	Mensile Data 01-2020 Pagina 9 Foglio 1
<p>MOTOE</p> <h2>MATTEO FERRARI, IRIDATO A "ZERO EMISSIONI"</h2> <p>DOPÒ Lorenzo Dalla Porta, primo campione del mondo italiano dello Moto3, c'è un altro pilota italiano che entra nella storia quest'anno: si tratta di Matteo Ferrari, primo iridato nella storia della MotoE. Il 21 anni riminese, già campione europeo e vicecampione italiano della Moto3 nel 2012, secondo nel CIV SBK nel 2018, ha corso tre anni nel Motomondiale in Moto3 e quest'anno era fra i piloti più giovani iscritti al nuovo campionato. Nel team di Fausto Gresini al fianco di Lorenzo Savadori, Matteo ha trovato un equilibrio che gli ha permesso di disputare una stagione da protagonista. Con due vittorie, un podio, e soprattutto senza mai commettere passi falsi (mai fuori dalla top 5) Ferrari ha dominato una categoria nello quale si è adattato velocemente e che ha chiuso con 11 punti su Smith e 28 su Granado.</p> <p>IL PRIMO Matteo Ferrari, 21 anni, si è laureato campione del mondo di MotoE, campionato dedicato alle moto elettriche che si è corso con le Energica Ego Corso</p> 	
	

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



ENERGICA

Press Review

energicamotor.com



TEST ENERGICA EVA RIBELLE



Gene draait uit in het open van een vervalende linkerkant van het gas, hangen, schakelen hoeft immers niet. Tenslotte is dit 'genuine' een schakelaar op de Energica Eva Ribelle, dat best kan worden gezien als een heel goed voorbeeld. Toch is het een beetje een grappigheid omdat je toch steeds een hand moet bewegen om de schakelaar, omdat je toch steeds moet kiezen voor mogelijkheden die niet meer mogelijk zijn. En ja, dat is een beetje een beetje.

CONCLUSIE
Energica creëert een achtervolger van 200 km/uur in de stad en 100 km/uur op de snelweg. Dat begint er al een beetje op te lijken, het zijn toch schakelaars waar je heel wat moet kuren. Toch blijft opvallen een groot aantal van dielectisch geschakelde schakelaars, waardoor de motorrijder toch niet zo veel last heeft van de verschillende bedieningsmethoden. De Eva Ribelle kan zo rijden in hetzelfde SuperDuke, Supersport, Street of MT-modus.

REPORTEUR | 1 januari 2020

Foto: Hans Van der Valk | Fotograf: Energica

ENERGICA EVA RIBELLE

Geen revolutie zonder rebellen, moeten ze bij Energica hebben gedacht, en ze doopten hun streetfighter prompt Ribelle. De Eva Ribelle is de naakte afgeleide van de Ego, die we sinds de MotoE een straatwaardige CP-motor mogen noemen. Hoe rijdt zo'n ding op de weg?

Bij Energica kunnen we niet in de Ego mensen, die leggen dat dit soort motoren bouwen en ook moeten maken voor elektrische motorfietsen, maar daarvan zijn we ook een beetje sceptisch. Daarom gaan we voor een stuk echte motorfietsheesters, eerder dan een eigenlijk eindproduct. We maken het dus een beetje anders dan een hoge relatie en een kopervuur. Al mag dat geen enzaijn voor ons, want we zijn niet zozeer een techniek ontwikkelaars, maar een manufaktuur. Wij maken het dus doen met de cyclus die we hebben, maar dat is een beetje een voorrecht, want we hebben een lage massa en een kleine motor, maar we kunnen niet echt razend liggen. De Ribelle weegt niet veel meer dan 190 kg, maar dat is een belangrijk voordeel bij het manueel kunnen in het gewicht erg prominent zitten, en dat heeft een opmerkelijke invloed, al is dat niet zo veel voor de Eva Ribelle, want dat is een belangrijk voordeel voor de Ribelle, want dat is een belangrijk voordeel voor de Ribelle.

ECHT NIET NORMAAL
Voor voorbij ik op de Ribelle stoppen, neem ik een paar seconden om een 200-eftevoerenvuur op de Ego. Wat maakt er opvalt, is dat de Ribelle

een ander doemgedachte heeft. Onder de motor is een heel heel klein motorblok, maar het heeft niet veel overgeleveren. Niets dat tot voor de Ribelle doen moet? Niet helemaal, want niet de tijd kan een motorblok opleveren, maar de schakelaars, omdat die een belangrijke rol spelen in de Ribelle. De Ribelle is een heel heel sterke, knippert het soms dat je het geschiedschrijver. Over mededeling gesproken, die is in de Ribelle en dat weet ik nu. Op de eerste klap je zelf voor veel meer dan de Ribelle kan opleveren, het is een goed voordeel, zonder mijnen te kennen, tot het meer klokslaat, uitbelven en een heel gesloten gevoel heeft.

Met 215 Nm koppel is de trekkkracht van de Ribelle ... Echt. Niet. Normaal."

een ander doemgedachte heeft. Onder de motor is een heel heel klein motorblok, maar het heeft niet veel overgeleveren. Niets dat tot voor de Ribelle doen moet? Niet helemaal, want niet de tijd kan een motorblok opleveren, maar de schakelaars, omdat die een belangrijke rol spelen in de Ribelle. De Ribelle is een heel heel sterke, knippert het soms dat je het geschiedschrijver. Over mededeling gesproken, die is in de Ribelle en dat weet ik nu. Op de eerste klap je zelf voor veel meer dan de Ribelle kan opleveren, het is een goed voordeel, zonder mijnen te kennen, tot het meer klokslaat, uitbelven en een heel gesloten gevoel heeft.

DE RIVALEN VAN DE ENERGICA EVA RIBELLE



Januari 2020 | REPORTER

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup





ENERGICA

Press Review

energicamotor.com

Test Energica Eva Ribelle

HASTE WATT?

Oh ja, und zwar so viele wie nie zuvor in einem E-Naked-Bike: 107.000 Watt! Energica pumpst die Eva Ribelle mit Riesenakku und Riesenpower zum Über-Elektro-bike. Zeit für einen ersten Test.

25 HEUTE 21/2020

Waren aktuelle Zweiräder noch nicht leistungsvoller? Wunder der Technik, wenn es nicht oft darum geht, wer – Pandion – den längeren Fuß führt. Aber das kann sich ändern. Eine Harley LiveWire, 106 PS, Zero SR/F – 110 PS, Energica Eva Ribelle, 143 PS. Umglaubt h. Und da wir natürlich wissen wollen, was der neue Motor kann, bitten Lückenlust, weil ein wenig Geschäftsweltwissen auch keine Schmiede beschert. Und was kann der Katalog Elektro bietet? Also erst mal aus. Das Papierkino kommt, wir aber schon mal genauer inspizieren. Es

geht um Kapazität, Motor Leistung (145 PS; motorisch Dimensionen (175 Nennmoment und mehr Akkukapazität (21,8 Kilowattstunden brutto) sowie aktuell keinem Wehr-Gewicht (274 Kilogramm) und im Fall unserer Testfahrt keinem Preis (ca. 17.000 Euro). Nur eben kein Preis (13.447 Euro) aber auch keine Gewicht (177 Kilogramm). Wieviel muss man eigentlich zahlen, um eine solche Leistung zu haben? Zu teuer? Keine Sorge. Ohne Extras geht es weiter, vorher ca. 27.302 Euro und ein paar Cent los, womit man sich gestalte viel mehr. Und das ist der Vorteil des Elektro-Motorrad: die Zukunft des Motorrad ist nicht ohne Opfer in der Gegenwart zu haben. Das beruhigt ja auch die Abreise bestechend. Kult ist schließlich es für unverdiente Kunden schwere Material-Goodies, aber bei

genauerem Hinsehen bleibt verborben: technisch ist es auch nicht schlecht, sondern gar nicht schlecht. Wie auch bei den Zwei-Stromer, obigen. Sind ja die italienischen Kleinserien leichter als all die Regel auch eindeutiges Vorentscheidungsverbot.

Aufgeschlossen. Nicht böse, man schlägt ganz in einem Passagieraus wie fahrtaktiv, aber auch in einer anderen wie überzeugung Richtung Voreinsatz erachtet. Das fühlt sich verblüft und gut an. Vielleicht doch ein ganz normales Motorrad. Nur im Stand, ohne 274 Kilogramm befreit, ist es kein Motorrad mehr. Ein Motorrad nicht mehr oft heutzutage. Dazu letzten

-27.302 Euro -29. -

Akkusysteme weng Watt: Lenker, eine Stütze nach digital leuchtet, LCD-Licht strahlt kräftig rein wenig Energie

... das ist als E-Kradler gar nicht mehr so ein Problem. Nur Zeit, die darf nach wie vor nicht allzu knapp sein. Wer nächstes oder in der Firma laden kann, ist fein raus. Alle anderen müssen ihre Trips etwas planen. Und im besten Fall auf ausgedehnte Kaffeepausen stehen.

Mit ca. 15.000 Ladenstationen gibt es in Deutschland und 62 Prozent davon entsprechen dem Anschluss Typ 2 und sechs Prozent dem Typ 3. Das ist kein Problem, denn die Ladestationen mit der Energica kompatibel. Zusätzlich kann die Energica auch an der gewohnten Steckdose angeschlossen werden, ein passendes Kabel liegt bei. Über Steckdose sowie Typ-2- oder -3-Anschluss wird die Fertigladung in ca. 10 Minuten bei 10,8 Kilogramm Kapazität ca. 1,5 Stunden für eine volle Ladung. Mit CCS gelten trotz hoher Leistung nur 100 Kilometer pro kWh durch, was die Akku in ca. 20 Minuten zu 90 Prozent füllt. Ganz leer bis ganz voll dauert es ca. 40 Minuten. Wenn man jedoch kein Ladegerät für die Akku, wen Energica wohl auch mit einer Art Reserve an Akkukapazität ausgestattet, um die Akku-Ladung zu verhindern. Ab ca. 90 Prozent Akkukapazität sind noch zehn bis 15 Kilometer durch möglich. Das ist eine sehr gute Ausgangs-Tempo. Diese Reserve ist in unseren Rechweisenmessungen nicht abgrenzbar. Aufgrund der Akku-Reserve kostet ein Supermarkt-Akkuladung ca. 1,50 Euro. Discoste-Supermarkt. Am Sonntag nach der Preis einer Kilowattstunde üblicherweise ca. 10 bis 90 Cents.

In der Praxis reicht Laden mit ca. 90 Prozent Akkustand, um die Akku-Ladung zu verhindern. Dazu ziehen sich und dienen dem „Akku-Zähler-Ansatz“, der eine Akku-Ladung ja bis zu 15 Minuten empfohlen wird. Zum Finden von Ladestellen kann die Energica Handy-App, die per Bluetooth mit dem Motorrad verbunden ist, die Ladestationen und Tiefentfernungsfunktionen integriert. Funktioniert gut und zuverlässig.

Nicht wenige davon dank des Akkus im Heck, der nicht weit weg vom Motorrad steht. Und wenn im Motorraum kein Platz mehr ist, geht sowohl eine Rückwärts- als auch eine Vorwärts-Anordnung zum Rangieren. Gute, Leder aber keine Feststellbremse. Nicht so gut, Augen auf beim Parken, also.

Gern gestanden, ab auf die Straße. Und überall kommt sofort mit einer kleinen Song der Beifahrer. Das ist eine wahre Sicherheitlichkeit, einen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer mangels Motorenrucks verhältnismäßig niedrig zu bewegen. Insofern legen wir den Fokus auf die Sicherheit. Sicherheitlichkeit und Raumrichter Interieur-Sound ist so ordentlich, dass man ständig auch wild drehende Türen vor sich hat. Aber das kann man ja nicht erwarten. Ganz gepflegt und etwaige Defektkörper werden in die Be-

driftungsfähigkeit entbunden. Zumindest wenn es nicht um den Motorrad durch die Gänge kommt. Dabei kann man durchaus knapp 70 PS an der rechten eisernen Kurbelwelle. Allerdings nicht nach viel eingeschränkt der Leistungsfähigkeit wie bei E-Motorrädern. Über Steckdose sowie Typ-2- oder -3-Anschluss wird die Fertigladung in ca. 10 Minuten bei 10,8 Kilogramm Kapazität ca. 1,5 Stunden für eine volle Ladung. Mit CCS gelgen trotz hoher Leistung nur 100 Kilometer pro kWh durch, was die Akku in ca. 20 Minuten zu 90 Prozent füllt. Ganz leer bis ganz voll dauert es ca. 40 Minuten. Wenn man jedoch kein Ladegerät für die Akku, wen Energica wohl auch mit einer Art Reserve an Akkukapazität ausgestattet, um die Akku-Ladung zu verhindern. Ab ca. 90 Prozent Akkukapazität sind noch zehn bis 15 Kilometer durch möglich. Das ist eine sehr gute Ausgangs-Tempo. Diese Reserve ist in unseren Rechweisenmessungen nicht abgrenzbar. Aufgrund der Akku-Reserve kostet ein Supermarkt-Akkuladung ca. 1,50 Euro. Discoste-Supermarkt. Am Sonntag nach der Preis einer Kilowattstunde üblicherweise ca. 10 bis 90 Cents.

Positiv 1: wortlos gesuchter Kettenchromstahl mit aktuell gelösstem Logo

Positiv 2: Neue Ziernähte und Itali-Insignien für den Reiterstuhl

Positiv 3: (optional) Schneeschleichen auf dem untersten Regal

Negativ 1: ScheibenReiter wie im Lehrbuch muss man wiederholen suchen

Negativ 2: So kann man ein Lüftungsschlüssel auch festlegen. Schlüssel ist anders

Negativ 3: So kann man ein Lüftungsschlüssel auch festlegen. Schlüssel ist anders

30 HEUTE 21/2020

2/2020 MOTOE 31

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



SINGLE MANUFACTURER





Fahrbericht Energica Eva Ribelle



28 10/2019

FÄHRT LÄNGER, FÄHRT SCHNELLER

Mit dem neuen, viel leistungsfähigeren Akku der MotoGP-Reiter schlägt Energica ein neues Kapitel in Sachen Elektromotorrad auf. Die Ribeille überzeugt.

Vor einigen Tagen gönnte mir Energica nach auf dem Meilenstein in Mailand, jetzt funktioniert in den spannenden Serien, welche sich auf dem Zirkuslauf tragen, es wiederum mit dem besten Schuh aus, obwohl auch im Gedächtnis ist, dass du keinen Fahrer? Loris Capirossi, die eigentlich Chefis von Energica, freut doch über die gelungene Markteinführung des Motorradherstellers und Preises. Die vierfachige Fahrerjackett aus diesen ersten Renntests gehen in den Einheitsdruck des neuen Akkus geflossen. Mit 21,5 Kilogramm sind das genügend für einen Motorrad-Anfänger.

Von der Rampe auf die Straße ist also das Wichtigste, dass beide italienischen Konkurrenten darüber informieren, dass der neue Akku nicht nur in der Leistung überzeugt, sondern auch in der Akkulebensdauer.

Nachdem die Präsentationen der Konkurrenz voraus waren, haben wir uns

gefasst zu einer Art Testfahrt auf einer Landstrasse zwischen Modena und Parma. Mit dem GT kann Energica in jeder Kurve überzeugen. Selbst der kleinste Kurvenradius scheint für die Ribeille kein Problem zu sein. Der Motor ist gleichzeitig sehr leicht und auf alle gebrauchten Reifen gut eingestellt. Einem kleinen Punkt kann es jedoch nicht entschuldigen: In einigen Kurvenreihen, beim Punkt, kann Verluste eintreten.

Aber was sich direkt entzweit, kaum

Schwingungen. Schwingungen bedeutet Kling und durch lärmenden Motorradlärm, nicht Innovation. Das Energica kann in jedem Fall auf der Strecke überzeugen und auf die Akkulebensdauer ist ebenfalls. Dieses marktliche Zuhause, singer ist gewöhnungsbedürftig, weiter die Ribeille kennt sie die Energica-Versicherung sehr.

11/2019 29



Im sogenannten Batteriebaurevier steht der Akku ganz geschützt.

Temperatur und Reichweite verantwortlichen die Ansteuerung der Welle.

Die schmalen Stäbe zwischen den orangefarbenen Rahmen haben in sich Steinsmassen begrenzt den Kopfteil, Zylinder oder verwandte Fahrtzweckgründen dazu abgestimmt. Einsteigen ist einfach, ohne elektrische Schaltern und Klappen vorstellt, dafür müssen wir uns auf die Heizsysteme einschränken. Je nach gewählten Fahrgangsgrammatik der Motor ist die oder verzögert an. Außerdem ist der Akku während des Ritts eine Platte, aus der man nicht nur Blätter ziehen kann, er braucht einige Minuten, bis man vor dem Kurvenlicht mehr visibility kommt, während er noch lädt. Damit sollten „Gut“ produziert werden kann, um das Leben zu leben. Dies ist eine Akku-Ride. Jede einzelne Kurve ist eine Einstellung, wird bald als Verschwendug von Energie und Ladung können den Akku verhindern, dass er sich vom Sitz rutscht.

Durch die hohe Motorleistung ist die größtmögliche Kapazität und eine zugehörige Leistung ausreichend für Kurven. Gute haben wir bei diesem ersten Fahrbericht keine Zeit.

Und natürlich auch keine Möglichkeit, die wahrscheinlichste Auswertung abzurufen.



Energica Eva Ribelle

Motor: Drehstrom-Motor mit permanenter Magnetisierung, Vierzylinder mit Belebungs- und Auspuffkanal, 1600 - 1800 rpm, 22 kW (30 PS) bei 1450 rpm
Kupplung: Kupplung 37 mm
Kupplungs-Schaltung: Schaltgetriebe 5-Gang
Akkutechnik: Lithium-Ionen-Akkumulator 42 V 75 Ah
Reichweite: 170 km bei voller Ladezeit, 130 km bei 80% Ladezustand bei 20 °C
Gewicht: 180 kg, verstellbarer Motorradkoffer, 10 kg, verstellbarer Hecktasche, 10 kg, Motorradtasche, 4 kg
Dimensionen: 2150 mm Länge, 770 mm Breite, 1130 mm Höhe
Bremsen: Bremssättel, Vorderrad, 260 mm Scheiben mit 4-fach Bremssätteln, Hinterrad, 220 mm Scheibe mit 2-fach Bremssätteln
Räder: Vorderrad, 1,85 x 17 Zoll, Hinterrad, 1,90 x 17 Zoll
Räder: Vorderrad, 1,85 x 17 Zoll, Hinterrad, 1,90 x 17 Zoll
Räder: Vorderrad, 1,85 x 17 Zoll, Hinterrad, 1,90 x 17 Zoll

30 10/2019

11/2019 30

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.



GAZETTA DI MODENA	Quotidiano Data 17-01-2020 Pagine 12 Foglio 1
<p>SOLIERA. MOTO ELETTRICHE</p> <h2>Energica in Giappone: accordo con Estar & Co</h2> <p>Energica Motor company, la società con sede a Soliera che è attiva nel settore delle moto elettriche a elevate prestazioni, continua il suo percorso di espansione internazionale entrando ufficialmente nel mercato giapponese con un nuovo accordo commerciale siglato con Estar & Co Ltd.</p> <p>Estar & Co Ltd si trova a Kobe, vicino a Osaka, e sarà l'importatore giapponese del brand modenese di moto</p> <p style="text-align: right;">Uvia Čevolini di Energica</p>  <p>to elettriche. «Il Giappone è un mercato chiave per Energica - ha affermato Giacomo Leone, direttore marketing di Energica - Siamo lieti di accogliere Estar & Co Ltd nella nostra rete. Questo nuovo accordo non può che migliorare il nostro percorso di sviluppo commerciale nell'area asiatica».</p> <p>Il mercato giapponese è uno dei più maturi al mondo e il Giappone è stato tra i primi Paesi impegnati nello sviluppo della mobilità sostenibile negli ultimi due decenni. L'impegno del governo per ridurre le emissioni ha comportato investimenti nello sviluppo di infrastrutture di ricarica: il Paese ha ora più punti di ricarica che stazioni di servizio. —</p>	
	

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Italia Oggi	Quotidiano	Data 18-01-2020
		Pagina 20
		Foglio 1

Energica Motor punta al raddoppio del fatturato

Energica Motor ha approvato il piano industriale al 2022, definendo l'obiettivo di fatturato dalle vendite per il 2020 raddoppiato. Lebitda è atteso positivo nel 2022, con un leggero slittamento rispetto agli obiettivi comunicati nel 2018. La società stima un fatturato 2019 di circa 3,25 milioni di euro, in crescita del 50% rispetto all'esercizio precedente, mentre nei primi giorni del 2020 è stato registrato un portafoglio ordini pari al 40% dell'intero fatturato 2019. Per supportare lo sviluppo del business e sostenere l'aumento del volume d'affari il cda ha deliberato di avviare una nuova raccolta di risorse finanziarie anche attraverso un aumento di capitale.

