



# GASGAS TXE **FAQ**

# ***GASGAS TXE*** ***INDEX DE LA FAQ***

<b>RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT</b>	<b>03</b>
<b>CARACTÉRISTIQUES ET AVANTAGES DE LA TXE</b>	<b>04</b>
<b>LA TXE EN TRIALGP</b>	<b>06</b>
<b>SITUATION DU MARCHÉ</b>	<b>07</b>

# **RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT**

## **QUAND LE PROJET DE MOTO DE TRIAL ÉLECTRIQUE TXE A-T-IL VU LE JOUR ?**

Nous avons commencé à travailler sur ce projet à l'hiver 2020. Cela fait donc presque quatre ans.

## **AVEZ-VOUS REPRIS LA TECHNOLOGIE DE LA PRÉCÉDENTE MOTO DE TRIAL ÉLECTRIQUE GASGAS, LA TXT-E, SUR LA NOUVELLE TXE ?**

Non, la TXE actuellement pilotée par Sondre en Trial2 n'a rien en commun avec le précédent modèle TXT-E. C'est un tout nouveau développement, qui s'appuie sur notre dernière génération de motos TXT. Ce nouveau modèle incroyable est le résultat d'un savant mélange de connaissances et d'expertise, développé collectivement par l'équipe de R&D de Terrasa, qui a apporté son expertise en matière de trial, et l'équipe de R&D de Mattighofen. Comme les résultats de Sondre l'ont montré, cette moto est très performante.

## **D'UN POINT DE VUE TECHNIQUE, EN QUOI LA TXE DIFFÈRE-T-ELLE DES AUTRES DIRT BIKES ÉLECTRIQUES FABRIQUÉES PAR GASGAS ? EN TERMES DE MOTEUR, BATTERIE, UNITÉ DE CONTRÔLE DU MOTEUR, PAR EXEMPLE.**

Notre gamme compte actuellement les modèles tout électrique MC-E 2, MC-E 3 et MC-E 5, mais la réponse reste la même : la TXE est une nouvelle moto avec son propre concept de moteur et une batterie très différente.

## **COMBIEN DE PERSONNES TRAVAILLENT SUR CE PROJET ?**

On compte environ 10 à 15 personnes du département recherche et développement qui travaillent sur le projet TXE en Autriche, en Espagne et chez KISKA. En y ajoutant les équipes de gestion de projet et marketing, ça fait encore plus de monde.

## **QUELLE A ÉTÉ LA PARTIE LA PLUS DIFFICILE DANS LE DÉVELOPPEMENT DE CETTE MOTO ?**

Le plus difficile a été d'avoir un objectif final clair. Demander les paramètres réglables adaptés et donner des informations et des retours précis à l'équipe de R&D pour aller dans la bonne direction. Une moto électrique est comme une feuille blanche, et on n'attend pas qu'elle ait le même comportement ni les mêmes performances qu'un modèle d, route d'enduro ou de motocross. Nous sommes convaincus d'être sur la bonne voie et de faire ce qu'il faut. Nous avons vraiment hâte de voir ce qui nous attend à l'avenir.

# ***CARACTÉRISTIQUES ET AVANTAGES DE LA TXE***

## **POUVEZ-VOUS NOUS COMMUNIQUER DES INFORMATIONS SUR LE MOTEUR, LA BATTERIE OU SON POIDS ?**

Pour le moment, nous ne pouvons pas communiquer beaucoup d'informations, car nous apportons sans cesse des modifications. Mais tout le monde peut suivre la compte GASGAS sur les réseaux sociaux et consulter le site Web pour rester informé des dernières actualités.

## **AVEZ-VOUS OPTÉ POUR UN EMBRAYAGE À RESSORTS OU UN EMBRAYAGE À DIAPHRAGME ?**

Nous utilisons actuellement un système hydraulique BRAKTEC. L'embrayage proprement dit est un embrayage à diaphragme personnalisable doté de trois réglages de précharge, comme sur les modèles TXT, permettant au pilote de choisir le réglage le mieux adapté à son style de conduite. Nous verrons cependant ce qui fonctionne le mieux sur la TXE finale pour la production de série.

