

(Essai) SEV eTricks Y'A UN TRICKS !

Les petits cyclomoteurs électriques se caractérisent en général par des démarrages mous et un tempérament nonchalant, pas très excitant. Le SEV eTricks, lui, démarre au quart de tour et surprend par sa maniabilité. Mais quel est donc son secret ?

Par Stéphane Chevalier – Photos : Denis Hamon

L’efficacité énergétique commence par l’optimisation du poids, avec, à la clé, bien d’autres bénéfices. Les concepteurs de l’eTricks ont parfaitement appliqué ce principe. Basée dans le Gard, juste à côté d’Alès, et née de la restructuration de Scorpa, spécialiste français de la moto tout-terrain, la petite société SEV a puisé les principaux éléments de ce cyclomoteur électrique dans l’univers du VTT : selle, guidon, roues, freins à disque, suspensions avant et arrière, et même les pédales, fixes, qui servent de repose-pieds. Le tout habille une solide poutre en alliage d’aluminium, comme pour un VTT, à la nuance près qu’elle intègre une batterie lithium-polymère et un moteur électrique de type « brushless », développant 1 000 W et 65 Nm, transmis par chaîne à la roue arrière.

L’eTricks joue donc dans la catégorie des petits cyclomoteurs de moins de 4 kW – avec une vitesse de pointe de 45 km/h – et accessibles dès 14 ans. Derrière ces caractéristiques classiques se révèle un tempérament nerveux et ludique, unique dans le genre, grâce à un poids de 36 kg seulement en configuration de base (5 kg de plus avec la seconde batterie optionnelle). La moindre sollicitation de l’accélérateur produit une réaction vive, au point que la sensibilité de la poignée surprend. Les démarrages instantanés sont suivis d’une montée en vitesse consistante, au moins sur le plat. En côte, la vivacité est moindre, mais l’eTricks y surpasse facilement tous ses concurrents.



Pour une fois, l’autonomie annoncée s’avère proche de la réalité. Les 25 km promis sur une seule batterie sont de 20 en pratique (voire une petite quinzaine par temps froid) pour un adulte de 80 kg. On peut cependant doubler cette autonomie en ajoutant une seconde batterie, amovible... qui gonfle la facture de 790 euros ! On bascule de l’une à l’autre par un simple interrupteur situé à la base de la selle, près de la clé de contact.