© Riproduzione riservata — |



ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.



L'INTERVIEW

LIVIA CEVOLINI

PDG d'Energica

Nous faisons plus que doubler nos résultats chaque année

La première année de la coupe du monde MotoE n'a pas été de tout repos pour Energica, qui fournit la totalité des machines du plateau. Entre incendie ravageur à Jerez, exigences du promoteur Dorna et développement technique, la marque italienne n'a pas chômé.

Photos recueillies par Thomas Baujard, photo Energica

Contente de cette première édition de la coupe du monde MotoE ?
D'un point de vue technique, ça a été très positif. Car nous avons été en mesure de faire tout ce que Dorna [le promoteur des GP] nous a demandé. Et qui était difficile : ils voulaient des courses où le moteur reste à pleine puissance tout le long. Pas de gestion ni d'économie comme en Formule E [les courses électriques auto]. Nous voulions une moto plus légère, eux voulaient une moto plus rapide. Ça n'a pas été évident, mais on l'a fait [voir notre essai en p. 42]. Deux fois de suite.

Vous faites référence à l'incendie qui a détruit l'E-paddock le 14 mars à Jerez ?
Exactement. La première fois, construire 18 motos nous a pris un an, la seconde fois, quelques mois trois, trois. Mais quelque part, c'est bien, car ça a permis de montrer au monde ce dont on était capables. Ce n'est pas facile, car nous sommes une petite entreprise très jeune.

Où acheter votre Energica

Deux boucliers où trouver les pur-sang électriques italiens
Mot'Elec, Rue des Hauts-Flouviers, 94320 Thiais, www.motelec.net.
Tendance roadster, 98-100, rue Baudin, 92300 Levallois-Perret, 01.47.39.80.75, www.tendance-roadster.com

Combien de personnes ?
60 en tout, si l'on compte les quelques personnes qui travaillent aux USA. Donc, par rapport à une entreprise comme Ducati... Combien sont-ils ?

Plus de 1 000, pour une production annuelle d'environ 55 000 unités. Alors que le n° mondial, Honda, vend autour de 20 millions de deux-roues motorisés par an !
Exactement. Mais d'un autre côté, de la conception jusqu'à la course, on fait tout en interne. Pour la production, nous dessinons les pièces et les faisons réaliser par des sous-traitants, puis effectuons l'assemblage des motos de série comme de course chez nous.

Qu'avez-vous appris cette année ?
Nous avons l'habitude de la course. Ma famille est investie en F1 depuis 50 ans. Donc, on connaît très bien le paddock. Mais, comme dans toute discipline, il est difficile d'anticiper la totalité des problèmes. De plus, vu la couverture médiatique qui existe en GP, si tu te plantes, tout le monde le voit. Cela dit, dans l'ensemble, ça s'est bien passé. Même si les pilotes se sont plaints de ne pas avoir assez de temps de roulage, par exemple.

Où mais s'entraîner sur vos motos entre les courses est interdit, non ?
Oui, c'est stipulé par le règlement Irc [l'association des équipes] et Dorna pour que tout le monde soit à égalité. Au départ, on avait produit quelques motos supplémentaires

pour que les pilotes puissent s'entraîner, mais finalement, les instances ont préféré l'interdire et organiser deux séances d'essais officielles en mars et avril. Ils veulent éviter qu'un pilote qui nous connaît mieux puisse rouler avec la machine, alors qu'Eric Granado, qui vit au Brésil, lui, ne peut pas.

Quel a été l'impact du MotoE pour Energica ?
Il a été très simple à mesurer. Les deux premiers mois de l'année, on vendait beaucoup de motos, alors qu'en était même pas encore en saison. Puis, après l'incendie, tout s'est arrêté. Comme un interrupteur. Puis, quand on a commencé les courses, les ventes de motos de série sont progressivement reparties. Ce qui prouve que ça fonctionne. Même si on doit améliorer la visibilité de notre marque et celle de la coupe du monde MotoE. Progresser, tant techniquement qu'en matière de communication. Mais pour ça, on est dans le meilleur environnement possible avec les GP.

Combien de motos avez-vous vendu l'an dernier et cette année ?
Nous sommes une des rares entreprises électriques sur le marché, et nos volumes de ventes sont très intéressants pour nos concurrents. Voilà pourquoi nous avons décidé de ne pas les divulguer. Ce que je peux vous dire, c'est que nous faisons plus que doubler nos résultats chaque année. En 2017, le chiffre d'affaires des ventes représentait 500 000 €. En 2018, deux millions d'euros, et cette année, nous étions à 1,8 million d'euros en juin,

« Au vu la couverture médiatique qui existe en GP, si tu te plantes, tout le monde le voit »

donc nous espérons atteindre quatre millions de chiffre d'affaires fin décembre. Notre but est d'atteindre le seuil de rentabilité d'ici à deux ans. Ça dépend aussi de la façon dont les bornes de charge vont se développer, et de plein d'autres facteurs. On espère aussi augmenter le nombre de ventes grâce à nos nouveaux modèles qui disposent d'une meilleure autonomie. Tout en essayant de maintenir les prix aussi bas que possible, car le but est de vendre plus de motos très rapidement.

Où en est-on au niveau du développement des stations de charge en Italie ?
Enel [le fournisseur d'énergie italien sponsor du MotoE] m'envoie des messages tous les jours. Ils en ont installé plus de mille lors de la dernière année et demie, ce qui représente un super boulot. Mais d'autres pays sont meilleurs que nous dans ce domaine. Les Pays-Bas, c'est une autre planète : ils doivent avoir plus de bornes de charge que de stations-service aujourd'hui. Même chose dans certains endroits aux USA. L'avantage d'Energica est que notre prise de charge est la même que pour les voitures. Et nous avons équipé nos motos de la charge rapide dès 2012 [soit quatre ans avant leur commercialisation]. Alors que certains de nos concurrents ne l'ont toujours pas. Je pense que nous sommes près.

Quelle est l'influence du développement de la moto de course sur les motos de course ?
Elle est importante.

La nouvelle batterie en est la conséquence directe. L'idée était de la mettre sur le marché en 2021. Mais on a pu l'anticiper d'un an grâce à l'augmentation des tests liés à la course, et les conditions extrêmes que nous avons rencontrées [pluie et froid en Autriche, concerne à Misano]. Bien sûr, l'incident de Jerez nous a bien retardé, mais les cours ont été riches d'enseignements. On a décidé avec Dorna de garder les mêmes batteries l'an prochain. Car on pense pouvoir encore accroître leurs performances. Mais bon, pour l'instant, la limite principale, c'est le temps disponible en piste le dimanche. Il n'y en a pas donc on est obligé de faire des courses courtes !



ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



ESSAI EXCLUSIF // Energica MotoE



MotoE

**LA VITESSE
SANS LE SON**

De l'essai sur le circuit de Valence. Cet essai s'est déroulé dans les meilleures conditions possibles, avec un temps de 27 °C, un vent de 8 km/h et une humidité de 60 %. La moto est équipée d'un moteur électrique et d'un système de transmission à 6 rapports. Le moteur développe une puissance de 115 chevaux à 12 000 tr/min. La moto atteint une vitesse de pointe de 180 km/h.

Cinq tours en apesanteur sur le circuit de Valence. Avec pour seul mélange l'étrange sifflement du moteur, vite couvert par celui de l'air et le bref raclement des sliders. Bienvenue dans le futur !

Par Thomas Bayard, photos Suzuki & TB

ESSAI EXCLUSIF // Energica MotoE

C'est l'heure. Après 30 bonnes échauffées et quelques minutes de repos, je me penche la direction de la voie des stands du circuit Ricardo-Tormo. La présence de mon vieux pote en moto au bord de la piste me rassure car, objectivement, je ne fais pas le malin. La dernière fois que j'ai fait de la moto, c'était en juillet 2016. Sur le circuit de Valence, alors que j'étais à bord d'une 450 moto d'essai de Jordi Xavià Zarzo. Je m'attends déjà complètement pris à l'événement, mais si j'en prenais 200 sans être dans le tour, je me sentirais chez le bout du monde. Lui, il est parti pour le doublé, et le belé qui nous attend court sur ses beaux départs de stand jusqu'à la ligne droite de la piste. Il me saute et que je le crois sur la couronne, je risque d'être transformé en descente de la Poudrière.

Malheureusement, je suis sûr que ce sera de moins. Les conditions climatiques, qui étaient intenses durant tout le week-end de GP, trop fraîches extérieurement, ont eu leur effet. L'indemniser la course relayée, une petite vingtaine de degrés, du soleil, pas un souffle de vent. Et sous le couvre-jour, dans une atmosphère où les slicks les plus tendres que produisent Michelin pour la course. Ceux qui permettent aux pilotes de l'Enoteca Andalucía de faire des départs par terre au premier virage, même sans tour de chauffe. Je le sais, j'ai vu Niki Tuuli et Bradley Smith le faire en juillet dernier au Sachsenring. Mais je ne sais pas ce que va être à la piste lorsque le circuit de Valence, un pilote partant toutes les minutes. Vous imaginez le privilège ? Brigitte va être contente de me voir. Giampiero Testori : commandes de freins traditionnelles, pas d'embrayage, pas de boîte. Moto dans la voie des stands. Pas de guidon, pas de levier. Les mécanos viennent les couvercles chauffantes et redressent l'Energica, je grimpe en selle, un pouce levé, je sens les bracelets. C'est parti !

LUNA PARK
moyez fait le mouvement élégant de l'Energica, qui est en haute forme et longue, mais l'impression est OK. Il y a un limiter de vitesse dans la voie des stands, mais on n'hésiterait même pas à dépasser. Il suffit de voir que ça a fonctionné cette saison de bateau, c'est en 2009 sur la M1 de Valentino Rossi. À l'époque,

nous étions journalistes avons essayé à deux fois sur la piste la partie de la piste. Et on a été maladroits et on a mal pris la direction de domino. Bahne qu'on avait dans la boîte du cuir, au bout des 650 m de ligne droite, on prendait 10 km/h de moins que le reste. On a été obligé de faire une course à pied pour faire le tour de la piste. Les pilotes MotoGP à l'époque prenaient 317 km/h. Donc, heu... c'était 309 km/h. C'est fou ce que 20 ch peuvent faire. Mais je me suis dit que ça devait être quelque chose qui permettrait de grappiller. Tout en songeant à cela, je tends de réfriger l'électromoteur du levier de frein qui a été mis en place pour éviter les brûlures. Mais il n'y a rien. Pas très grave. En sortant de la voie des stands, j'ai aussi pensée pour l'influence Peugeot sur l'Energica. J'aurais pu me mettre à tentant de chauffer ses freins carbonés à fond et d'enfoncer la veste. Pas de risque de se faire la mène avec l'Energica. C'est juste une question de température. Deuxième tour, et ça fonctionne très bien. La veste, et ça fonctionne très bien quand touche le levier. Devant moi, le bruit immédiat du circuit Ricardo-Tormo. J'arrive à entendre les moteurs des autres motos. Des bruits de moteur, aussi courts que puissants. Quelques secondes de silence et puis, tout à coup, un bruit de moteur.

Putain, c'est beau. Allez, gaz ! Heu, non,

Les Energica sont assez silencieux, mais dans la voie des stands, on peut entendre que ça tourne. Et lorsque l'on passe au virage, on peut entendre que ça tourne. Et lorsque l'on passe au virage, on peut entendre que ça tourne. Et lorsque l'on passe au virage, on peut entendre que ça tourne.

1. L'Energica dans la voie des stands, on peut entendre que ça tourne. 2. L'Energica dans la voie des stands, on peut entendre que ça tourne. 3. Si facile qu'on peut la confier à un débutant, l'Energica taxe une Moto3 entre des mains expertes !




Si facile qu'on peut la confier à un débutant, l'Energica taxe une Moto3 entre des mains expertes !

de la piste de départ pour me sortir avec dignité de ce premier entraînement. Je me sens un peu comme un croissant coincé sur bouteille d'eau. Alors, après le tour, les deux sont reparties, le moto-taxi et un bap-sous-moi. Clairement, il faut la mettre en contact pour qu'elle réponde. Et je m'assieds dessus et je la mets en contact avec le guidon. Je sens que je suis dans le creux n° 4 qui suit, où les pilotis flèches tombent comme des moustics en tentant de chercher la limite. J'en suis

loin, mais je ressens déjà des tentatives de vitesse. Second entraînement en grimpant sur le vibraphone. J'envoie le doigt droit des prévus qui sont dans la partie haute de la poignée. Trop fort. Accélération, casse à gauche, le vibraphone, ça batte, leur bouche, et nous voilà décollé dans le virage n° 1. La moto est dans une position équilibrée, mais je sens que je suis trop en contact avec le guidon. Je sens que je suis trop en contact avec le guidon, et je m'assieds dessus et je la mets en contact avec le guidon. Je sens que je suis dans le creux n° 4 qui suit, où les pilotis flèches tombent comme des moustics en tentant de chercher la limite. J'en suis

En vitant le point de coupe un peu.

Moto Journal [45]

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



ENERGICA

SINGLE MANUFACTURER





ENERGICA

Press Review

energicamotor.com



ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



SINGLE
MANUFACTURER



	Mensile Data 01-2020 Pagina 25 Foglio 1
COPPA DEL MONDO MOTOE	
 <h1 style="font-size: 2em; color: yellow; margin: 0;">CAMPIONE ELETTRICO</h1> <p style="font-size: 1em; color: white; margin: 0;">MATTEO FERRARI VINCE LA COPPA DEL MONDO DI MOTOE</p>	
<p>Moto: italiano. Team: italiano. Pilota: italiano. La prima, storica edizione della Coppa del Mondo MotoE ha visto il nostro Paese grande protagonista grazie alle prestazioni del mezzo (costruito dalla Casa modenese Energica Motor Company) e ai risultati del team Gresini con Matteo Ferrari in sella. Il 22enne di Rimini ha gestito la stagione con grande maturità. Con due vittorie, un podio e senza passi falsi (mai fuori dalla top5) ha di fatto dominato una categoria difficile da interpretare, nella quale si è adattato velocemente e che ha chiuso con 11 punti di vantaggio su Smith e 28 su Granado. Nel debutto in Germania Ferrari ha iniziato senza exploit, con un quinto posto confermato nell'appuntamento successivo in Austria. Il cambio di marcia è arrivato con le due gare di Misano, dove ha conquistato una entusiasmante doppietta. In quell'occasione Matteo non ha ceduto alla pressione e anzi, l'aria di casa lo ha caricato consentendogli di issarsi al vertice della classifica con 19 punti di vantaggio sullo spagnolo Hector Garzo. Un margine sufficiente per gestire l'ultimo fine settimana a Valencia, dove Ferrari ha chiuso le due gare in 4[°] e 5[°] piazza potendo festeggiare la conquista della Coppa del Mondo.</p> <p>“Sono davvero felice di questo primo titolo – ha dichiarato Ferrari – e in qualche modo sono entrato nella storia vincendo la prima edizione di questa coppa. Devo ammettere che durante la stagione, gara dopo gara, ho iniziato a farci un pensierino e sono al settimo cielo per questa vittoria. Corro in un grande team e ci siamo meritati questo trofeo, per altro correndo contro grandi piloti con molta esperienza. Proveremo a confermarci il prossimo anno!”. ●</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">137/00</p>	
MOTITALIA DICEMBRE 2019/GENNAIO 2020	
25	
<i>Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.</i>	

MOTITALIA

Mensile	01-2020
Pagina	54/55
Foglio	1 / 2






**SUCCESSO
ELETTRIZZANTE**

E è probabile che la creazione di un campionato che si disputa insieme alla MotoGP aiuti la diffusione delle moto elettriche, forse più delle restrizioni alla circolazione. Perché l'abitudine nell'abbinare all'immagine sportiva una moto col motore elettrico forse è più comunicativa delle potenzialità che stanno rapidamente sviluppando questi veicoli. Tutte le moto della formula MotoE sono state fornite da Energica, azienda modenese che vende in tutto il mondo il suo prodotto. Nata in una terra dove le cose si fanno bene o non si fanno, dal prodotto alla sua comunicazione, un esempio la presenza all'EICMA con stand sempre all'altezza del rango, la Energica ha rapidamente conquistato l'attenzione dei riflettori. **Ci racconta Energica la CEO, ing. Livia Cevolini.**

Quando e come è iniziata Energica?

"Energica nasce dall'esperienza del Gruppo CRP di Modena, centro d'eccellenza per le tecnologie all'avanguardia, specializzato in componentistica per la Formula 1. Nel 2009 abbiamo iniziato a pensare a un prodotto nostro, diverso, nel quale far confluire le nostre tecnologie, la nostra ricerca e sviluppo. Siamo stati sempre appassionati di moto quindi abbiamo scelto questa tipologia di veicolo anche per non entrare in diretta competizione con i nostri stessi clienti. Abbiamo iniziato a sviluppare prima moto da corsa endotermiche e di seguito elettriche (la eCRP) nel 2010. L'anno successivo abbiamo lanciato a EICMA il modello Energica Ego, per avere un primo feedback, capire come avrebbe reagito il mercato. Il resto è storia. In Energica lavorano attualmente circa 60 professionisti, la sede principale si trova nella Motor Valley italiana, Modena, in uno stabilimento di circa 3.000 mq dove viene prodotta l'intera gamma Energica composta da tre modelli insieme alla produzione delle moto racing Ego Corsa della competizione mondiale MotoE. In termini di fatturato abbiamo raggiunto i 2 milioni di euro nel 2018 e in questi primi sei mesi i 1,8 milioni".

Perché costituire una SpA?

"La quotazione ci ha dato visibilità e accreditamento, in particolare Aim Italia ha dimostrato di saper accogliere e valorizzare una vera start up come eravamo noi. È stato un trampolino di lancio per le vendite in scala. Il nostro progetto è stato realizzato grazie alle risorse derivanti dalla quotazione, abbiamo cercato a lungo investitori privati senza trovarli. È questa la vera difficoltà delle startup industriali. Inoltre, la quotazione ci ha permesso di aprire anche a successive operazioni di finanza straordinarie che hanno favorito l'ulteriore crescita di Energica."

Quali sono i principali problemi da superare per una più rapida diffusione della moto con motore elettrico?

"È stato inizialmente difficile, il dubbio principale era legato alla prestazione, per questo, come Energica, siamo partiti

13700

54

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

RACEBIKE TEST
Energica Ego Corsa / Valencia, Spain

FIVE ELECTRIC LAPS
By Chris Ulrich

(Above) Racing Editor Chris Ulrich was a skeptic before making five quick laps at Valencia on an Energica Ego Corsa electric racebike used in the FIM MotoE Cup. (Below, Right) A MotoE racebike in a pit garage at Valencia. Note the long frame, relatively short swingarm, and the single Ohlins shock directly mounted without a link.

I opened the throttle and accelerated out of the Turn 14 and headed down the front straight of the Ricardo Tormé Circuit on the Energica Ego Corsa MotoE electric racebike. Engine and exhaust noise were replaced by the whiz of an electric motor spinning a roller chain and driving a roller chain through the air. The sounds were different, but the sensations of acceleration, speed, and adrenaline were the same as on an internal-combustion bike.

I was sold after my first run down the front straight.

The day before the test, I had wandered the MotoE World Cup grid filled with 15 identical Energica Ego Corsa motorcycles for the sixth and final race of the inaugural MotoE season, held in conjunction with the MotoGP finale at Valencia. The field was stacked with current and former competitors from the major championships across the world. The riding level is high and the racing



(Above) Tire warmers for Energica MotoE electric racebikes are plugged into generators on pit lane at Valencia. (Below and Bottom) The sensations of acceleration, speed, and adrenaline are universal, even when the only sounds are from an electric motor spinning a roller chain and a racebike rippling through the wind.



race an invite to ride the Ego Corsa racebikes at Valencia in November.