## **COMBIEN DE RAPPORTS LA BOÎTE DE VITESSE COMPTE-T-ELLE ?**

La boîte de vitesse n'est pas très répandue sur les motos électriques, mais nous voulions offrir une expérience de conduite ressemblant le plus possible à celle des motos thermiques. Le nombre de rapports de la version finale reste encore à déterminer.

## **LE CADRE RESSEMBLE BEAUCOUP À CELUI DE LA TXT. EST-CE LE MÊME ?**

La géométrie du cadre est la même, mais nous lui avons apporté quelques modifications en raison des points de connexion différents de la batterie et du moteur, notamment.

## **COMBIEN DE SECTIONS DE TRIAL EST-IL POSSIBLE DE PARCOURIR AVEC LA MÊME BATTERIE ?**

Tout dépend de la difficulté de la section et du terrain, mais il est normalement possible de faire toute une compétition de trial standard sans changer la batterie. Lors des dernières courses de Trial2, nous avons remplacé la batterie à chaque tour pour ne pas prendre de risque. C'est comme refaire le plein d'une moto thermique, en fait.

## **QUELLE EST L'AUTONOMIE DE LA BATTERIE ? ET CETTE DERNIÈRE EST-ELLE FACILE À REMPLACER ?**

La batterie est très facile à remplacer. En championnat du monde, nous arrivons à changer la batterie en plein milieu d'un tour sans aucun problème. En termes d'autonomie, nous avons pu terminer toutes les courses de TrialGP cette année sans avoir à remplacer la batterie au milieu d'un tour. La seule fois où nous l'avons fait, ça a été lors du premier tour de la première manche, par sécurité, car nous n'avions pas pu tester la moto la veille et ne savions pas à quoi nous attendre.

# ***CARACTÉRISTIQUES ET AVANTAGES DE LA TXE***

## **QUELS SONT LES POINTS FORTS ET LES POINTS FAIBLES DE LA MOTO ?**

L'un de ses plus gros avantages est qu'une seule moto te permet de couvrir plusieurs niveaux de conduite. Tu peux ainsi facilement partager ta moto avec ta famille ou tes amis. De plus, la moto se comporte de la même façon, partout et à tout moment. Pas besoin de se soucier des réglages du carburateur ou de l'altitude : rien n'influence les performances de la moto, ce qui est remarquable. Et pour ce qui est des inconvénients ? Actuellement, la moto pèse un peu plus lourd que le modèle thermique. Bien entendu, nous mettons tout en œuvre pour développer une moto sans inconvénient.

## **COMBIEN DE CARTOGRAPHIES MOTEUR DIFFÉRENTES PEUT-ON UTILISER ?**

Il y aura différentes cartographies proposées, mais on ne sait pas encore combien. Nous développons constamment la moto afin de perfectionner ce type de réglages.

## **QUEL EST LE POIDS DE LA MOTO ?**

C'est une question difficile, car la moto évolue en permanence. Nous avons décidé de faire le championnat du monde de Trial2 avec un prototype, car nous étions confiants et nous pouvions obtenir beaucoup d'informations pour son développement pendant les courses.

## **LA MOTO EST-ELLE ÉQUIPÉE D'UN RALENTI ?**

Nous nous sommes posé la question. Si on pouvait enlever le ralenti de nos motos thermiques, est-ce qu'on le ferait ? La réponse était clairement : non. Nous avons donc décidé d'en mettre un sur la TXE également. Quand la moto sera disponible à l'achat, les pilotes pourront choisir s'ils en veulent un en fonction de leur niveau et d'autres facteurs. Comme on le sait tous, les motos électriques peuvent être personnalisées de nombreuses façons.

## **COMMENT SONT LA FOURCHE, L'AMORTISSEUR ET LES FREINS ?**

Ce seront principalement les mêmes que sur les modèles thermiques GASGAS. Même plateforme, même base, mêmes objectifs. Quelques réglages infimes pourront être appliqués pour adapter la TXE aux besoins du pilote.

