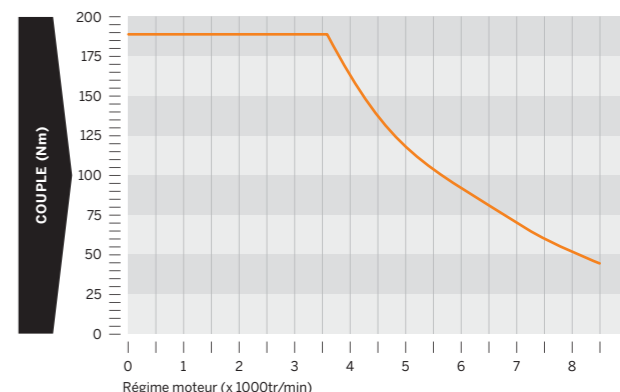
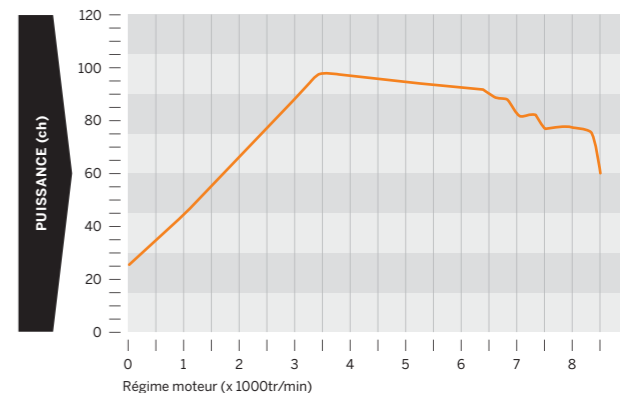
Valeurs mesurées à la roue arrière selon DIN sur le banc à rouleaux Dynojet 250 d'Exclusive Imports Maag, 8427 Rorbas.

ENERGICA EVA
97 ch (71 kW) à 3450 tr/min
200 Nm de 0 à 3450 tr/min

SUR LE BANC

En l'état, nous ne pouvons pas mesurer le couple sur le banc, étant donné que le moteur électrique délivre un couple complet en permanence, délivrant plus de 100 Nm jusqu'à 150 km/h.

L'Energica Eva n'est donc pas un véhicule anémique pour écolos coincés, mais au contraire un engin assurant une pleine dose de plaisir en pouvant grimper jusqu'à 200 km/h. Avec lui la vie est belle.



EN SAVOIR PLUS SUR EVA

Parmi les questions posées sur cette moto, l'une d'elles revient fréquemment: «Quelle est son autonomie?». A cela on peut répondre que dans la pratique, en conduite rapide, on peut avaler 120 km, ou 100 km sur autoroute. La recharge de la batterie dure cinq heures sur une prise de courant

normale, mais elle est beaucoup plus rapide avec une station spécifique (proposée pour la somme de 1440 francs en option). Vous trouverez davantage de détails sur le site www.schnellladen.ch (en allemand). Et vous pouvez également transporter un chargeur dans votre sac à dos.