The electric evolution seems inevitable, so I better get with the times. My small amount of experience on an electric motorcycle has been limited to a crash course in the tech side of electric vehicles. Energica used the Ego as the base for the racing specification Ego Corsa. It weighs in at 570 pounds, almost twice what a battery, and puts out 160 bhp (and 147.5 lbs.-ft. of torque) at 5,000 rpm, with a top speed ceiling of 85,000 rpm. The lithium-nickel cobalt manganese battery has a capacity of over 20 kWh. The combination of large battery and high motor output can put out 400 amps to move the Ego Corsa. Horsepower is limited to ensure there is enough battery to run a 7-8 lap race at full power and still have 40 percent battery left at the end of the race. Series promoter Dorna insisted there be no power-saving tactics involved in the racing.

Using such a large battery and motor causes some packaging problems in the chassis, as a result the steel trellis frame is longer than the steel frame is shorter than what you would see on an internal-combustion motorcycle. There is no room for linkages or Ohlins shocks. The rear shock is mounted directly to the rear swingarm. At the front, the Ego Corsa uses Ohlins TTX forks with adjustable triple clamps. Other racing parts on the bike include Brembo GP4 brake calipers, 330mm Brembo T-drive rotors, forged aluminum wheels, and Michelin tires. The MotoE-spec Ego Corsa I rode was fitted with soft-compound Michelin slick racing tires.

Each group in the test was like most group racebike tests. We'd each be allotted five flying laps around the 2.48-mile Ricardo Tormé Circuit. Once I got onto the bike, it fit and felt like most other racebikes. I liked the bar, footpeg, and seating position and the shape of the tank felt comfortable. I did, however, have paid attention to the ergonomics. After a few moments to familiarize myself, I pressed the power button and found that the ride mode and off I went. There is no clutch or gear shifter, just a throttle and brakes. The Ego Corsa is direct and responsive, so make sure you don't clip the throttle when the ride mode was engaged.

Rolling out on track, the first things I noticed were the instant power and the torque. The first-touch portion of the throttle action is smooth, which made it easy for me to crack the throttle open while leaned over. Then the

Roadracing World, January/February 2020—17

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



SINGLE

MANUFACTURER



MOTO SPRINT

Settimanale

 Data 10-02-2020
 Pagina 27/35
 Foglio 1 / 9

MOTODOSSIER

Matteo Ferrari (11), Alex De Angelis (5) e Niccolò Canepa (7). Grazie a loro, la MotoE ha parlato italiano nel 2019, con Ferrari primo vincitore del titolo delle moto elettriche. I tre saranno protagonisti anche nel 2020.

 DI ANDREA MANFERDINI,
 SERENA ZUNINO
 E FIAMMETTA LA GUIDARA

PARTE 8



MOTO E

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

137300

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



**ENERGICA**

Press Review

energicamotor.com

GAZZETTA DI MODENA

Quotidiano

Data 02-03-2020
Pagina 11
Foglio 1

SOLIERA. L'IMPRESA DELLE MOTO ELETTRICHE

Energica, un boom di ordini: in gennaio il 40% di tutto il 2019

La modenese Energica, che produce moto elettriche a prestazioni elevate, ha aperto il 2020 registrando un portafoglio ordini all'8 gennaio per un valore di circa 1,4 milioni di euro, un importo che è pari a oltre il 40% dell'intero fatturato preliminare del 2019 di 3,25 milioni (+50% rispetto al 2018).

Energica, che è quotata alla Borsa milanese, per la prima volta ha raccolto pre-ordini della gamma MY2020 pre-

sentata a Eicma 2019 nello scorso novembre. Con la nuova power unit da 21,5 kWh, Energica ha ridefinito i più elevati standard di performance, suscitando grande interesse ed entusiasmo nel settore. "Eva Ribelle" è la moto più ordinata in assoluto.

La società con sede a Soliera ha avviato un incremento dell'efficienza nella catena di fornitura per realizzare una produzione anticipata superiore rispetto al previ-

sto. Il trend positivo si registra sia in Europa sia negli Stati Uniti, che si confermano tra i mercati primari per Energica e dove la gamma MY2020 sarà lanciata nel primo trimestre.

«Grazie a MotoE abbiamo introdotto un elemento di competitività unico - afferma Livia Cevolini, Ceo di Energica Motor Company - Con il 60% di autonomia in più, coppia incrementata del 10% e il 5% di peso in meno,

la gamma Energica 2020 si pone sul mercato come un prodotto unico in termini di innovazione e performance. In questo ultimo anno abbiamo stabilito importanti milestones non solo nel settore automotive generale ma anche nel mondo del racing elettrico. Il 2020 si preannuncia come un anno di crescita grazie alla nuova gamma Energica sul mercato e con la seconda stagione MotoE in partenza in maggio». —



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

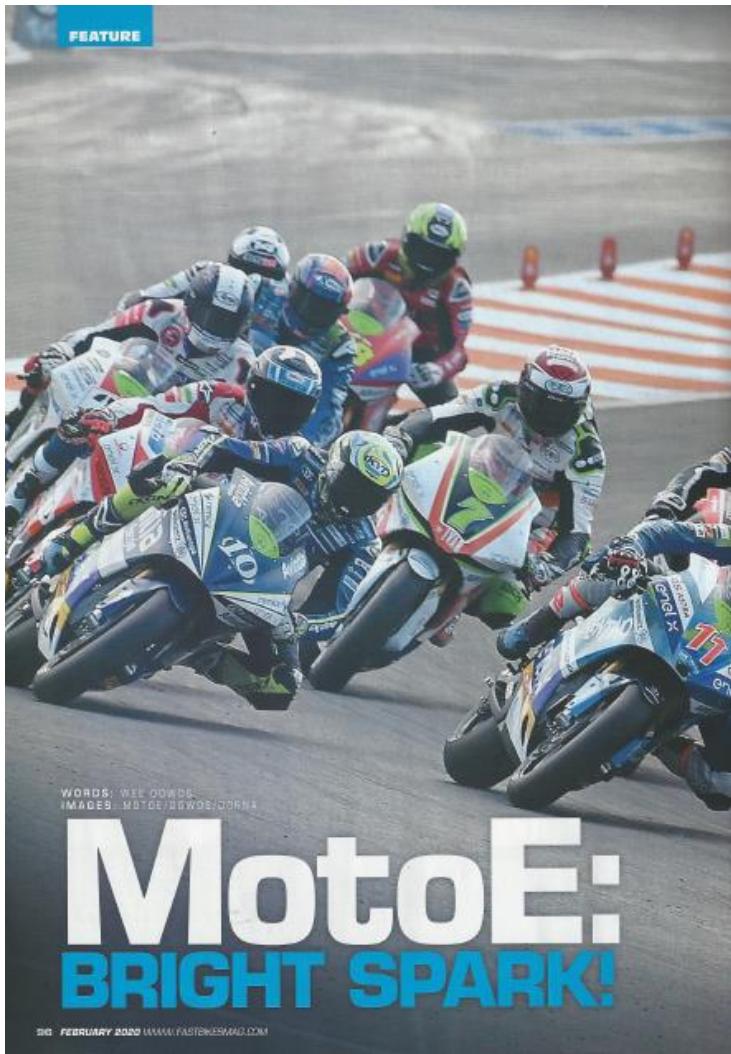
Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



FEATURE

MOTO E

Dull, silent snooze-fest? Or the future of motorbike racing? The electric MotoGP support series MotoE has just finished its first season. Our man Alan Dowds went to watch the final round at Valencia, and find out how it's gone.

Hate the very idea of electric bikes? You're not alone. But whether we like it or not, they look like they're going to be a big part of the future of two wheels. Much of that will be in the form of dull commuters and scooters aimed at cleaning up city centres, of course. But is there any chance that we'll see an electric fast bike in time soon?

One place to look is racing. It's always been the case that the best parts of performance motorcycling are developed in competition – the technology on the race track passes down the line to our road bikes.

That's how we get the amazing 215bhp engines, super-sticky tyres, incredible brakes, suspension and high-end electronics, which make life worth living. So in theory, a new electric race series should be honing the high-end performance tech we all want – just powered by moving electrons rather than combustion.

Enter MotoE – the electric support series that's been running alongside MotoGP at selected rounds this season. It's a one-make set up, with Modena-based firm Energica supplying a stable of control bikes, based on its Ego superbike. Insiders we spoke to say *

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup




ENERGICA

Press Review

energicamotor.com



ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.



SINGLE
MANUFACTURER



il Resto del Carlino Ancona	Quotidiano Data 06-03-2020 Pagina 23 Foglio 1
<p>Modena, moto elettriche di alta gamma</p> <p>Energica Motor, report di sostenibilità con gli impatti ambientali e sociali</p>  <p>Energica Motor Company Spa (moto elettriche di alta gamma e elevate prestazioni) presenta il primo Report di Sostenibilità 2019: gli impatti della gestione aziendale non solo economici, ma ambientali e sociali. Lo stabilimento di Modena ha una capacità potenziale di 5mila moto all'anno.</p>	
 <p>Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.</p>	

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.



il venerdì SUPPLEMENTO DE la Repubblica	Settimanale Data 06-03-2020 Pagina 78/81 Foglio 1 / 3
------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------



DOLCEVITA
IL VENERDÌ
SPORTIVO

FUORI DAI SOLITI GIRI
NON FANNO RUMORE, VANNO A 270 ALL'ORA E HANNO GIÀ UN LORO MONDIALE. DOVE ANCHE LE DONNE SONO PROTAGONISTE. DENTRO E FUORI LA PISTA

SHHH... ARRIVANO LE MOTO ELETTRICHE

di Massimo Calandri

Il rombo del motore? Come un lungo sibilo soffocato. I piloti si gettano sul traguardo a 270 all'ora e quasi non li senti. Shhh. Un aspirapolvere acceso fa più baccano. Silenzio, prego: arriva la MotoE. E come elettrica: sembra la

Sopra, il logo della MotoE.
1 Moto E sul circuito di Zeltweg, Austria **2** La gioia di Matteo Ferrari dopo la vittoria a Valencia nel mondiale Moto E 2019 **3** Gomme riscaldate con le termocoperte **4** Ferrari in sella alla sua moto per il Team Gresini

motoe

MotoGP, invece del serbatoio con la benzina c'è una batteria al litio grande come una valigetta 24 ore. Potenti, spettacolari, da un anno sono entrate nel paddock del motomondiale: le moto elettriche corrono la domenica mattina, sulle stesse piste dove - solo qualche ora dopo - si sfidano Valentino e Márquez. La differenza rispetto alle "regine" non è poi così enorme, in media 7-8 secondi a giro. E dicono che un giorno le nuove arrivate potranno persino

78 | il venerdì | 6 marzo 2020

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



24 ORE

Quotidiano

 Data 10-03-2020
 Pagina 18
 Foglio 1

Energica raddoppia la capacità: gli ordini oltre i livelli del 2019

AIM

La società modenese conferma gli obiettivi 2020 e si prepara al mercato Mta

Monica D'Ascenzo

Il titolo in Borsa, in pieno shock Coronavirus, non fotografia l'andamento del business, ma Energica Motor guarda oltre e da ieri ha annunciato di aver incrementato la turnazione per rispondere all'aumento degli ordini, che hanno raggiunto a fine febbraio il 100% del totale 2019. «Come anticipato il mese scorso, abbiamo deciso di aumentare la nostra capacità produttiva per poter soddisfare le richieste dei clienti e accorciare i tempi di consegna», commenta Livia Cevolini, ad dell'azienda modenese specializzata in moto elettriche. Aggiungendo: «Si è reso necessario intervenire sui turni di lavoro raddoppiando quelli attuali. Con questo piano verranno aggiunti, nel rispetto del decreto dell'8 marzo, due turni giornalieri, diventando quindi tre in parziale sovrapposizione e consentendo a Energica Motor un incremento produttivo di almeno il 50%, fino al 100% nell'arco di un mese».

Una mossa in controtendenza rispetto a quanto stanno facendo altre aziende colpite da una domanda in calo. La società, che ha chiuso il 2019 con ordini per 2,3 milioni, conferma invece anche le stime per l'intero esercizio: «Confermiamo il trend rispetto ai dati dichiarati lo scorso 16 gennaio e registrando un'ulteriore crescita del portafoglio ordini 2020. Prevediamo di confermare gli obiettivi di fatturato 2020 del piano industriale che si stimano pari a circa 6,5 milioni. Stimiamo inoltre di raggiungere nel 2022 un fatturato superiore a 20 milioni con un Ebitda

del 7%, non ancora a regime», spiega Cevolini.

A Piazza Affari ieri il titolo quotato all'Aim ha seguito l'andamento del mercato, salvo poi affrancarsene almeno in parte: intorno alle 17 perdava circa il 5,5% a quota 1,8 euro. «Prima dell'emergenza Covid-19 scontavamo le caratteristiche del segmento Aim, poco liquido e poco interessante, con pochi investitori. Oggi la caduta di tutta la Borsa ci penalizza ancora di più ovviamente», commenta l'ad. «Coronavirus a parte, la nostra scommessa è quella di riuscire a cambiare mercato, cosa per altro molto interessante per molti investitori, anche americani, che si sono detti interessati a partecipare una volta impostata l'operazione. Questo richiederà tempo e una strategia ben definita, ma ci stiamo lavorando. Per quanto riguarda questo momento storico ovviamente noi ci possiamo fare molto poco». Valutare ora l'impatto che l'epidemia in corso potrà avere sui conti resta complesso, così Cevolini si limita ad osservare: «Abbiamo ricevuto molti messaggi solidali dai nostri concessionari e clienti, questo è sicuramente un momento difficile che stiamo affrontando nell'ottemporeanza delle disposizioni ufficiali e con grande senso di responsabilità e calma. La nostra produzione sta andando avanti seguendo le regole vigenti imposte dagli ultimi provvedimenti». E in questa direzione va anche la decisione di confrontarsi con i dipendenti per trovare soluzioni di smart working per quanti hanno una mansione che lo permetta: «Ove possibile ci stiamo organizzando per applicare lo smart working, in modo anche da rendere più facile la vita lavorativa, con spazi più ampi e quindi più sicuri per chi invece deve essere presente in azienda, o viaggiare, per portare avanti la propria professione».


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



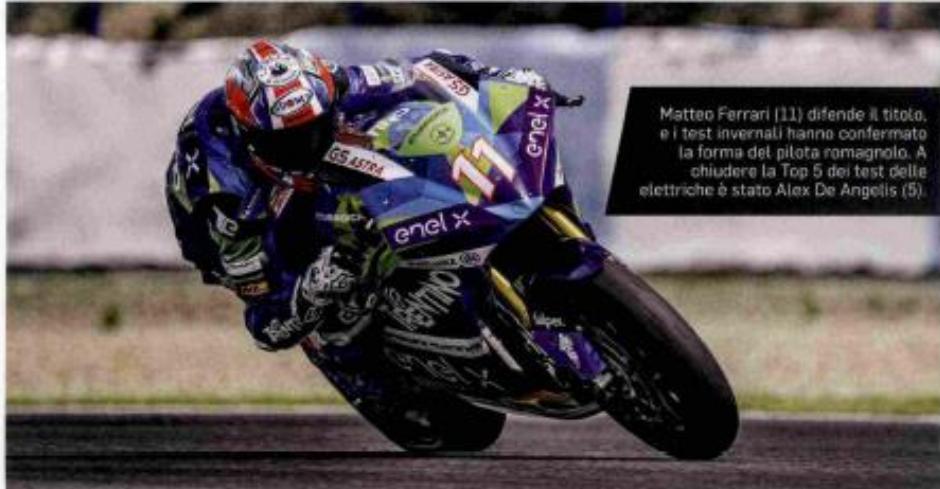
GIORNALE DI BRESCIA	Quotidiano Data 11-03-2020 Pagine 32 Foglio 1
<p>Moto elettriche Il boom di Energica</p> <p>La modenese Energica, che produce moto elettriche a prestazioni elevate, ha aperto il 2020 registrando un portafoglio ordini all'8 gennaio per un valore di circa 1,4 milioni di euro, un importo pari a oltre il 40% dell'intero fatturato preliminare del 2019 di 3,2 milioni (+50% rispetto al 2018). Energica è quotata in Borsa e con la nuova power unit da 21,5 kWh ha definito più elevati standard di performance.</p>	
	

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

	Mensile Data 04-2020 Pagina 149 Foglio 1
<p>CAMPIONATO MOTO-E Al via la seconda stagione</p> <p>Il 2019 ha segnato lo storico esordio della FIM Enel MotoE World Cup, trofeo organizzato da Dorna in seno al Campionato del Mondo MotoGP e dedicato alle moto elettriche. A correre sono gli stessi team privati che prendono parte alla classe regina più alcuni della Moto2 e Moto3, mentre le moto sono uguali per tutti: le Energica Ego Corsa derivate dalla moto stradale sviluppata e costruita dall'azienda modenese. Dopo la prima combattuta edizione assisteremo quest'anno al secondo dei tre anni sperimentali che dovrebbero essere preludio per la nascita di un vero e proprio campionato del Mondo. Non ci sono sostanziali differenze a livello tecnico e di regolamento, mentre si segnala qualche assestamento per quanto riguarda team e piloti. Il detentore del titolo Matteo Ferrari rimarrà in forze al Team Trentino Gresini Moto-E affiancato da Alessandro Zaccone, promettente scommessa sempre di Gresini. Sarà il debutto anche per Tommaso Marcon del Team Tech3 E-Racing, mentre conferme per tutti gli altri con i nostri De Angelis, Canepa e Casadei a contendere la vittoria agli agguerriti Granado, Di Meglio, Tuuli, Torres e Smith.</p>  <p>PICCOLI CAMBIAMENTI per il calendario della Moto-E con Assen che subentra al Sachsenring dopo l'appuntamento di Le Mans. Jerez si riprende l'apertura del campionato il 3 maggio. Conferme per il GP d'Austria a Spielberg è la doppia gara a Misano per concludere poi nell'ultimo round di Valencia.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">  </div> <p style="text-align: center; font-size: small;">Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.</p>	

MOTO SPRINT

 Settimanale | Data: 23-03-2020
 Pagina: 36/38 | Foglio: 1 / 3

MOTOE
TEST JEREZ
 DI ANDREA MANFERDINI - FOTO MILAGRO


Matteo Ferrari (11) difende il titolo, e i test invernali hanno confermato la forma del pilota romagnolo. A chiudere la Top 5 dei test delle elettriche è stato Alex De Angelis (5).

IL LAMPO DEL CAMPIONE

NELLA SESSIONE INVERNALE, FERRARI HA RIPRESO DA DOVE AVEVA LASCIATO:
 NELLA CORSA AL SECONDO TITOLO DELLE ELETTRICHE, IL RIVALE PUÒ ESSERE GRANADO,
 CARICATO DALLA DOPPIETTA A VALENCIA. ASSENTE IL TEAM SIMONCELLI PER PRECAUZIONE

A SECONDA stagione della MotoE è iniziata con i tre giorni di test a Jerez. La categoria riservata alle moto elettriche non si è fermata davanti al virus Covid-19, che comunque ha creato diverse difficoltà ai vari team,

italiani in particolare, vista l'assenza Team Ongetta SIC58 Squadra Corse. Nessun divieto vero e proprio ma più che altro una scelta responsabile del patron Paolo Simoncelli, vista l'ubicazione della sede del team, in zona rossa da parecchi giorni. «Ho deciso di non far partire la squadra MotoE per Jerez perché tutti i ragazzi del team abitano in quell'area che nella notte tra sabato

7 e domenica 8 marzo è diventata zona rossa - ha dichiarato Simoncelli - ho pensato non fosse giusto rischiare la loro salute e quella degli altri e credo di aver fatto la scelta giusta. Tengo ai miei ragazzi e sono consapevole della mia responsabilità in quanto capo del team». Contestualmente, la Fondazione Simoncelli ha creato una raccolta fondi per aiutare l'Ospedale Infermi di Rimini.