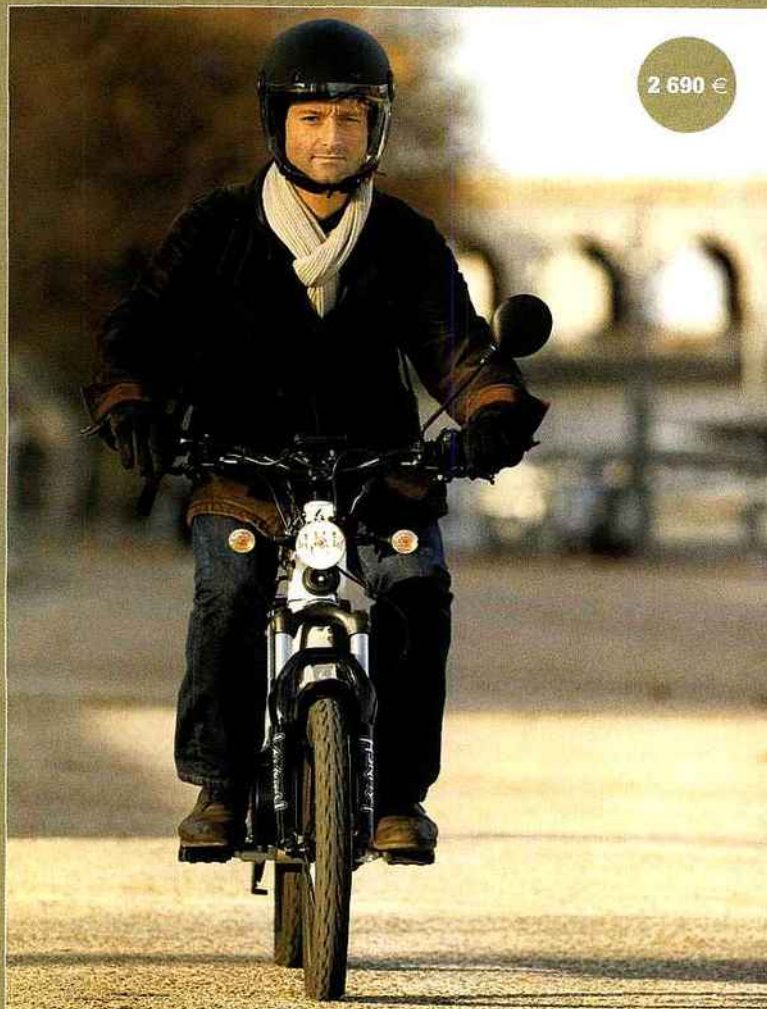
Le niveau de charge, affiché sur l’écran de l’ordinateur de bord, n’est fiable que lorsque l’accélérateur est lâché, sinon il descend au minimum. Quelques kilomètres avant la panne, le dernier cran clignote, puis le moteur se met à fonctionner par intermittence. Il est alors grand temps de recharger. L’opération prend trois heures par batterie : c’est long, d’autant plus que le ventilateur du chargeur est bruyant. Au quotidien, mieux vaut disposer d’une prise sur le lieu de parking, la batterie amovible, plus contraignante, servant en dépannage. En plus de sa conception respectueuse de l’environnement et de son très faible

coût d’usage, l’eTricks se distingue par sa maniabilité. Ses démarrages vifs et son freinage puissant procurent un plaisir unique, seulement tempéré par l’inconfort de la selle. Et si sa construction astucieuse évoque un « bricolage maison », elle ouvre des possibilités de personnalisation et d’allègement qui transforment ce simple cyclomoteur en un véritable jouet pour exploiter ses aptitudes en VTT. Un super jouet à 2 690 euros tout de même, voire 3 480 euros avec la batterie optionnelle, vivement recommandée... 🍷

- +**
 - **Légèreté**
 - **Accélérations vives**
 - **Comportement ludique**
 - **Freinage puissant**
 - **Look VTT**
 - **Possibilités de personnalisation**
- - **Accélérateur trop sensible**
 - **Selle inconfortable**
 - **Pas de rétro droit**
 - **Jauge imprécise**
 - **Chargeur bruyant**
 - **Prix trop élevé**

TECHNIQUE

MOTEUR : électrique, 1 kW/1,3 ch, 65 Nm
BATTERIES : lithium-ion polymère, 48 V-16 Ah
AUTONOMIE ANNONCÉE : 25 km*
FREINS AV/AR : disque/disque
POIDS : 36 kg*
VITESSE MAXI : 45 km/h
 * Sans batterie optionnelle.



2 690 €



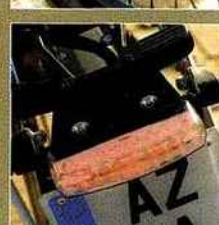
La batterie principale est intégrée à la structure de l'eTricks. La seconde, optionnelle, est juste dessous, derrière un cache en plastique, et amovible.



Branchée sur le chargeur un peu lourd et encombrant, chacune des batteries se remplit en trois heures. On bascule de l'une à l'autre grâce à un interrupteur.



Ce large écran, très lisible, délivre toutes les données nécessaires.



Comme la plupart des accessoires, la selle vient de l'univers du vélo. Sur des trajets dépassant quelques kilomètres, elle mériterait plus de moelleux. Au guidon, côté gauche, on trouve les commandes d'éclairage et de clignotants.

Les freins à disque sont très efficaces : gare à l'usure des plaquettes. La transmission par chaîne produit un ronronnement inhabituel.