# **LA TXE EN TRIALGP**

## **LA VICTOIRE DE SONDRÉ HAGA AU JAPON A-T-ELLE ÉTÉ UNE GROSSE SURPRISE ? UN CHOC ÉLECTRIQUE, SI ON PEUT DIRE ?**

Nous avons vraiment été surpris ! Nous avions une idée de sa façon de piloter lors des précédentes manches du CET (championnat espagnol), mais le niveau et les concurrents n'étaient pas les mêmes qu'en Trial2. Sondre a commencé à piloter la TXE occasionnellement en décembre dernier et à participer aux essais que nous menions. Début février, il a fait son premier gros essai avec toute l'équipe de R&D, autrichienne et espagnole, et nous avons beaucoup progressé avec la TXE. Lors de cet essai, il a été décidé que Sondre piloterait la TXE lors du championnat du monde de Trial2 pour nous aider à poursuivre le développement et l'amélioration de la moto en course. Honnêtement, terminer dans le top 10 aurait été un bon résultat, alors je te laisse imaginer à quel point cette victoire a résonné ! C'est une très grosse récompense, largement méritée par l'ensemble de l'équipe. Nous avons tous investi énormément de temps et d'efforts dans le développement de la moto et ça a clairement payé.

## **PENSIEZ-VOUS ALORS QU'IL AVAIT UNE CHANCE DE GAGNER LE CHAMPIONNAT ?**

Cette moto a le potentiel pour remporter le championnat de Trial2, et nous l'avons constaté. Mais bien sûr, nous continuons à développer la TXE et obtenir de tels résultats avec un prototype est juste incroyable.

## **ÊTES-VOUS SATISFAITS DES RÉSULTATS DE SONDRÉ CETTE SAISON ?**

Absolument ! Nous sommes vraiment contents et fiers de l'ensemble de l'équipe. Pouvoir demander à Sondre les paramètres réglables adaptés et donner des informations et des retours précis à l'équipe de R&D pour aller dans la bonne direction est difficile, mais c'est exaltant. Globalement, Sondre a joué un rôle très important dans le développement de la TXE et ses résultats ont été fantastiques.

## **SONDRÉ DOIT-IL PILOTER LA TXE GP DIFFÉREMMENT D'UNE MOTO THERMIQUE ? SI OUI, DANS QUELLE MESURE ?**

Une moto électrique est très différente d'une moto thermique, elle exige donc quelques adaptations. Mais notre objectif est d'aider les pilotes à être à l'aise sur nos modèles TXE. Nous sommes sur la bonne voie et approchons de notre objectif final, grâce aux retours de Sondre après chaque course. Quelques réglages infimes pourront être appliqués pour adapter la TXE aux besoins du pilote.

# ***SITUATION DU MARCHÉ***

## **PENSEZ-VOUS QUE LE SECTEUR DU TRIAL ACCEPTE BEAUCOUP PLUS FACILEMENT LA PROPULSION ÉLECTRIQUE QUE LES AUTRES SPORTS MOTORISÉS ?**

Oui, de notre point de vue, les vélos de trial électriques sont très bien acceptés sur le marché du trial, et nous pensons qu'ils attireront également de nouveaux clients pour ce sport. De plus, ils ne font pas de bruit, ce qui signifie qu'ils peuvent être utilisés presque partout.

## **UNE IDÉE DE QUAND LA TXE SERA DISPONIBLE CHEZ LES DISTRIBUTEURS GASGAS AGRÉÉS ?**

Nous avons encore besoin de temps avant de lancer la production de la TXE, mais la date approche. Le développement d'une toute nouvelle moto prend du temps et, pour le moment, tout se passe comme prévu. Il reste maintenant à s'assurer que la moto de série soit prête pour permettre aux pilotes de trial de rouler pendant des heures. Nous sommes convaincus qu'au lancement de la TXE, elle fera des émules dans la communauté du trial.

## ***INFORMATIONS***

### **GASGAS GmbH**

Stallhofnerstraße 3  
5230 Mattighofen - Austria  
+43 7742 6000  
marketing@gasgas.com

### **Suis-nous :**

 [gasgas.com](http://gasgas.com)

 [@gasgas.official](https://www.instagram.com/gasgas.official)

 [@gasgas.official](https://www.facebook.com/gasgas.official)

**Inscris-toi ici pour  
recevoir les dernières  
informations sur GASGAS :**

[media.gasgas.com](http://media.gasgas.com)

[press.gasgas.com](http://press.gasgas.com)

# ***GASGAS***