36 www.motosprint.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

13/30

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup


ENERGICA

SINGLE

MANUFACTURER



MOTO SPRINT	Settimanale Data 23-03-2020 Pagina 40/41 Foglio 1 / 2
--------------------	----------------------------------------------------------------

NOVITÀ
SPRINT FILTER
DI RICCARDO PIERGENTILIS - FOTO MILAGRO

ARIA NUOVA

I SEGRETI DI UN SISTEMA BREVETTATO,
CHE ASSICURA UNA MAGGIORE EFFICIENZA ABBINATA
A UN ELEVATO LIVELLO DI FILTRAGGIO. UNA TECNOLOGIA
GIÀ SCELTA DALL'HRC, E CHE ORA EQUIPAGGIA
ANCHE LE ENERGICA EGO CORSA DELLA MOTO

A MOTOE è nata da poco e, come era letto attendersi, sta affrontando le sue prime percorse di sviluppo. Il fornitore delle moto del campionato MotoE è Energica Motor Company, che ha sempre investito sulle "elettriche da corsa" e che nel 2020 e 2021 avrà un partner internazionale, Sprint Filter, un'azienda con quasi settant'anni di esperienza nella costruzione di filtri dell'aria e nei sistemi di aspirazione ma ormai attiva anche nei campi biomedici. Verrebbe da chiedersi il perché dell'avvio di questa collaborazione. Su una moto da corsa, soprattutto su una che compete in un Mondiale, l'aspetto prestazionale è ovviamente determinante. A una moto da corsa sono richieste prestazioni estreme. Per questo nasce la Ego Corsa (il modello usato in MotoE) con una tecnologia sfida tecnologica. Energica, infatti, ha utilizzato una tecnologia nata per il trasporto urbano (l'elettrico) per strutturare una moto adatta a confrontarsi con le due ruote a motore endotermici.

Non essendo tanto know how per l'applicazione racing dell'elettrico (sicuramente meno della tecnologia disponibile per i motori endotermici), Energica sta sviluppando velocemente la Ego Corsa, risolvendo le problematiche che solo facendo utilizzare la MotoE da professionisti si possono manifestare.

ENERGICA, all'inizio, per garantire le prestazioni richieste, ha dovuto utilizzare delle batterie in grado di fornire energia a motori elettrici racing, assicurando anche la necessaria affidabilità. Gli ingegneri hanno innanzitutto cercato di migliorare il raffreddamento della batteria e per raggiungere questo obiettivo è iniziata la collaborazione con Sprint Filter, azienda proprietaria di una tecnologia applicata a un prodotto filtrante che permette di incrementare il raffreddamento della batteria, assicurando anche una elevata protezione da umidità, pioggia e spruzzi.

Trasporti pesanti, realtà industriali innovative saranno impegnate, insieme, nel Motomondiale. «Siamo davvero contenti della partnership forgiata con Sprint Filter, un'istituzione molto nota e apprezzata nel settore automobilistico e motociclistico da diversi decenni», ha dichiarato Giampiero Testoni, CTO di Energica. «Siamo estremamente orgogliosi di questa partnership a lungo termine con Energica Motor Company» - ha detto Fabrizio Marzocci, Direttore Marketing e Vendite di Sprint Filter. «Essere il loro fornitore è una grande testimonianza della qualità dei nostri prodotti».

Viene da chiedersi cosa possa essere di così innovativo in un filtro dell'aria. Ne abbiamo parlato con Marzocci e ab-

biamo scoperto che, oggi più di ieri, il motociclismo sta diventando come la medicina, dove servono professionisti sempre più specializzati in una determinata materia.

MARCUCCI, chi è Sprint Filter?
«Un'azienda che, oggi, fornisce la HRC e la Aprilia MotoGP e le Ducati di serie. Dalla 1199 R in poi, le supersportive di Borgo Panigale montano i nostri filtri. Siamo molto orgogliosi dei risultati raggiunti».

Come è iniziata la collaborazione con Energica?
«Loro stavano cercando una soluzione per avere un filtro rapido e rapida dissipazione del calore della batteria. Noi (Sprint Filter, ndr) abbiamo un brevetto che permette di costruire un particolare filtro waterproof. Noi, infatti, usiamo un particolare poliestere di cui possiamo variare le dimensioni e il numero dei filtri».

Quale è il vantaggio di questa tecnologia?
«Cerco di spiegarlo tecnicamente, nel modo più semplice possibile senza risultare stucchevole. Sulla Ducati Panigale V4 R, ad esempio, c'è un filtro, che noi chiamiamo P08, garantisce 8050 litri di passaggio aria al m²/secondo, con filtraggio a 80 micron. In pratica, tutte le particelle sopra gli 80 micron vengono fermate. Sotto gli 80 micron, invece, c'è un passaggio di sostanze, che possono essere dannose per il motore. Diversamente è il discorso per il filtro P08F1-85, ovvero quello usato in MotoGP: ha un grado di filtrazione di 85 micron, però assicura ben oltre 15.000 litri di passaggio aria al m²/secondo! Questo perché la fibra del modello P08 è larga 70 micron, mentre la fibra del modello P08F1-85 è 22 micron».

QUALCOSA di simile a quanto avviene con le varie qualità di carbone?
«Diciamo di sì. Più è "polite" il carbonio, più fibre ci sono a parità di perimetro. Il nostro caso è simile, in effetti. Il fatto importante da segnalare è che con questa tecnologia si genera un filtro che, a parità di dimensioni, assicura una maggiore efficienza, che nel caso della MotoE si traduce in un migliore raffreddamento della batteria, comunque isolata da acqua, spruzzi, eccetera. I test hanno dimostrato che la maggiore quantità di aria che raggiunge la batteria serve a mantenerla a una temperatura più bassa, permettendo una migliore prestazione e una maggiore longevità. Purtroppo è più facile tecnici che Sprint Filter è diventato un partner tecnico di Energica Motor Company, il singolo produttore della Coppa del Mondo FIM E-nei Moto».

Che tipo di brevetto protegge la vostra tecnologia?
«La nostra tecnologia non è patentata pending ma patented. Ovvvero non abbiamo fatto richiesta di brevetto e stiamo aspettando la risposta ma l'ufficio brevetti ha dichiarato che la nostra tecnologia non era nota e quindi, ora, abbiamo un brevetto valido a livello internazionale».

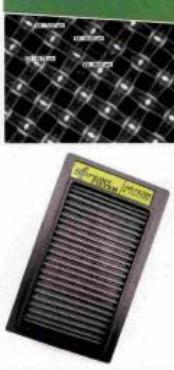
www.motosprint.it 40

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MOTO SPRINT	Settimanale Data 23-03-2020 Pagina 40/41 Foglio 2 / 2
--------------------	----------------------------------------------------------------

IL SEGRETO? LA MICROFIBRA

La tecnologia di Sprint Filter, sviluppata intorno a delle microfibre di spessore variabile, permette di modulare il passaggio d'aria in modo indipendente dal filtraggio



tri di passaggio aria al m²/secondo, con filtraggio a 80 micron. In pratica, tutte le particelle sopra gli 80 micron vengono fermate. Sotto gli 80 micron, invece, c'è un passaggio di sostanze, che possono essere dannose per il motore. Diversamente è il discorso per il filtro P08F1-85, ovvero quello usato in MotoGP: ha un grado di filtrazione di 85 micron, però assicura ben oltre 15.000 litri di passaggio aria al m²/secondo! Questo perché la fibra del modello P08 è larga 70 micron, mentre la fibra del modello P08F1-85 è 22 micron».

QUALCOSA di simile a quanto avviene con le varie qualità di carbone?
«Diciamo di sì. Più è "polite" il carbonio, più fibre ci sono a parità di perimetro. Il nostro caso è simile, in effetti. Il fatto importante da segnalare è che con questa tecnologia si genera un filtro che, a parità di dimensioni, assicura una maggiore efficienza, che nel caso della MotoE si traduce in un migliore raffreddamento della batteria, comunque isolata da acqua, spruzzi, eccetera. I test hanno dimostrato che la maggiore quantità di aria che raggiunge la batteria serve a mantenerla a una temperatura più bassa, permettendo una migliore prestazione e una maggiore longevità. Purtroppo è più facile tecnici che Sprint Filter è diventato un partner tecnico di Energica Motor Company, il singolo produttore della Coppa del Mondo FIM E-nei Moto».

Che tipo di brevetto protegge la vostra tecnologia?
«La nostra tecnologia non è patentata pending ma patented. Ovvvero non abbiamo fatto richiesta di brevetto e stiamo aspettando la risposta ma l'ufficio brevetti ha dichiarato che la nostra tecnologia non era nota e quindi, ora, abbiamo un brevetto valido a livello internazionale».

www.motosprint.it 41

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup

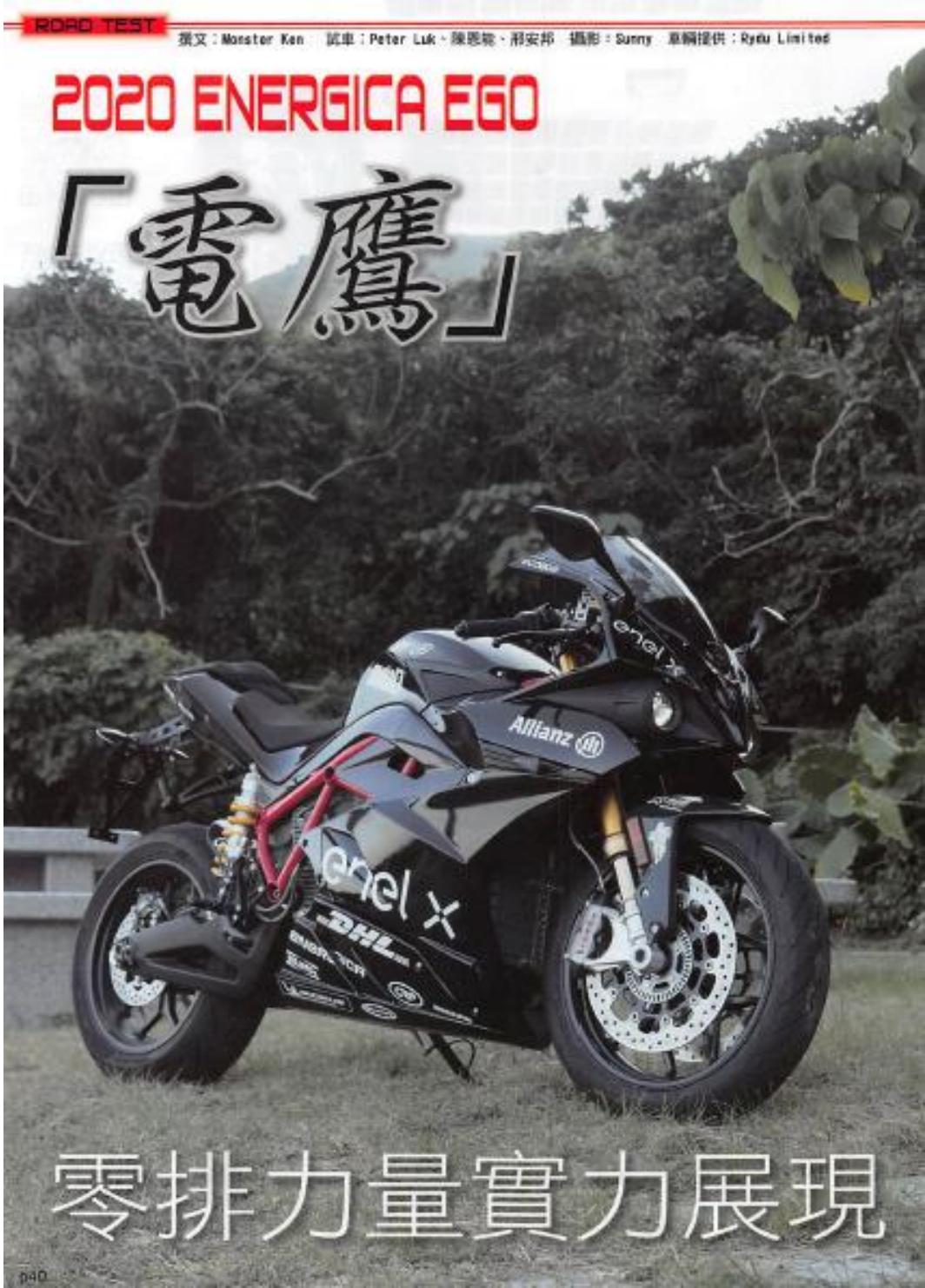


GAZETTA DI MODENA	Quotidiano Data 18-03-2020 Pagina 36 Foglio 1
MOTO ELETTRICHE <h3>Test ufficiali a Jerez per Energica Corse: in pista nuove soluzioni</h3>	
	
<p>Moto E: il nuovo campionato dovrebbe partire a maggio</p>	
<p>Nazzareno Marangon</p> <p>Nonostante un clima di grande incertezza si sono svolti a Jerez de la Frontera i primi test ufficiali FIM Enel MotoE World Cup con i piloti tornati in sella dopo una lunga sosta. Tre giorni in pista e nove sessioni di test per i team in attesa di iniziare la nuova stagione, la struttura modenese Energica Corse ha portato in pista alcune soluzioni rispetto alla prima stagione di MotoE.</p> <p>E' stato testato un nuovo sistema di raffreddamento delle batterie che dovrebbe permettere una ricarica più veloce della moto e un ciclino più rumoroso per segnalare il rientro ai box per aumentare la sicurezza, modifiche anche alla ciclistica da parte di Ohlins ed ai pneumatici dal fornitore unico Michelin.</p> <p>In pista è stato un testa a testa fra il campione in carica Matteo Ferrari ed il portoghesse Eric Granado, con il lusitano vincitore virtuale di due gironate sulle tre disputate. Il pilota del team Avintia Esponsorama Racing ha prevalso nelle prime due giornate di test lasciando il campione italiano a pochi millesimi. Ferrari (Trentino Gresini)</p>	<p>MotoE si è preso una rivincita nell'ultima giornata infliggendo un disastro minimo al pilota lusitano, dietro si sono alternati diversi centauri ma mal risultamente veloci come i primi due.</p> <p>La MotoE dovrebbe tornare in pista il mese prossimo per ulteriori test ma vista la situazione potrebbe essere cancellato passando subito alla prima tappa prevista proprio in Spagna i primi di maggio.</p> <p>Restando in tema di motori elettrici l'emergenza Coronavirus ha stravolto il calendario della sesta stagione di Formula E. Gli ePrix di Sanya (Cina), Roma (calendariato per il 4 aprile), Parigi (Francia), Seul (Corea del Sud) e Jakarta (Indonesia) non saranno svolti come da calendario iniziale. Per recuperare le gare annullate, autorità locali, Fia e Formula E stanno lavorando per trovare delle soluzioni, per esempio potrebbero essere due ePrix in un weekend (come a New York, penultimo appuntamento della stagione) o altre date, come potrebbe rientrare anche la possibilità di fare una competizione nel circuito di Valencia, dove i team nel mese di ottobre avevano svolto di test di iniziostagione. —</p>
	
<small>Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.</small>	

ROAD TEST 撰文：Monster Ken 記者：Peter Luk · 陳惠龍 · 顏安邦 攝影：Sunny 車輛提供：Rydu Limited

2020 ENERGICA EGO

「電鷹」



零排力量實力展現

p40

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.www.energicamotor.com**Sede Legale/Legal Headquarter**

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



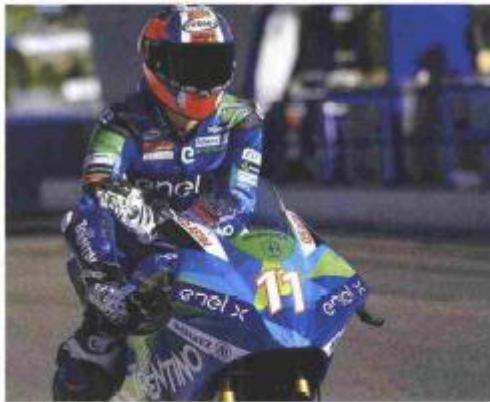
ENERGICA

SINGLE
MANUFACTURER

MOTO-E

A Jerez, test e novità per la World Cup

DAL 10 AL 12 MARZO si sono svolti a Jerez i primi test stagionali della FIM Enel MotoE World Cup. Tre giorni di prove libere durante i quali i 17 piloti e gli 11 team hanno potuto lavorare sulle Energica Ego Corsa e su alcune novità.



Tra queste ha destato curiosità l'introduzione di un filtro aria prodotto dalla Sprint Filter, componente abituale nei motori a combustione, che qui trova una nuova mansione nel migliorare il raffreddamento della batteria.

Anche Michelin ha portato nuovi pneumatici: per il posteriore sono state cambiate sia struttura sia mescola, la prima per ottenere maggiore stabilità e la seconda grip, per l'anteriore soltanto una nuova mescola per un miglior feeling in staccata. I piloti hanno dimostrato di gradire la direzione presa e lo dicono anche i tempi più bassi dello scorso anno di circa un secondo e mezzo. Il vincitore 2019 Matteo Ferrari ha registrato il miglior tempo in 1'47"494 ma Granado gli è stato a ruota, mentre la sorpresa è stata Aegerter già tra i più veloci all'esordio. Bene anche Smith e De Angelis.

Sono stati introdotti anche nuovi dispositivi per la sicurezza che monitorano la temperatura e il voltaggio della batteria da remoto e un dispositivo sonoro per quando le moto rientrano ai box. Si sta sperimentando anche un sistema per l'invio dei dati della moto direttamente alla Direzione gara, così da rendere più sicura l'attività di recupero da parte dei marshal.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.



GAZZETTA DI PARMA	Quotidiano Data 22-04-2020 Pagina 19 Foglio 1
<p>Agos Accordo con Energica per la mobilità sostenibile</p> <p>■ Agos, società finanziaria partecipata da Crédit Agricole Consumer Finance, leader nel mercato automotive, ha perfezionato un accordo con Energica Motor Company al fine di offrire soluzioni di finanziamento ad hoc per l'acquisto dei veicoli elettrici prodotti dall'azienda.</p> <p>#agos non si ferma e continua a dimostrare il suo impegno per la promozione di una mobilità sempre più sostenibile. Agos supporterà i concessionari ufficiali Energica attraverso importanti programmi promozionali in accordo con la Casa madre e campagne di finanziamento. «La transizione energetica dei clienti attraverso la scelta di partner con elevata performance ambientale e tecnologica rappresenta per Agos una priorità, in linea col piano strategico 2020-22 - spiega Valerio Papale, Agos Automotive network director -. Questa partnership nasce da un tratto comune: coniugare la sostenibilità ambientale con quella economica».</p> <p style="text-align: right;">T.eco.</p>	
	
<i>Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.</i>	

GAZZETTA DI MODENA	Quotidiano Data: 29-04-2020 Página 7 Foglio 1
<p>MOTO ELETTRICHE</p> <h3>Energica riparte</h3> <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;">  </div> <p>Riparte Energica Motor Company. Da ieri la casa modenese che produce moto elettriche, fornitrice unica del campionato mondiale MotoE, è in pista: «In questa prima fase - spiega l'ad Livia Cevolini - è coinvolta la sola area produttiva su turno unico. Dal 4 maggio si lavorerà su doppio turno e riapriranno il reparto Sport Production e R&D». Poi, gradualmente, ripartiranno tutti gli altri.</p> <div style="float: right; margin-top: 20px;">  137.00 </div>	

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

GAZETTA DI MODENA	Quotidiano	Data 15-05-2020
		Pagina 4
		Foglio 1

ENERGICA

«Moto elettriche all'altezza delle “sorelle” a benzina»

L'INTERVENTO

ENRICO BALLOTTI

«Se piacciono le moto elettriche? Dalle vendite direi proprio di sì». Tocca inevitabilmente a Livia Cevolini fare gli onori di casa al Teatro Pavarotti. Lei che è modenese e Ceo di Energica, primo costruttore italiano di moto elettriche supersportive. Le stesse che prendono parte al campionato mondiale Moto-E dedicato, appunto, alle due rote spinte da un motore elettrico. «A proposito - continua con un certo orgoglio Cevolini - anche chi

prende parte al campionato è soddisfatto del nostro prodotto. La stessa cosa vale per gli addetti ai lavori. Abbiamo ricevuto solamente dei complimenti e questo, non lo posso nascondere, ci fa un enorme piacere». Il "tavolo di lavoro", uno dei tanti del Motor Valley digital, è quello che riguarda "Elettrico, Shared Mobility e Digitalizzazione dei Servizi". Mentre Cevolini siede, con il giornalista Pierluigi Bonora, sul palco del teatro modenese, gli altri ospiti ascoltano e intervengono dalle loro aziende. Ci sono Paolo Meneghini di A2 Energy Solutions, Remo Taricani di Unicred, Vincenzo Russi e Novia e con loro anche Harald Wester che è il numero uno di Maserati.

Il tema del confronto è ovviamente chiaro e Cevolini lo sottolinea così: «Finalmente c'è la giusta consapevolezza. Si inizia a capire che questa tecnologia è davvero pronta. La moto elettrica è all'altezza della "sorella" a benzina». Il discorso vale anche per quanto riguarda l'autonomia. Un aspetto, quello dei distributori di elettricità, toccato più e più volte durante l'incontro: «Siamo arrivati a 250 chilometri di autonomia, 300 se la moto è utilizzata in città. Non ci sono grosse differenze rispetto ad un mezzo standard. Molto - spiega la manager di Energica - dipende anche dall'utilizzo. Per esempio le gare di Moto-E sono più cor-

te perché la batteria va un po' in sofferenza durante un Gp. Allo stesso c'è da ricordare che i tempi delle due ruote elettriche sono in linea con quelli del campionato mondiale di Moto-3. Segno che le prestazioni ci sono eccone». Dalle performance ai costi il passo è breve. Il mirino, di Cevolini e dei suoi interlocutori, si sposta sulle elettriche extra-circuito: «Le nostre moto costano mediamente 5 mila euro in più rispetto alle già citate "sorelle" a benzina. Attenzione però: l'investimento iniziale è maggiore, ma dopo i costi d'uso sono decisamente più bassi. Non parlo solo del carburante, ma anche della manutenzione. Nel giro di due anni ci si allineati e si inizia a "guadagnare"».

G. PAGLIONE/AGENCE FRANCE PRESSE



LIVIA CEVOLINI
«PRESTAZIONI E AUTONOMIA OK
E I COSTI SONO CONVENIENTI»

**«Anche in circuito i risultati sono ottimi
I nostri tempi identici
a quelli delle Moto-3»**



13790

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

GAZETTA DI MODENA	Quotidiano Data: 21-05-2020 Pagina: 16 Foglio: 1
MOTO ELETTRICHE <h2>Energica, ripartenza con + 68% di consegne rispetto all'anno 2019</h2>	
<p>Energica Motor Company, società del settore delle moto elettriche a elevate prestazioni con sede operativa a Soliera, già fornitore unico per il triennio 2019-2021 del campionato FIM Enel MotoE World Cup, «conferma il trend di crescita industriale nonostante le condizioni complesse di mercato e la chiusura del reparto produttivo dal 25 marzo al 28 aprile. La società - si legge in una nota - ha quindi aumentato l'operatività consegnando ai propri rivenditori e importatori il 68% di moto in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno».</p> <p>«La produzione continua a ritmi sostenuti, per soddisfare velocemente sia i clienti europei sia quelli statunitensi e asiatici - afferma Giacomo Leone, direttore vendite e marketing. L'interesse al marchio Energica infatti è confermato sia in Europa sia sugli altri mercati, dove sono stati firmati nelle ultime settimane 3 nuovi accordi commerciali. Il numero dei concessionari Energica nel mondo segna un +72% negli ultimi 12 mesi. Oltre a consegnare le moto ordinate nei mesi scorsi, continuiamo a ricevere nuovi ordini, segnale di un'attenzione sempre più alta verso la mobilità elettrica, soprattutto in territori come gli Stati Uniti e in Paesi come l'Olanda, la Germania e la Francia».</p>	 <p>Moto elettriche di Energica</p>
	

Strappo stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

13/00

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



<p>progettista industriale</p>	Mensile Data 05-2020 Pagina 30/33 Foglio 1 / 4
	
<p>ADDITIVE NOW Marco Sopella</p> <h1>LA STAMPA 3D NELLO SVILUPPO DI VEICOLI ELETTRICI</h1>	
<p>UN SERVICE SPECIALIZZATO IN PROTOTIPAZIONE RAPIDA HA REALIZZATO CON SINTERIZZAZIONE LASER SELETTIVA E UN MATERIALE COMPOSITO CARICATO CON FIBRA DI VETRO E RITARDANTE DI FIAMMA UNA SERIE DI PORTA-CELLE PER TEST SU PACCHI BATTERIA PROTOTIPI ALLE MOTO ELETTRICHE DA STRADA E DA GARA ENERGICA.</p>	
<p>L a stampa 3D con sintetizzazione laser selettiva di materiali speciali si sta dimostrando sempre più utile nell'ambito di progetti speciali ad alto valore aggiunto. Vediamo in dettaglio come CRP Technology, il servizio specializzato in produzione e prototipazione rapida, ha realizzato speciali porta-celle per test su pacchi batteria prototipi delle moto elettriche Energica, sia da gara che da strada. I porta-cel-</p>	<p>le sono stati realizzati utilizzando la tecnologia della Sintetizzazione Laser Selettiva e il materiale composto caricato fibra di vetro e ritardante di fiamma Winiflame FR2. Primo costruttore di moto elettriche sull'orizzonte Made in Italy, Energica Motor Company è tra i leader del sempre più crescente mercato dei veicoli elettrici. Con la designazione a costruttore unico per la FIM Enel MotoE World Cup, lo sviluppo tecno-</p>
	137.300
<small>Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.</small>	

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



Cronaca <small>DELL'ECONOMIA...</small>	Quotidiano Data 28-05-2020 Pagina 6 Foglio 1
<p style="text-align: center;">BILANCIO</p> <h3 style="text-align: center;">Energica, il fatturato in crescita</h3> <p>Il Consiglio di Amministrazione di Energica Motor Company, società leader a livello internazionale nel settore delle moto elettriche ad elevate prestazioni, già fornitrice unica per il triennio 2019-2021 del campionato FIM Enel MotoE World Cup, ha approvato il Bilancio consolidato del Gruppo e il Progetto di Bilancio d'Esercizio al 31 dicembre 2019, che sarà sottoposto all'approvazione dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti del 24 giugno.</p> <p>Il Fatturato è pari a Euro 3,2 milioni, con una decisa crescita del +46,8% rispetto a Euro 2,2 milioni dell'esercizio precedente. Il maggior contributo alla crescita è determinato dall'apporto dei ricavi da Moto E che incidono sul fatturato per circa il 25%.</p> <p>Livia Cevolini, CEO di Energica Motor Company, ha così commentato: "il 2019 è stato un anno caratterizzato da numerosi importanti eventi che hanno determinato una svolta significativa nella gestione aziendale, dall'avvio del primo campionato di MotoE, alla messa in produzione di nuovi modelli con performance decisamente superiori al mercato.</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>Livia Cevolini</p> </div> <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">  <p>L'ESPRESSO - Cronaca dell'Economia - 28 maggio 2020 - P. 6</p> </div> <p style="text-align: center; font-size: small;">Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.</p>	

<p>GAZETTA DI MODENA</p> <p>I primi passi dei cinesi Faw per la nuova auto elettrica</p> <p>APAG. 5</p>	Quotidiano Data 19-06-2020 Pagina 1+5 Foglio 1																																										
<p>Anticipazioni emerse nel corso degli incontri dell'assessore regionale Vincenzo Colla con Cpc Group, Energica, Fondazione Democenter, Camera di Commercio e Unimore</p> <h2>Gli investimenti di Faw su diverse sedi e in 3 fasi fra Modena e Bologna</h2>																																											
<p>FUTURO ELETTRICO</p> <p>Il futuro applicato anche nella mobilità elettrica è già qui. Questo grazie alle idee, alle innovazioni, alle sperimentazioni e produzioni di alcune splendide realtà del nostro territorio. La transizione green che l'Europa ci chiede, nella Motor Valley è già iniziata e la Regione sta accompagnando. Dobbiamo governare insieme il passaggio all'elettrico, mettendo in campo una strategia che ci consenta anche di attrarre talenti». Sono parole dell'assessore allo sviluppo economico e green economy, Vincenzo Colla, che ha visitato alcune importanti realtà produttive della Motor Valley modenese accompagnato dal sindaco di Modena, Gian Carlo Muzzarelli. La visita si è snodata fra Cpc Group (4 sedi tra Modena, Bonporti e Campiurato), Energica a Soliera e i rappresentanti di Fondazione Democenter, Camera di Commercio di Modena e di Unimore per affrontare il tema della formazione.</p> <p>Si è parlato anche degli investimenti del colosso cinese Faw nella Motor Valley e l'assessore Colla ha confermato che la Regione sta seguendo tutto l'investimento, da un miliardo di euro per un migliaio di posti di lavoro, anche riguardo alla localizzazione. La partita si gioca tra Bologna e Modena e non è chiusa. Il sottosegretario Manlio Di Stefano (M5s) ha già detto che l'impianto verrà realizzato «nel modenese», ma Modena in</p>																																											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: left;">MODENA IN BORSA</th> </tr> <tr> <th>PREZZO UFFICIALE</th> <th>VARIAZIONE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FERRARI</td> <td>-0,13%</td> </tr> <tr> <td>BPER</td> <td>-2,75%</td> </tr> <tr> <td>DOXEE</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3,50</td> <td>inv.</td> </tr> <tr> <td>ENERGICA MOTOR</td> <td>-2,48%</td> </tr> <tr> <td>1,97</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ESAUTOMOTION</td> <td>-0,75%</td> </tr> <tr> <td>2,00</td> <td></td> </tr> <tr> <td>EXPERT SYSTEM</td> <td>+6,46%</td> </tr> <tr> <td>3,05</td> <td></td> </tr> <tr> <td>FERVI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>10,20</td> <td>inv.</td> </tr> <tr> <td>MARR</td> <td></td> </tr> <tr> <td>13,26</td> <td>inv.</td> </tr> <tr> <td>PANARIA GROUP</td> <td>-0,79%</td> </tr> <tr> <td>PRISMI</td> <td>+4,31%</td> </tr> <tr> <td>1,33</td> <td></td> </tr> <tr> <td>SITI B&T</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1,84</td> <td>inv.</td> </tr> </tbody> </table>	MODENA IN BORSA		PREZZO UFFICIALE	VARIAZIONE	FERRARI	-0,13%	BPER	-2,75%	DOXEE		3,50	inv.	ENERGICA MOTOR	-2,48%	1,97		ESAUTOMOTION	-0,75%	2,00		EXPERT SYSTEM	+6,46%	3,05		FERVI		10,20	inv.	MARR		13,26	inv.	PANARIA GROUP	-0,79%	PRISMI	+4,31%	1,33		SITI B&T		1,84	inv.	<p>realità non dà per scontato nulla. A margine della visita di Colla e Muzzarelli si è capito che si cercano spazi espandibili nel tempo, visto il margine di crescita associato all'elettrico. Nella prima fase sorgerà un Centro ricerca, in sostanza uffici, per poi estendersi alla produzione di prototipi fino, nella terza fase, a un ulteriore ampliamento per aumentare la produzione. Modena ha dato la sua disponibilità.</p> <p>sulla mobilità elettrica di Lotus e Google. L'azienda è passata dai 15 dipendenti del 1990 ai 720 di oggi. Un progetto di espansione che entro i prossimi due anni porterà a Modena, fra gli altri, anche il Centro europeo di sviluppo e ricerche di Mitsubishi e prevede un incremento occupazionale di 600 unità. Franco Iorio, Ad Cpc Group, ha annunciato i nuovi progetti che interessano auto elettrica e guida autonoma.</p> <p>La visita di Colla è iniziata alla Cpc Group, leader mondiale della lavorazione in fibra di carbonio che serve i grandi marchi dell'automotive: da Ferrari a Lamborghini, da McLaren a Maserati, da Tesla a Ducati, da Bmw a Porsche, ma è coinvolta anche nei progetti innovativi</p>
MODENA IN BORSA																																											
PREZZO UFFICIALE	VARIAZIONE																																										
FERRARI	-0,13%																																										
BPER	-2,75%																																										
DOXEE																																											
3,50	inv.																																										
ENERGICA MOTOR	-2,48%																																										
1,97																																											
ESAUTOMOTION	-0,75%																																										
2,00																																											
EXPERT SYSTEM	+6,46%																																										
3,05																																											
FERVI																																											
10,20	inv.																																										
MARR																																											
13,26	inv.																																										
PANARIA GROUP	-0,79%																																										
PRISMI	+4,31%																																										
1,33																																											
SITI B&T																																											
1,84	inv.																																										

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

137300

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup





ENERGICA

Press Review

energicamotor.com



ENERGICA

Pilotar enchufado

Aún son las grandes desconocidas del mercado, pero son más divertidas y excitantes de lo que parecen, ofreciendo grandes dosis de emoción y adrenalina. Energica nos presenta su gama de modelos 2020.

Energica tiene una historia única. Son italianos, por lo que, por supuesto, adoran la velocidad. Durante una década, el equipo ha estado desarrollando motocicletas eléctricas, primero para la pista y luego para la calle.

Para llevar esta pasión al usuario, Energica modera la potencia, con características de seguridad, ayudas al piloto, calidad y fiabilidad.

El hecho de ser el único fabricante de la Copa del Mundo FIM Enel MotoE le permite trabajar en un banco de pruebas único para brin-

dar innovación de competición a los usuarios. Nadie más en el mundo de la automoción eléctrica tiene esta oportunidad: desarrollar tecnología eléctrica e ingeniería en unas condiciones únicas.

La Copa del Mundo FIM Enel MotoE es la máxima expresión de las carreras de motocicletas eléctricas de dos ruedas y compone una clase oficial en MotoGP y Energica es el único fabricante de esta serie innovadora, que proporciona a los 12 equipos y 18 pilotos máquinas Ego Corsa totalmente idénticas.



14 motos



Bradley Smith, piloto del WSBK Team, en los test de Jerez

GAMA 2020

Gracias a la nueva unidad de potencia de 21,5 kWh, Energica ha mejorado su propio concepto llevándolo un paso más allá, al ofrecer más potencia, más par y más autonomía, estableciendo nuevos y más altos estándares de rendimiento en el mercado, y despertando con ello un gran interés y entusiasmo entre los usuarios.

La gama actual la forman la naked Eva EsseEsse9, la Ego, carenada y de corte más deportivo, y la nueva Eva Ribelle, una streetfighter con 107 kW y 215 Nm de par. Con un 60% más de autonomía, un 10% más de par y una disminución de peso del 5%, Energica. Todos los modelos disponen de 4 modos de conducción, 4 de regeneración de energía y marcha atrás.



La EsseEsse9 es la naked classic. Se ofrece en dos versiones: standar y 'plus'

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup

SINGLE
MANUFACTURER

motoe™

	Settimanale Data 20-07-2020 Pagina 74/75 Foglio 1 / 2
<p>MOTOE IN ATTESA DEL VIA <small>DI ANDREA MANFERDINI - FOTO MILADRO</small></p> <h1>L'ANNO DELLA CONFIRMA</h1> <p>AUMENTANO LE GARE E SI INSERISCONO CIRCUITI STORICI COME JEREZ E LE MANS. MA LA FORMULA MONOMARCA E MONOGOMMA RIMANE INVARIATA. RIUSCIRÀ FERRARI A LAUREARSI CAMPIONE ANCHE NEL 2020?</p>	
<p>A SECONDA stagione della storia della MotoE sarà ancora più avvincente della prima? Come un anno fa, è servito pazientare fino a luglio, questa volta non per l'incontro di Jerez - che costrinse l'ambiente delle elettriche alla ripartenza da zero - ma per la pandemia. Si ripartirà proprio dall'Andalusia, per capire se Matteo Ferrari (a destra) avrà le carte in regola per confermarsi campione nel 2020: Jerez, che aveva ospitato i test invernali, sarà teatro delle prime due tappe della Coppa del Mondo targata Enel.</p> <p>Dalle sei gare della prima stagione si passerà a sette, su cinque circuiti europei. Non si farà più tappa al Sachsenring, teatro della storica prima, ma entrano Jerez e un altro circuito storico come Le Mans, teatro della sfida finale. Nel mezzo, la conferma di Misano, che questo volto ospiterà ben tre tappe. Una buona notizia proprio per Ferrari, che con la doppietta sul Circuito Marco Simoncelli lo scorso anno costruì il proprio trionfo.</p>	<p>In questa seconda stagione non vedremo stravolgimenti a livello di regolamento e di evoluzione delle moto. Le modifiche saranno più mirate ad affinare e migliorare quello che di buono è stato fatto nell'anno d'esordio. La FIM World Cup MotoE resterà un campionato monomarca, monogomma e monomescola, con l'impiego nuovamente delle Energica Ego Corsa equipaggiate con nuovi pneumatici, sempre Michelin.</p> <p>LA CASA modenese e il produttore di pneumatici francese hanno lavorato per migliorare moto e gomme in termini di durata prestazionale e di performance complessiva. L'obiettivo è allungare le gare di almeno un giro, una novità che si potrebbe concretizzare grazie all'impiego di nuovi caricatori portatili, che consentiranno alle batterie di essere al 100% di carica dopo il giro di formazione sulla griglia di partenza. Anche le stazioni di ricarica fisse avranno un'evoluzione, ingorporando una batteria da 60 kWh, che si ricaricherà lentamente dalla rete elettrica dei circuiti per poi trasferire, in meno di mezz'ora, l'energia alle batterie delle moto.</p> <p>I TEAM avranno maggiori possibilità di modificare la sospensione anteriore, in particolare si potrà lavorare sullo smorzamento della forcella e su altri parametri, anziché soltanto su livello dell'olio, durezza delle molle e poco altro. Altri accorgimenti sul motore forniranno alle moto più coppia alle basse velocità.</p> <p>Le carte sono in tavola, per questi sette appuntamenti: 18 e 26 luglio a Jerez, 13, 19 e 20 settembre a Misano, 10 e 11 ottobre a Le Mans. A sfidarsi saranno parecchi protagonisti presenti già nel 2019. Come Ferrari e gli altri vincitori delle gare, Niki Tuuli, Mike Di Meglio ed Eric Granado. Tra gli ex iridati è uscita Nico Terol, sostituita in extremis nel Team Aspar da Alejandro Medina, al cui fianco ci sarà Maria Herrera. Fuori anche Bradley Smith in MotoGP con l'Aprilia, al suo posto Jakub Kornfeil. L'Italia sarà la Nazione più presente con cinque piloti - Ferrari e gli altri confermati Niccolò Canepa e Mattia Casadei più le novità Alessandro Zopponi e Tommaso Marcon - affiancati dal sammarinese Alex De Angelis. Tra i rookie, atteso Jordi Torres, che alternerà MotoE e Superbike iridata.</p>
<small>74 www.motosprint.it</small>	
<small>Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.</small>	

progettare

 Mensile Data: 07-2020
 Pagina: 68/71 Foglio: 1 / 4

ADDITIVE MANUFACTURING


La stampa 3D è con successo utilizzata nello sviluppo di veicoli elettrici. Di seguito illustriamo la realizzazione da parte di CRP Technology di purla-celle per test su pacchi batteria prototipali delle moto Energica, sia da gara sia da strada, utilizzando la tecnologia della sinterizzazione laser selettiva e il materiale composito caricato fibra di vetro e ritardante di fiamma

WindformFR2

Stampa 3D per veicoli elettrici

Primo costruttore di moto elettriche supersportive Made in Italy, Energica Motor Company è un importante protagonista nel mercato dei veicoli elettrici. Con la designazione a costruttore unico per la coppa del mondo dedicata a

moto elettriche, la cui prima edizione si è conclusa poco tempo fa con l'incoronazione di Matteo Ferrari (team Gresini) sul gradino più alto del podio, lo sviluppo tecnologico di Energica ha avuto una importante accelerazione, potendo contare su un elemento

di competitività unico rappresentato dalla stessa MotoE: Energica è infatti l'unica azienda al mondo ad avere un banco di prove esclusivo, per testare nuove soluzioni tecniche con i migliori piloti al mondo. Un supporto che si è rivelato senza precedenti per il

68 progettare 431 • giugno/luglio 2020

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

137309

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



VOCE	Settimanale	Data 06-08-2020
	Pagina 17	Foglio 1

SOLIERA – Sono potentissime e silenziose; hanno uno stile tutto italiano e una grinta da Gran Premio. Le fabbricano a casa nostra ma hanno mercato in tutto il mondo: sono le moto elettriche di Energica Motor Company, società per azioni con sede a Modena ma con fabbrica operativa a Soliera, in provincia di Bergamo, dell'autonoma della motor valley che lavora per il futuro elettrico della motocicletta di grossa cilindrata.

"Energica – dicono Livia e Franco Cevolini, alla guida di questa azienda innovativa – nasce dall'esperienza del Gruppo Crp a Modena. Il Gruppo Crp rappresenta a sua volta un centro d'eccellenza per le tecnologie all'avanguardia. Energica si avvale di alcune tra le menti più brillanti della Formula 1, solo figure altamente qualificate assemblano i nostri modelli".

"Abbiamo in mente un futuro non troppo lontano", questo uno degli slogan con cui Energica si presenta al pubblico degli appassionati, proponendo i modelli della sua linea di produzione Eva Bifelle, Ego e Eva EsseEsse9. Niente due ruote rombanti ma il rombo è l'arca: cosa che distingue queste motociclette da quelle tradizionali: spinta, accelerazione, velocità, competitività e maneggevolezza di guida, nulla hanno da invidiare alle moto portate in pista da Valentino Rossi.

La storia di Energica Motoc Company prende il via nel 2009: viene colta l'occasione di sviluppare una fra le prime moto da competizione elettriche, la eCrp Dopo due anni di gare e dopo aver conseguito i titoli di Campioni europei e Vice-Campioni del mondo, il team di Gruppo Crp ha

AZIENDE – Da Energica Motor Company
Sono prodotte a Soliera le moto elettriche di grossa cilindrata



Sopra: Livia e Franco Cevolini durante la recente visita in azienda da parte del Sottosegretario agli Esteri Manlio Di Stefano



Sopra e a lato, due momenti di gara delle moto elettriche Energica



Iniziato a lavorare su una versione stradale della moto da qui nasce Energica. Dalla pista alla strada, il percorso è stato breve: oggi Energica – secondo quanto dichiara l'azienda stessa – è il primo costruttore di moto elettriche made in Italy e costruttore unico per la Fim Enel MotoE World Cup, competizione mondiale di moto elettriche con 18 piloti e 13 team iscritti.

Nello stabilimento di Soliera l'azienda di vita a velocità ha raggiunto le 100 unità prodotte, passaggio da 0 a 100 in meno di tre secondi: Eva, streetfighter aggressiva, e la old-style Eva EsseEsse9 (dal nome della Via Emilia).

Nel campo dell'innovazione, grazie anche alle esperienze maturate nel campionato riservato alle moto elettriche e a collaborazioni di alto livello con altre aziende (Octo Telematics e Dell'Orto), Energica ha potuto investire letteralmente "una marcia in più" proponendosi di conseguenza sul mercato delle due ruote con motociclette uniche in termini di prestazioni.

Lo sforzo innovativo dell'azienda di Soliera non è stato leggero: gli investimenti degli scorsi anni soltanto ora stanno iniziando a dare frutto. A fronte di un fatturato di poco superiore ai 2,8 milioni di euro del 2017 e del 2018 (ultimi dati ufficiali), Energica aveva infatti registrato perdite significative ma il trend si è invertito con il 2019 ed è decollato nei primi mesi di quest'anno anche a dispetto del Covid-19. Livia Cevolini, Coo di Energica Motor Company, ha dichiarato: "Con il lancio della nuova gamma My2020, che migliora autonomia e potenza riducendo allo stesso tempo il peso, le nostre moto hanno risposto alle esigenze del mercato come dimostrato dal portafoglio ordini che ha già raggiunto il dato dell'intero 2019. Per poter soddisfare le richieste dei clienti ed accorciare i tempi di consegna stiamo aumentando la nostra capacità produttiva interna con un robusto sostegno da parte di tutta la nostra rete di fornitori. Il nostro settore, a differenza di qui l'ho annun-
fa, è finalmente pronto ad avere un ruolo principale all'interno dell'intero comparto automotive elettrico, in cui noi abbiamo posto un predotto dalle performance top di gamma, dal design raffinato e made in Italy".

Franco Cevolini



Kitaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup





COME VA

SU STRADA

La naked Energica ha una posizione di guida d'officina, ma comoda: pedane e manubrio sono ben distanziati dal piano di seduta, un po' alto a causa dell'ingombro della batteria (comunque più bassa di prima). L'imbottilatura della sella è dura ma non stanca, nemmeno dopo tante strade. Forse perché la **Eva Ribelle è davvero bella da guidare**, sin dai primi metri ci si innamora del suo comportamento intuitivo: veloce ma non nervosa, affronta le curve da sportiva vera, bello plantata sulle sospensioni rigide ma scarmigliate e comunicative, sembra un'Aprilia Tuono 1100 un po' "sovrapeso". **L'erogazione è impressionante**, soprattutto in marcia Sport bisogna aggrapparsi al manubrio per non valore via quando si accelerano cattivi: questo moto ha la coppia di un camion e la scarica tutta subita, per fortuna il controllo di trazione è ben fatto! Comparando le prestazioni rilevate in **accelerazione e ripresa** con quelle nel nostro archivio, la Eva Ribelle (con un peso rilevato di 279 kg) **si batte alla pari con le naked sportive 1000 da 150-160 CV** ed è di poco inferiore alle hyper-naked da 200 CV che abbiamo provato lo scorso mese. Con una differenza fondamentale: le moto a benzina la superano quando è possibile "allungare", mentre la Eva fira fuori tutto subito.

IN AUTOSTRADA

Come per tutte le naked, l'autostreccia non è l'ambiente ideale per godere la Eva Ribelle. **Viaggiando sui 130 km/h comunque si sta bene**: la posizione di guida è corretta e il piccolo parabrezza riesce a tagliare un po' di aria dal busto. Di serie c'è anche il cruise control, un "gadget" che nei trasferimenti autostradali aiuta a rilassare le braccia, sfruttando al meglio la batteria e i sistemi elettronici per ottimizzare l'autonomia. In caso di necessità c'è sempre la mappa Eco, che riduce la potenza a 31 CV e la velocità a 90 km/h, ma aumenta al massimo l'autonomia.

IN CITTÀ

La Eva Ribelle nel traffico se la cava bene, la buona distribuzione dei pesi e l'erogazione "elettrica" permettono di sgusciare agli tra le auto. Solo nei passaggi stretti e nelle manovre si soffre un po' per l'angolo di sterzo ridotto. Le sospensioni rigide non sono il massimo sullo sconnesso e sulle buche, ma tutto sommato l'Energica in città si usa con piacere: tra l'altro gli stop&go tra un semaforo aiutano a mantenere la carica. Inoltre la **batteria non scalda, nemmeno sotto stress**: un bel vantaggio rispetto alle naked a benzina nei mesi più caldi, non solo in città.

LA PAGELLA

COMFORT

La sella è dura e le sospensioni rigide, ma è abbastanza comoda per il pilota. Discute la protezione dell'uno

POSIZIONE DI GUIDA

D'ufficio ma non estremo come altre naked: i polsi non si stanchino e anche i più alti di statura si inseriscono bene

TENUTA DI STRADA

Stabile, precisa, svilupp senza essere mai nervosa, agile, solo un po' lento, ha tutte le qualità di uno streetfighter

FINITURE

Buone: la Eva è ben costruita e curata come impone il marchio (e il prezzo). Boccheletti elettrici e display "distratto"

AUTONOMIA

Buona, specie con "stop&go". Nella nostra prova controllata calcola fatto 214 km: non male, visto peso e prestazioni

PRESTAZIONI

Ottima: ha il motore elettrico più potente in circolazione e spinge furiosamente, ma so anche essere docile

MAPPATURE

Sport, Urban, Rain ed Eco hanno prestazioni e freno motore molto diversi, che capiscono tutte la situazione

FRENI

Potentissimi ma perfettamente indaffabili, sono adeguati alle prestazioni. Anche l'ABS è ben tenuta

VANO SOTTOSELLA

Assente, perché tutto lo spazio è occupato dalle contrarie e dall'ottica per le tecniche della batteria

SOSPENSIONI

Le Ohlins (optional) hanno una tenuta sportiva, ma sono sconvenienti e irruvide bene le imperfezioni

SECONDO NOI

PREGI: la potenza del **motore**, l'**elettronica** raffinata che permette di sfornare le prestazioni, la **guida** particolare ma divertente.

DIFETTI: il **passeggero** è poco gradito, l'**estetica** in alcuni punti, il **peso** è il **prezzo** elevato

in sella.it 37

137/30

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup

SINGLE
MANUFACTURER

GAZZETTA DI MODENA

Quotidiano

Data 29-08-2020

Pagina 13

Foglio 1

DUE CENTAURE FARANNO IL GIRO D'ITALIA

Il tour su moto elettriche realizzate a Modena

Sta per partire il "Girls Energica Tour", viaggio attraverso l'Italia, tutto al femminile e su moto a emissioni zero. tutto in sella a modelli di punta della gamma Energica, azienda modenese che realizza motociclette 100 per cento made in Italy e che partecipa come fornitore unico al campionato mondiale di MotoE.. Da lunedì due motocicliste (Lorena Bega e Valentina Bruno) attraverseranno l'Italia da nord a sud per un tour di 1000 km

all'insegna della mobilità sostenibile e della tutela ambientale. Il percorso a tappe è stato organizzato con partenza da Firenze e arrivo a Ostuni, per dimostrare che le due ruote elettriche non servono solo per gli spostamenti urbani. Per quattro giorni, le due motocicliste saranno impegnate a dimostrare che per affrontare un itinerario mototuristico non è necessario partire in sella a una classica viaggiatrice di grossa cilindrata. —


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup


ENERGICA

SINGLE

MANUFACTURER



Quotidiano di Bari

Quotidiano

 Data 29-08-2020
 Pagina 3
 Foglio 1

**Mobilità sostenibile:
tour di moto elettriche
dalla Toscana alla Puglia**

Telepass e Legambiente tra i promotori di un tour lungo l'Italia all'insegna della sostenibilità ambientale. Mille chilometri in quattro giorni, da Firenze a Ostuni (Brindisi). L'iniziativa prenderà il via il 31 agosto dalla Toscana per concludersi il 3 settembre in Puglia. Obiettivo: dimostrare che la moto elettrica non è utile solo per gli spostamenti urbani. Protagoniste due tra le più seguite influenze in campo motociclistico, Lorena Bega di Milano e Valentina Bruno di Ostuni. Il "Girls Energica Tour" è una anteprima, spiegano i promotori, "un'avventura italiana e a emissioni zero, che combinerà il fascino di attraversare lo Stivale nel più completo silenzio guidando moto dalle prestazioni entusiasmanti, dimostrando che ogni tappa può essere percorsa contando su autonomie di tutto rispetto, senza richiedere alcuna ricarica". Il progetto "ha lo scopo di disegnare la via dell'elettrico in Italia, anche grazie al sostegno di Energica, e di ascendere i riflettori su tutta una serie di iniziative che hanno come comune denominatore la salvaguardia dell'ambiente, l'econsistenza e la tutela del territorio attraverso le tecnologie del futuro prossimo". Protagoniste del tour saranno Lorena Bega e Valentina Bruno. Due motociclisti molto seguite nel settore dell'automotive e del turismo su due ruote. Le due donne utilizzeranno i modelli di panta della gamma Energica, azienda modenese che partecipa come fornitore unico al campionato mondiale di Moto.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup


ENERGICA

SINGLE

MANUFACTURER





ENERGICA

Press Review

energicamotor.com

LA GAZZETTA DEL SALENTO
BRINDISI LECCE TARANTO

Quotidiano

Data 31-08-2020
Pagina 11
Foglio 1

OSTUNI IL 3 SETTEMBRE SI CONCLUDERÀ NELLA CITTÀ BIANCA L'IDEALE VIAGGIO DELLE RAGAZZE PER DEMONSTRARE IL VALORE DELLE MOTO ELETTRICHE

Al via oggi Girls Energica Tour

● **OSTUNI.** Per dimostrare la validità delle moto elettriche, da oggi e sino al 3 settembre, si svolgerà il primo tour su due ruote tutto al femminile e al 100% sostenibile denominato: <Girls Energica Tour> e che si concluderà nella <Città bianca>, dopo i giorni di viaggio, da Firenze a Ostuni.

L'iniziativa promossa da Gruppo Telepass, con il patrocinio di Legambiente e Save the Planet per il primo viaggio in Italia su moto a emissioni zero tutto al femminile, vedrà quali protagoniste, le motocicliste Lorenza Bagni, 21enne di Milano e la 41enne ostunese, Valentina Bruno.

Le motociclisti molto seguite nel settore dell'automotive e del turismo su due ruote, percorreranno mille chilometri per dimostra-

re che le moto elettriche possono essere usate per i viaggi e non solo per gli spostamenti urbani.

La Bagni (etich. 02) e la Bruno (Tva Vale...) affronteranno il viaggio a emissioni zero guidando uno di punta della gamma Energica, azienda modenese che realizza motociclette 100% made in Italy e che partecipa come forniture uniche al campionato mondiale di MotoE: EVA EsselEsel - ed EVA Ribelli.

Le due motociclisti, supportate dall'equipaggiamento tecnico del gruppo Dalmas e AGV, per un viaggio in assoluta sicurezza, dimostreranno che per un itinerario mototuristico non è necessario partire in sella a una classica moto di grossa cilindrata ma, ogni tappa può essere percorso contando su

automotive di tutto rispetto, senza richiedere alcuna ricarica.

Il tour si concluderà giovedì 3 settembre, alle ore 18.30, dopo aver fatto tappa anche a Trani e Bari, con un evento d'accoglienza nella sede del GAL <Alto Salento> di Ostuni e qui le motociclisti racconteranno le loro impressioni ed emozioni del viaggio e l'esperienza vissuta mentre, per l'occasione, saranno resi noti i dati, certificati da Save The Planet, relativi al risparmio di CO2 ottenuti grazie alla mobilità elettrica durante questo tour.

Valentina Bruno, 44 anni di Ostuni, dopo esperienze a Bangkok e a Londra in qualità di manager esperta nella formazione della forza vendita, ha scelto di ritrovarsi in Italia.



IN VIAGGIO Le protagoniste



13720

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.



**il Resto del Carlino
Fermo**

Quotidiano

 Data 02-09-2020
 Pagina 19
 Foglio 1

Cento chilometri in quattro giorni da Firenze ad Ostuni

Tappa sangiorgese per del giro d'Italia con le moto elettriche

Le protagoniste hanno sostato dal 'Cozzaro nero' accolte dalla simpatia di Basilio Ciaffardoni

Ha fatto tappa ieri a Porto San Giorgio il "Girls Energica Tour" la simpatica iniziativa che vede due ragazze impegnate a percorrere in quattro giorni, dal 31 agosto al 3 settembre, 1000 chilometri da Firenze ad Ostuni con moto elettriche per dimostrare che con esse si possono fare anche lunghi viaggi e ad emissioni zero. Le protagoniste Lorena Bega e Valentina Bruno che, grazie alla collaborazione con il Gruppo Telepass, patrocinato da Legambiente e Save the Planet, hanno anche l'obiettivo di parlare di salvaguardia dell'ambientale, ecosostenibilità e tutela del territorio attraverso le tecnologie del futuro

prossimo. Utilizzano i modelli di punta della gamma Energica: Eva EsseEsse9+ ed Eva Ribelle. Entrambe le motociclette sono di serie, vantano una componentistica di prim'ordine e hanno una velocità massima di 200 km/h: "Vogliamo dimostrare che le due ruote elettriche non devono essere relegate agli spostamenti urbani" dice Lorena Bega e Valentina Bruno aggiunge: "Il tour combinerà il fascino di attraversare lo Stivale nel completo silenzio guidando moto dalle prestazioni entusiasmanti". Le tappe hanno portato le due donne a Firenze, Bologna, dall'ospedale delle tartarughe marine di Riccione al pro-

getto europeo "A pesca di plastica". A Porto San Giorgio sono state accolte presso lo chalet del "Cozzaro nero", alias Basilio Ciaffardoni. Passeranno poi per la Via Verde dei Trabocchi fino ai progetti di mobilità alternativa della Provincia di Bari. Il tour si concluderà alle ore 18,30 di domani con un evento d'accoglienza a Ostuni, dove le motocicliste racconteranno le loro impressioni ed emozioni dell'esperienza vissuta. In quell'occasione verranno resi noti i dati, certificati da Save The Planet, relativi al risparmio di CO₂ ottenuto grazie alla mobilità elettrica durante questo tour.

■ M. Mazzoni - ENERGICA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.



OSTUNI DOMANI L'EPILOGO DELL'EVENTO CHE HA COME PROTAGONISTE DUE DONNE

«Girls Energica Tour», in giro per l'Italia con moto elettriche

OSTUNI. Si conclude domani alle 18.30, con un evento d'accoglienza nella sede del Gal "Alto Salento" di Ostuni e dopo i giorni di viaggio da Firenze a Ostuni (con tappe anche a Trani e Barletta), l'evento "Girls Energica Tour" che vede protagoniste, le motocicliste Lorena Bega, 29enne di Milano, e la 21enne ostunese, Valentina Bruno.

Mille chilometri per dimostrare che le moto elettriche, anche a velocità contenuta, possono essere usate per i viaggi lunghi e non solo per gli spostamenti urbani.

Le motociclisti molto seguite nel settore dell'automotive e del turismo su due ruote, da lunedì scorso e sino a domani, stanno percorrendo le strade italiane per dimostrare l'affidabilità delle due ruote al 100% sostenibili. L'iniziativa è promossa da Gruppo Telexess, con il patrocinio di Legam-

biente e Save the Planet, per il primo viaggio in Italia su moto elettriche a emissioni zero.

La Bega (stelle 02) e la Bruno (Tra Vale...) stanno affrontando il viaggio da Toscana sino a Ostuni, alla guida di due moto di punta (modelli di serie) della gamma Energica, azienda modenese che realizza motociclette 100% made in Italy.

Le due motociclisti, supportate dall'equipaggiamento tecnico del gruppo Dainese e Agv con componentistica di prim'ordine, stanno affrontando un viaggio in as-

soluta sicurezza, dimostrando che per un itinerario motoristico non è necessario partire in sella a una classica moto di grossa cilindrata ma ogni tappa può essere percorsa contando su un'etica di tutto rispetto, senza richiedere alcuna ricarica. Ogni giorno le due protagoniste postano su Instagram e Facebook le tappe del "Girls Energica Tour" e mostrano i progetti green che soprano lungo l'itinerario per rendere partecipi i follower delle bellezze paesaggistiche del territorio nazionale. L'assistenza tecnica e

logistica, garantita dalle concessionarie Elettricorse di Ginestra Fiorentina, polo toccato della mobilità sostenibile, e GpOne di Milano ed entrambe le centure, al loro arrivo ad Ostuni, racconteranno impressioni ed emozioni del viaggio e, per l'occasione, saranno resi noti i dati, certificati da Save The Planet, relativi al risparmio di Co2 ottenuti grazie alla mobilità elettrica.

Valentina Bruno, 24 anni di Ostuni, dopo esperienze a Bangkok e a Londra in qualità di manager esperta nella formazione

della forza vendita, ha scelto di rientrare in Italia e dal 2016 si occupa di promozione turistica in Puglia. Attiva nel ruolo di local advisor come consulente per turismo e moto turismo, si dedica con "Girls Energica Tour" all'e-sostenibilità del trasporto su due ruote. Per Lorena Bega, 29 anni di Milano, le due ruote più che una passione, sono uno stile di vita e, in poco tempo, da appassionata è diventata un punto di riferimento nel mondo motociclistico. Con la sua attitudine ribelle e il suo splendido sorriso ha conquistato l'Eicma e i motociclisti di ogni età. Esperta comunicatrice ha realizzato nel corso degli anni diversi progetti tailor-made per aziende del settore automotive. Molto attiva nel no-profit, collabora da anni con associazioni che si occupano di aiutare ragazzi disabili e adulti in difficoltà.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

137/200

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



**il Resto del Carlino
Ascoli**

Quotidiano

 Data 03-09-2020
 Pagina 10
 Foglio 1

Due influencer per le moto elettriche



Lorena Bega e **Valentina Bruno**, due note influencer nonché motocicliste hanno attraversato anche la Riviera delle Palme con una moto elettrica. Entrambe si sono poste l'obiettivo di percorrere 1.000 chilometri in quattro giorni, da Firenze a Ostuni, per dimostrare che le due ruote elettriche non possono, e non devono, essere relegate agli spostamenti urbani. Il Girls Energica Tour è un'anteprima assoluta, un'avventura tutta italiana e a emissioni zero, che combinerà il fascino di attraversare lo Stivale nel più completo silenzio guidando moto dalle prestazioni entusiasmanti, dimostrando che ogni tappa può essere percorsa contando su autonomie di tutto rispetto, senza richiedere alcuna ricarica. Il progetto, in partnership con il Gruppo Telepass, patrocinato da Legambiente e Save the Planet, ha lo scopo di disegnare la via dell'elettrico in Italia, anche grazie al sostegno di Enegan, e di accendere i riflettori su tutta una serie di iniziative che hanno come comune denominatore la salvaguardia dell'ambiente, l'ecosostenibilità e la tutela del territorio attraverso le tecnologie del futuro prossimo. Protagoniste dell'iniziativa sono Lorena Bega (ElleB_02), Valentina Bruno (TraVale_) due motociclisti molto seguite nel settore dell'automotive e del turismo su due ruote. Utilizzeranno i modelli di punta della gamma Energica, azienda modenese che realizza motociclette 100% made in Italy e che partecipa come fornitore unico al campionato mondiale di MotoE: EVA EsseEsse9+ ed EVA Ribelle. Entrambe le motociclette sono modelli di serie, vantano una componentistica di prim'ordine e hanno una velocità massima di 200 km/h. Durante il tour l'assistenza tecnica e logistica sarà garantita dalle concessionarie Elettricorse di Ginestra Fiorentina.

Vittorio Bellagamba


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

13700

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



SINGLE

MANUFACTURER





GAZETTA DI MODENA

Quotidiano

Data 08-09-2020
Pagina 1+11
Foglio 1

CRONACA

ECONOMIA

Moto elettriche
di Energica
Boom di vendite
dopo il lockdown

In pochi mesi, dopo la fine del lockdown, il fatturato di Energica Motor è passato dai 2,3 milioni di tutto il 2019 ai 4,3 del 31 agosto. / A PAG. 11

LA SOCIETÀ MODENESE CHE PRODUCE MOTO ELETTRICHE DI ALTO LIVELLO

Energica, impennata delle vendite: raddoppiate dopo il lockdown

In pochi mesi dai 2,3 milioni di tutto il 2019 ai 4,3 del 31 agosto. Il Ceo Cevolini: «Mercato in crescita»

Energica Motor Company, società modenese che produce moto elettriche di alto livello, è stata premiata dai clienti nella fase successiva al lockdown con una impennata degli ordini che al 30 giugno scorso hanno raggiunto 3,7 milioni di euro e al 31 agosto sono saliti a quota 4,3 milioni. Sono incrementi importanti, pari al 165% e al 190% rispetto al fatturato derivante dalle vendite di moto dell'intero 2019 (2,3 milioni di euro). È stato superato il 200% dell'intero portafoglio 2019 in termini di singole moto vendute.

Sta infatti proseguendo il lavoro di produzione nello stabilimento modenese che,

dopo il periodo di lockdown, ha riavviato la produzione a un ritmo più elevato, conseguendo oltre il 78% dell'ordinato, rispetto al 23% di consegne al 30 aprile scorso.

«L'andamento - dice l'azienda - evidenzia ancora una volta l'interesse del mercato, nonostante i rallentamenti nelle consegne causati dalla chiusura per Covid che ha impattato sui mesi di massima stagione di vendita, e la reazione dell'azienda per rafforzare e accelerare la produzione nonostante la difficoltà gestionale del periodo storico».

«Nonostante il periodo complesso che stiamo vivendo - ha commentato il Ceo Li-



Una delle spettacolari moto elettriche prodotte da Energica

via Cevolini - siamo estremamente soddisfatti dei risultati che continuiamo ad ottenere e del riscontro fortemente positivo del mercato internazionale sui nostri prodotti. Il

mercato elettrico, al contrario di quello tradizionale, si conferma tra i principali macro trend in crescita nell'economia globale. La produzione Energica continua ad accelerare per allinearsi alla straordinaria crescita del portafoglio ordinanze».

Energica Motor Company è quotata al mercato Aim Italia della Borsa milanese ed è fornitore unico per il triennio 2019-2023 del campionato FIM Enel MotoE World Cup. Nei giorni scorsi Energica Motor ha anche firmato un nuovo accordo commerciale in Spagna, con Electric E-Motion, che vanta più di 12 anni di esperienza nella mobilità elettrica. —



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



SINGLE
MANUFACTURER





ENERGICA

Press Review

energicamotor.com



RONNY RELAIS OP Z'N ENERGICA EVA RIBELLE

Dé elektrische caféracer is echter de Energica Eva Ribelle. Zittend voelt hij aan als een kruising tussen een BMW S 1000 R en een Aprilia Tuono. De beenhoek is krap en de veren stug, maar hij voelt net dat beetje comfortabeler dan de Harley. De Eva accelereert nog harder dan de andere twee, als je het voorwiel aan de grond houdt tenminste, en loopt met z'n topvermogen van 145 pk na een honderdtal meter onhoudbaar weg van de rest. Hij remt minstens even goed als de Harley, maar stuurt vooral neutraler en strakker, waarbij hij z'n rijklaar gewicht van 270 kilogram het best lijkt te verbergen eens je aan een deftig tempo gaat rijden. Achtjes draaien is, mede door dat gewicht en de erg wijde stuuruitslag, minder z'n ding; maar het Go Maar Team doet nu eenmaal niet aan gymkhana. Ook de prijs van de Energica is meer dan stevig te noemen, maar daar krijg je dus behoorlijk wat motor voor terug.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



ENERGICA

SINGLE
MANUFACTURER



Die besten Beschleuniger



ZISCH UND WEG

Kann ein Auto so gut beschleunigen wie ein Motorrad? Die letzten Jahrzehnte war das kein Thema. Autos an der Ampel waren Opfer. Zu schwer, zu wenig Druck, schlechtes Fahrwerk. Porsche sagt nun: Mit E-Power sind wir sogar schneller! MOTORRAD hat es ausprobiert. Die brennstarke Energica Eva Rilleba trifft auf den Porsche Taycan Turbo S. Der Ort: die hoffnungsfreie Runway des Flughafens Neuhofen ob Eck.

46 motorrad 31/2020

21/2020 motorrad 47



Zulässiges Freifahrtscheibenmassen auf 440er-Keramikbremsen: Nach Fragen!

Reichweite ist gewöhnlich vorausse, 300 Kilometer geladen inner, 450 und drei Autobahn-Freifahrtscheiben.

Auch elektrisch angetriebene bremsen wie dieser Porsche-Schwell, startet, gefüllt.

Vierzylinder-Drehtrieb: auch nicht schlecht, nur Motorrad auch ausreichend.

Spartanische Displays, Reichweite um die 180 Kilometer, 230 km und maximal eine Stunde Hersteller: Energica basiert nur Elektroantrieb, Ferrari ist nicht weit weg.

Gut-Pedal wird drücken, Bremsen loslassen, ab geht die Post.

Wir stellen uns auf. Die Seitenstreifen bilden die Startlinie. Ein Kommando des Umlaufring schickt den Porsche über die mit drei Haken 3, 2, 1, 103 TANZ! Ein gigantischer Trieb in den Hinteren katapultiert sich nach vorne, die Energica faucht schrill auf. Der Motor ist nicht zu hören, da kostet das Controllino den zweiten Gang an der Mittelstange rein, die Porsche deckt und sieht, da bleibt niemand wach die Spurke wird 130 km/h – was für den Moment braucht die Energica nur 3,2 Sekunden. Der Porsche und plötzlich sogar kurz vorbei. Schon stehen 150 km/h auf dem Tachos Display, das kann doch nicht sein! Unverhohlen zieht der Taycan durch die Kurve, der Motorrad schreit an Kraft, bei 180 Sachen steht das Auto wieder vorbei, drückt weiter, weitere, immer weiter, 220, 230 – usw! Wieder auf die Kurve, wieder, Tropfenweise steigt, einmillionste Bruchteil einer Sekunde, dann ist sie zu Ende. Der Trieb auf 100 km/h benötigt 2,5 Sekunden auf 100 km/h, trotzdem tritt 1,1 besitzt die Energica, ebenfalls ausreichend für ein Motorrad. Bei 150 Sachen gleicht sich das fast aus. Rekordmessen die beiden. Eigentlich genauso brutal wie die Beschleunigung.

Und das ist kein Witz. Die späten Zahlen sagen: Der Porsche kommt direkt besser weg, 2,5 Sekunden auf 100 km/h benötigt, trotzdem 1,1 besitzt die Energica, ebenfalls ausreichend für ein Motorrad. Bei 150 Sachen gleicht sich das fast aus. Rekordmessen die beiden. Eigentlich genauso brutal wie die Beschleunigung.

Und das ist kein Witz. Die späten Zahlen sagen: Der Porsche kommt direkt besser weg, 2,5 Sekunden auf 100 km/h benötigt, trotzdem 1,1 besitzt die Energica, ebenfalls ausreichend für ein Motorrad. Bei 150 Sachen gleicht sich das fast aus. Rekordmessen die beiden. Eigentlich genauso brutal wie die Beschleunigung.

Mehr noch gut fünf Sekunden. Oben geht der Porsche bremsen. Die Energica ist geschockt. Warum auch immer. Der Porsche lämpigt auch. Auf 260 km/h.

Autos werden immer schneller. www.energicamotor.com

16 motorrad 31/2020

21/2020 motorrad 47



ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup





ENERGICA

Press Review

energicamotor.com

CORRIERE INNOVAZIONE

Bimestrale

Data 09-2020
Pagina 27
Foglio 1



IL SILENZIO DELLA VELOCITÀ

Raggiungono i 260 chilometri orari, corrono sui circuiti veri ma non fanno rumore, perché sono elettriche. Gresini: «Il Mondiale di Moto E appassiona per l'innovazione e le gomme fumano lo stesso!»

di ALESSIA CRUCIANI

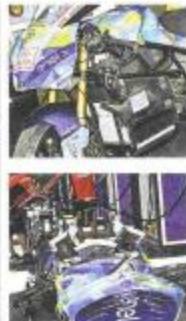
Il gusto è lo stesso anche se non fa rumore». Fausto Gresini si è lanciato nell'avventura dei monodischi dedicati alle moto elettriche, vincendo il titolo della prima edizione nel 2019 con Matteo Ferrari (che ha appena vinto le ultime due gare a Misano). Già impegnato con i suoi team di Moto3, Moto e MotoGP (con l'Aquila), tecnicamente del mondo della 125 si è fatto vedere anche dalla Moto E: «È particolare, interessante e diversa. Mi appassiona per l'innovazione. Siamo da sempre un po' i fuoriuscite delle manie scuderie e mi affascina un progetto che ha lo scopo di essere meno inquinante, utile per tutti».

Il rispetto alla Formula E, in cui scendono su tracciati cittadini monoposto realizzati dai principali costruttori mondiali, la Moto E porta le due ruote su circuiti veri, gli stessi del Motomondiale, ma le moto sono tutt'altro, fornite dall'azienda modenese Energica Motor Company. Il modello che scende in pista, Ego Corsa, ha un motore elettrico con batteria a litio con una velocità di punta di 160 km/h. Ha 20 kW di potenza, l'equivalente di 147 CV, circa la stessa prodotta dalle MotoGP. Abbiamo anticipato un po' i tempi, i grandi costruttori non erano ancora pronti a em-

prese finiti dei bei trascorsi e le moto furono».

Dai i nodi ancora da scegliere: la durata delle batterie e il loro peso. «Infatti ha un problema per avanzare e uno per perdere in retromarcia: solitamente non la muovi — chiama Gresini — Pesa 205 kg, praticamente una Bmw e mezza, se ti cade non lo raccogli più! Una solita che parla è agile, piacevole da guidare, ma dove senti tantissimo il peso è in frenata. E se hai un errore, fatti già a correrega. La batteria è grande, pesa tra i 150-160 kg, pertanto è il triplo del motore della MotoGP».

Nelle ultime due gare, a Misano, la velocità media è stata come quella della Motogp. La Moto E può garantire le massime prestazioni solo per 7-8 giri. «Quest'anno è stata fatta una modifica per far arrivare aria alla batteria, che si scalda molto facendo calare le prestazioni — spiega Gresini calmo —. La ricarica è lunga, ci vogliono quattro ore, ci si accicala molto, poi devi lasciare il tempo di raffreddarsi. E come rifare un motore nuovo». Avendo tutti la stessa moto, sono poche le modifiche che si possono fare. Ma per migliorare le prestazioni, Gresini collabora con Trentino Sviluppo. Dicondo, che dura da un paio di anni fa, ha portato il Trentino a diventare lo sponsor principale della scuderia monogola, ha visto nascere anche la collaborazione con Trentino Sviluppo Polo Meccanica e con il suo laboratorio di progettazione rapidamente facile, diretto da Paolo Gregori, che racconta come «sviluppo naturale propone i nostri servizi prototipi meccanici, stampa 3D, progettazione avanzata, design e simulazione e altre competenze già apprezzate dai nostri clienti impegnati nel racing». Clienti importanti ma che non si possono nominare per accordi di segretezza e confidenzialità, dice Gregori che conclude: «Finora abbiamo sviluppato della componentistica meccanica come pedane, una parte del costruttore, una parte di manubrio personalizzata sulle esigenze del pilota, realizzate in stampa 3D e con meccaniche di precisione, ma sono solo il preludio di attività di sviluppo di componenti ancora più importanti che ameranno in futuro».



Batteria
In alto si vede quanto è grande la batteria. Sotto la Ego Corsa del 2019 in ricarica



Stampa in 3D
Il modello 3D del paracatenaria montato sulla moto del Team Trentino Gresini MotoE



Niente scarico

Essendo elettrica, nel posteriore della moto del Team Trentino Gresini non c'è il tubo di scarico

ma in gioco ma penso che in futuro ci sarà molto più interesse. Affrettiamo anche loro», assicura Gresini.

A parte l'assenza del rumore, l'aspetto meno "accettato" in tutte le categorie elettriche nel mondo del motorsport, Gresini garantisce che «sono disposti da guidare e strisce che sono disposti a marce e frizione mentre sulla Moto E il cambio è automatico. Però anche con

UN RIFACIMENTO INFORMATO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'ESPRESSO

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



SINGLE
MANUFACTURER



Il Sole
24 ORE

Quotidiano

Data 04-10-2020
Pagina 7
Foglio 1 / 2

Made in Italy, da martedì via alla tre giorni Sole 24 Ore/FT

Imprenditori, top manager, cinque ministri e rappresentanti istituzionali a confronto su strumenti e strategie necessarie per il rilancio delle esportazioni messe in crisi dalla pandemia

L'Italia riparte. E lo fa guardando al futuro, consapevole delle difficoltà e delle ferite, ma soprattutto scommettendo sulla sua forza principale. Che nell'economia è il made in Italy, il marchio delle eccellenze nazionali. Le imprese italiane non si sono mai fermate nel mondo, dopo la pandemia, impone scelte nuove, a cui deve partecipare l'intero sistema Paese. Con questo spirito nasce «Made in Italy: The Restart - Il rilancio dell'economia italiana nel mondo - Covid», tre giorni di eventi digitali - il 6-7-8 ottobre 2020, ogni giorno a partire dalle 14.30 - frutto dell'accordo di partnership tra il Gruppo Sole 24 Ore e Financial Times. Un ricchissimo parterre, di membri del Governo, vertici del sistema imprenditoriale e oltre quaranta tra top manager e imprenditori che rappresentano l'eccellenza italiana.

La prima giornata è incentrata sul fronte istituzionale, sarà aperta dal presidente del Gruppo 24 Ore, Edoardo Garrone, cui seguiranno i saluti introduttivi del direttore del Sole 24 Ore, Fabio Tamburini, del Ceo di Financial Times Group, John Riddings e dell'amministratore delegato del Gruppo 24 Ore, Giuseppe Cerbone. Il presidente di Confindustria, Carlo Bonomi, parlerà della sfida del rilancio per le imprese italiane. A seguire un panel sul New Deal del made in Italy dei ministri dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture e trasporti e dei Beni culturali e turismo, Stefano Patuanelli, Paola De Micheli e Dario Franceschini. Poi una sessione sul ruolo del sistema finanziario per la ripresa, preceduto da una conversazione con il Governatore di Banca d'Italia, Ignazio Visco. Quindi si confronteranno il Ceo di Banco Bpm, Giuseppe Castagna, il presidente di Enel, Michele Crisostomo, il Chairman Banking, Capital Markets and Advisory Emea di Citi, Luigi de Vecchi e il Responsabile Divisione Imi Corporate & Investment Banking Intesa Sanpaolo, Mauro Micillo.

Seguirà l'approfondimento sul tema del Patto per l'Export con focus sul-

le strategie e azioni per il rilancio dell'Italia. Interverranno il Sottosegretario agli Esteri, Manlio Di Stefano, la vicepresidente di Confindustria, Barbara Beltrame, il presidente di Maire Tecnimont, Fabrizio Di Amato, il presidente Sace, Rodolfo Errone, il presidente di Ice, Carlo Ferro, il presidente di Fondazione Fiera Milano, Enrico Pazzali, il presidente di Slimest, Pasquale Salzano, e il direttore generale di Dogane e Monopoli, Marcello Minenna. Il ceo di Ferrovie dello Stato, Gianfranco Battisti, parlerà della dorsale dei trasporti italiani e del suo piano di sviluppo verso l'estero, e chiuderà la giornata il focus sugli investimenti con Fabrizio Palermo, Ceo e dg di Cassa Depositi e prestiti.

Le due giornate successive vedranno la presenza di imprenditori che rappresentano un esempio di eccellenza del made in Italy riconosciuto a livello internazionale: mercoledì 7 ottobre il focus sarà sulle eccellenze del made in Italy - aerospazio, moda, arredamento, agroalimentare e manifattura - settori che rappresentano l'asse portante della presenza sui mercati mondiali, dalla moda al design, dall'alimentare alla meccanica, dalla nautica alla farmaceutica, dall'impiantistica all'aerospazio, quest'ultimo come frontiera dell'eccellenza tecnologica italiana.

Si confronteranno il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Riccardo Fraccaro, il Ceo di Leonardo, Alessandro Profumo e il presidente dell'Agenzia Spaziale Italiana, Giorgio Saccoccia. Poi il fashion & luxury e il ruolo dell'artigianalità contemporanea", con il Group Ceo di Bulgari Jean-Christophe Babin, il presidente di Tod's, Diego Della Valle, il presidente di Fondazione Altagamma, Matteo Lunelli, le direttive di How to Spend it FT e Italy, Jo Ellison e Nicoletta Polla Mattiot, la Financial Analyst Area Studi Mediobanca, Nadia Portoli. Il passaggio successivo sarà sul design, con la Vp e Ceo Gruppo Artemide, Carlotta de Bevilacqua, il Group Ceo di Quadrivio Group, Ales-

sandro Binello, il Presidente Federlegno Arredo Eventi, Gianfranco Marinni, il Presidente Confindustria Ceramiche, Giovanni Savorani, la designer e architetto, Patricia Urquiola.

Il focus su food & wine tra sviluppo, sostenibilità e innovazione vedrà confrontarsi la Presidente di Marchesi Antinori, Albiera Antinori, il Vice Presidente Barilla, Paolo Barilla, il dg Ismea, Raffaele Borriello, il Presidente Coldiretti, Ettore Prandini, il Presidente Consorzio di Tutela della Mozzarella di Bufala Campana Dop, Domenico Raimondo. In chiusura di giornata la sessione sulla "manifattura" italiana, la seconda della Ue, con il ceo di Slimest, Mauro Alfonso, il Ceo di Energica Motor Company, Livia Cevolini, il Presidente e Ceo di Dompè, Sergio Dompè, il Responsabile Corporate di Banco Bpm, Luca Manzoni, il Vicepresidente di Confindustria, Maurizio Marchesini, il Ceo di Olivetti, Roberto Tundo. La giornata di giovedì sarà sul Futuro dell'industria italiana e le leve a sostegno della competitività per la ripartenza economica dell'industria italiana. In avvio un'intervista alla ministra dell'Innovazione, Paola Pisano, e poi una sessione sull'innovazione come motore di ripartenza, il Ceo di Sace, Pierfrancesco Latini, su export, rilancio economico e green new deal e poi la tavola rotonda su energia, infrastrutture e innovazione industriale per lo sviluppo sostenibile e turistico del paese dove interverranno il Ceo di Snam, Marco Alverà, il Direttore Generale Made in Italy Investimenti, Andrea Bruzzone - a capo della management company che in questa occasione annuncerà il nuovo programma di investimenti nel Monferrato per 120 milioni in tre anni su turismo di alta gamma, infrastrutture e energia - il Ceo di Bcg Italia, Grecia, Turchia, Israele Giuseppe Falco, il Ceo di Maire Tecnimont Pierroberto Folgiero, il Ceo di Enel, Francesco Starace. Dopo un dibattito su ricerca e innovazione di prodotto e servizio per creare valore introdotto dal Ceo Ampli-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

13700

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



Una collaborazione vincente

Energica Motor Company fornirà anche per la stagione 2020 le moto da gara Ego Corsa e il supporto tecnico ai 18 piloti e 12 squadre impegnati nella competizione.

Sebbene lo stop forzato causa Covid-19 porterà ad una riprogrammazione dei calendari degli eventi sportivi 2020, il lavoro "dietro le quinte" per Energica e i suoi fornitori è iniziato molti mesi fa, raggiungendo il culmine nelle settimane immediatamente successive alla chiusura del Campionato 2019.

Al fianco di Energica, non potevano mancare **CRP Meccanica** e **CRP Technology**: "In qualità di incubatori tecnologici e finanziari, abbiamo sempre fornito ad Energica la nostra expertise, anche nello sviluppo della moto Ego Corsa per il campionato 2019", ha dichiarato Franco Cevolini, CEO e Direttore Tecnico di CRP Meccanica e CRP Technology.



"Ma il nostro impegno non si è mai fermato, e abbiamo continuato ad affiancare Energica nello sviluppo e progettazione delle Ego Corsa per la nuova stagione che sarà all'altezza, se non migliore, della passata".



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



Il Sole
24 ORE

Quotidiano

Data 08-10-2020

Pagina 1+9

Foglio 1



MAURIZIO MARCHESINI
vicepresidente di Confindustria

Marchesini**«Superbonus per Industria 4.0»**

Alfonso (Simest): le aziende devono investire in sostenibilità e nel digitale

Ilaria Vescentini

È una chiamata alle armi senza perifrasi per sostenere le imprese nella rinascita digitale e sostenibile post Covid, quella che lanciano al Governo due imprenditori simbolo della meccanica emiliana leader del mondo, Maurizio Marchesini e Livia Cevolini, intervenuti ieri nell'ultima tavola rotonda della seconda giornata di "Made in Italy: the restart", dedicata al ruolo della seconda industria manifatturiera d'Europa nello scacchiere internazionale.

«Operiamo all'interno di filiere talmente interconnesse a livello mondiale che non ha quasi più senso ragionare della competitività della singola impresa avulsa dalla sua catena di valore e l'Europa è diventata per tutti noi il nuovo mercato interno che assorbe la gran parte del fatturato», premette Marchesini, vicepresidente per le filiere e le medie imprese di Confindustria e imprenditore illuminato della packaging valley bolognese (Marchesini Group è protagonista mondiale delle macchine di confezionamento per il pharma, con 440 milioni di euro di fatturato e l'85% di export). «La specificità delle singole imprese italiane - precisa - è nella loro capacità di fare cose personalizzate, belle e difficili che gli altri competitor non vogliono o non possono fare. Ed è in questa direzione che il 4.0 diventa strategico e altrettanto lo è il supporto che il Governo può dare per accelerare la diffusione delle tecnologie digitali nelle Pmi», aggiunge Marchesini. «Dobbiamo aiutare le aziende italiane - sottolinea Mauro Alfonso, ceo di Simest - a essere competitive in un quadro che sta cambiando. La pandemia è un acceleratore, ci siamo resi conto di quanto le filiere globali fos-

SECONDA INDUSTRIA D'EUROPA

La manifattura chiede il rilancio di Industria 4.0

sero fragili. Si rimettono in gioco le quote di mercato. Dobbiamo ricostruire le filiere del supply chain a livello regionale. È una grande occasione per le Pmi».

Il 4.0 non è una nuova tecnologia, ma un modo diverso di fare industria, rimarca il vicepresidente Confindustria, anche per le Pmi. «Come vicepresidente di Confindustria - afferma Marchesini - sto lavorando con il Governo per chiedere di rilanciare in grande gli incentivi per il 4.0, non solo stabilizzando per tre anni i provvedimenti di tipo fiscale e alzando le detrazioni (con un boost nel 2021 per dare una scossa) ma applicando lo stesso metodo dell'ecobonus per le Pmi, che scontano una pesante crisi di liquidità, cui va concesso lo sconto diretto in fattura. Il vantaggio fiscale si scarica sul fornitore, che avrà però in mano un credito bancabile e questo potrà dare una spinta enorme alla ripartenza in chiave 4.0».

Parte dal nodo della sottocapitalizzazione delle Pmi, che ha impedito loro di riagganciare le performance del 2008, l'intervento di Livia Cevolini, ceo di Energica Motor Company, una piccola realtà controcorrente, quotata all'Aim dal 2016 per finanziare lo sviluppo della prima moto elettrica "made in Modena", oggi leader mondiale, che ha mixato know-how storico della motor valley emiliana e innovazione ecologica. «Il Recovery fund rappresenta un'opportunità unica per trasformare il Covid in elemento di forza per il Paese, perché può traghettare le Pmi (più elastiche, flessibili e più inclini al cambiamento e all'innovazione di prodotto rispetto alle realtà consolidate) e farne la locomotiva del cambiamento globale e di un'economia più sostenibile non solo dal punto di vista finanziario ma sociale e ambientale, secondo i parametri ESG su cui tutti ci dobbiamo attrezzare».

Per fare questo salto, le imprese stanno facendo ampio ricorso agli strumenti messi a disposizione da Simest. «Abbiamo visto circa 9 mila

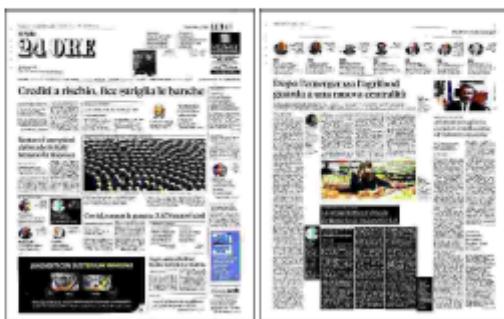
aziende chiedere di accedere a questi strumenti - ricorda Alfonso - per un ammontare di richieste pari a 3,2 miliardi di euro». Cosa serve alle aziende italiane per migliorare la competitività a livello internazionale? «Fare sistema a livello di istituzioni e investire le risorse a disposizione su 2 marco trend: la sostenibilità e la digitalizzazione».

© REPUBBLICA DI ROMA RISERVATA



Maurizio Marchesini.
«Operiamo all'interno di filiere talmente interconnesse a livello mondiale che non ha quasi più senso ragionare della competitività della singola impresa» dice Marchesini, vicepresidente per le filiere e le medie imprese di Confindustria

Per fare il salto, le imprese stanno facendo ampio ricorso agli strumenti messi a disposizione da Simest



13700

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



SINGLE MANUFACTURER



Corriere dello Sport

Quotidiano

 Data 09-10-2020
 Pagina 30
 Foglio 1

L'ACCORDO

Energica fino al 2022: MotoE tutta italiana

Alla vigilia del Gran Premio di Francia, ovvero l'ultimo della Coppa del Mondo FIM Enel MotoE 2020, è arrivato l'annuncio che l'azienda modenese Energica resterà il fornitore unico delle moto elettriche fino al 2022. I piloti saranno quindi alla guida della Ego Corsa per quattro anni e Livia Cevolini, CEO dell'azienda, ne è soddisfatta: «Portare il nostro know-how in questo progetto e creare una sinergia vincente insieme a Dorna ed Enel ha creato un vantaggio per la Coppa del Mondo». Che oggi è pronta per il grande finale.

S.Z.
© R PRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



SINGLE

MANUFACTURER



24 ORE

Quotidiano

 Data 09-10-2020
 Pagina 16
 Foglio 1

PARTNERSHIP
**Energica fornitore
di MotoE fino al 2022**

La modenese Energica sarà fino al 2022 il fornitore unico delle moto elettriche utilizzate nel campionato Fim Enel MotoE World cup. Il contratto con Dorna Sport è già stato siglato. «Abbiamo convinto anche gli appassionati di motociclismo più scettici» dice il ceo Livia Cevolini



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

13700

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

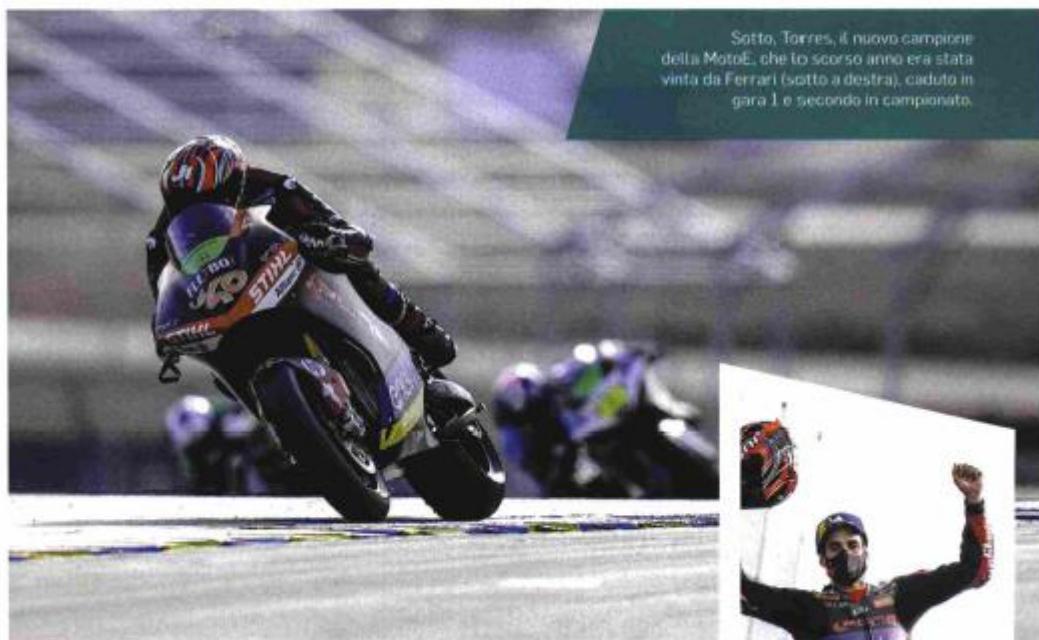


MOTO SPRINT

 Settimanale | Data 19-10-2020
 Pagina 38/41
 Foglio 1 / 4

MOTOE - FRANCIA

DI ANDREA MANFERRINI - FOTO MILAGRO



Sotto, Torres, il nuovo campione della MotoE, che lo scorso anno era stata vinta da Ferrari (sotto a destra), caduto in gara 1 e secondo in campionato.



IL CAMPIONE È TORRES

A LE MANS SI CONCLUDE IL CAMPIONATO DEDICATO ALLE MOTO ELETTRICHE. A VINCERE L'EDIZIONE 2020 È LO SPAGNOLO EX-SBK, PILOTA DEL TEAM PONS RACING 40

A stagione 2020 della MotoE termina in Francia, su un circuito inedito per questa categoria: Le Mans. Sono due gare a decidere le sorti di un campionato molto combattuto, con quattro piloti in soli 15 punti alla vigilia dell'ultimo round. In testa c'è l'italiano Matteo Ferrari del team Gresini MotoE, con soli 4 punti di vantaggio su Dominique Aegerter; seguono Torres e l'italiano Casadei, anche loro ancora in liza per il titolo.

L'Epole è conquistata dallo spagnolo

 38 www.motosprint.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup





MOTITALIA	Mensile	Data 10-2020
	Pagina 38	Foglio 1

FOCUS



GUIDARE LE MOTO ELETTRICHE

ECCO COSA CAMBIA NELL'ATTIVITÀ DIDATTICA DI GUIDA SICURA AVANZATA

LEZIONI DI GUIDA

La scorsa settembre, presso il circuito Santa Cecilia di Foggia, si è svolto un test molto particolare: in occasione del Girls Energica Tour, il primo viaggio al femminile di 1000 km (compiuto da Lorena Bega e Valentina Bruno) da Firenze a Ostuni all'insegna della mobilità sostenibile e della tutela ambientale, che prevedeva una tappa in circuito a Foggia, i formatori istruttori FMI della scuola di motociclismo Team Traiettorie Vincenzo Mancini e Alessio Sallani hanno avuto modo di provare le Energica Eva Ribelle ed Eva Essa Esse 9.

Una importante opportunità per raccogliere elementi utili alla impostazione e all'approccio ad attività didattica di formazione in presenza di moto a trazione elettrica: in particolare nei corsi GSA, in cui è possibile avere partecipanti con moto anche prestazioni elevate. A Vincenzo Mancini abbiamo chiesto:

Cosa cambia in termini di guida?

"Entusiasmante! Le ragazze erano visibilmente soddisfatte e gratificate dell'esperienza che stavano vivendo, sia in relazione alla guida delle moto che al significato in termini di mobilità sostenibile. Nella guida di queste moto ho apprezzato il livello tecnico raggiunto per quanto riguarda l'equilibrio generale. Si guidano con grande naturalezza e buon feeling. Un'altra accortezza è la gestione della massa dovuta alla grande batteria con la quale bisogna sempre fare i conti in chiave dinamica.

Hai dovuto modificare le informazioni che trasferisci ai motociclisti con motore tradizionale?

"In linea di massima non ci sono differenze sostanziali nella erogazione della didattica. La guida è semplificata per la mancanza del cambio meccanico, ma questo era già un elemento tecnico presente in alcuni modelli a propulsione endotermica. Evidenzio tuttavia che in fase preliminare è necessario ricordare sempre il corretto settaggio delle sospensioni in quanto la massa importante (280 kg circa, dovuti per lo più al pacco batterie) fa sì che, soprattutto la forcella, debba essere ben tarata per evitare indesiderate "chiusure di sterzo" alle più basse velocità".

Con le elettriche la percezione della velocità è più complessa?

"Senz'altro è uno dei fondamentali su cui lavorare. L'assenza del tradizionale rombo del motore, unito alla muscolosa erogazione e alla mancanza dei cambi di marcia porta a sottovalutare le reali velocità di percorrenza. Di questo bisognerà tener conto, sia per la valutazione degli spazi di arresto che per la valutazione della corretta velocità di ingresso in curva, proprio perché sono molto attenuati quei segnali che i nostri "sensori" sono abituati a recepire".

Cosa cambia in termini di didattica nei corsi GSA?

"Gli esercizi svolti – slalom, esse, frenata di emergenza, evitamento di un ostacolo improvviso, percorrenza del circuito predisposto, con ritmi di guida stradale – hanno evidenziato la maturità raggiunta dal progetto anche in chiave di sicurezza attiva".

LA PAROLA AL CONSIGLIERE FEDERALE ETTORE MARCO PIRISI, RESPONSABILE DELLA COMMISSIONE SICUREZZA

"Come Commissione Sicurezza abbiamo affrontato il problema della presenza di moto a propulsione elettrica nei nostri impianti in gara e in allenamento, ma sempre limitandoci agli aspetti del rischio da contatto con parti in tensione ed alla gestione del pacco di batterie sia in ricarica che nella probabile ipotesi di danneggiamento in seguito a caduta. L'attenzione è stata rivolta quindi agli addetti a bordo pista che potrebbero intervenire sul recupero della moto danneggiata. Come per altri fattori di rischio, sarà opportuno trasferire queste informazioni a tutti i formatori di educazione stradale, in quanto potrebbero in un prossimo futuro trovarsi a gestire un perco utenti con moto-E. L'esperienza della simulazione di un corso GSA con moto elettriche, è stata un'occasione per integrare le normali nozioni didattiche di un corso di Guida Sicura Avanzata con le ulteriori attenzioni relative al mezzo elettrico".

36 MOTITALIA
N. 9 OTTOBRE 2020
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



AUTOITALIANA

Trimestrale

Data 10-2020

Pagina 40

Foglio 1

Due motocicliste elettrizzate ed... elettrificate

Mentre la maggioranza dei maschietti motociclisti agogna la marmitta rumorosa, due donne, Lorena Bega e Valentina Bruno, hanno abbracciato il futuro, viaggiando per quattro giorni da Vinci (FI) a Ostuni (BR) in sella a due moto elettriche "born in Modena", le Energica Eva Esseesse9 ed Eva Ribelle. Mille chilometri all'insegna della sostenibilità, visti i partner in gioco: Enegan, Legambiente e Save The Planet, tra gli altri. Zero ansia da prestazione, figuriamoci da autonomia: il viaggio è filato via liscio a dimostrazione che la mobilità sostenibile è una realtà. E che, a giudicare dai sorrisi, è pure divertente. Con o senza rumore: anzi, le rivoluzioni silenziose sono le più sconvolgenti.


40 AUTOITALIANA


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L790

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup


ENERGICA

SINGLE

MANUFACTURER





BellAuto	Mensile	Data 10-2020
	Pagina 8	Foglio 1

Fatti & Notizie
Attualità, eventi, tendenze nel settore dell'automotive

PPG Collezione colori 2021 e collaborazioni nel mondo motoristico

In un'epoca in cui la normalità non è più scontata e il benessere mentale e fisico sono diventati una priorità, i consumatori desiderano comfort semplici e uno stile di vita rallentato. E' l'assunto da cui sono partiti gli esperti PPG per studiare la tavolozza colori per il 2021 - "Be Well" - composta da tre tonalità: "Transcend", "Big Cypress" e "Misty Aqua".



Entrando nel dettaglio "Transcend" riprende la tinta neutra della farina d'avena, antidoto a un'era precedente caratterizzata da grigi freddi. "Big Cypress" è un colore zenzero sfumato con sfumature cachi. "Misty Aqua" è un blu ceruleo acquerellato, che offre un inaspettato abbinamento di freschezza agli altri toni caldi e terrosi.

Il produttore di vernici, inoltre, ha rafforzato nel 2020 la collaborazione con Energica Motor Company (Modena). Fornitore ufficiale dal 2018 di prodotti verniciani per le sue moto elettriche, da quest'anno è diventato partner istituzionale dell'azienda. Spin-off di CRP Group - operativa in Italia in settori quali la Formula1, campi motoristici e aerospaziali da oltre 45 anni - Energica dal 2019 è stata scelta da Dorna (società che gestisce la parte commerciali degli eventi sportivi, principalmente motoristici) come "Single Manufacturer for FIM Enel MotoE World Cup", mettendo a disposizione dei 18 piloti e 13 team iscritti all'edizione 2020 le sue Ego Corsa (vernicate PPG) insieme al supporto tecnico.

Dopo un lungo periodo di fermo dovuto alla situazione pandemica globale, la FIM Enel MotoE World Cup è finalmente ripartita a luglio, in Spagna. Finale di stagione in ottobre a LeMans, in Francia. ▶



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



FINANCIAL TIMES

www.datastampa.it

Tiratura: 0 - Diffusione: 61158 - Lettori: 0 - da enti certificatori o autocertificati

27-OTT-2020

 da pag. 1-2
 foglio 1 / 2

.. Superficie: 50 %



Protectionism returns to Italy under cover of Covid

Analysis • PAGE 2

Economic policy, Intervention

Italy's statist instincts resurface under cover of Covid

Rome takes advantage of EU's willingness to overlook public finances during crisis

 SILVIA SCIORILLI BORRELLI — MILAN
 MILES JOHNSON — ROME

For almost three decades, first as a condition for joining the euro and then under pressure from Brussels to reduce public debt, annual plans to sell state assets had become a tradition in Rome. The pandemic has thrown this process into reverse.

In recent months Rome has exploited Brussels' willingness to overlook the state of Italy's public finances during the pandemic to exert greater control of businesses deemed strategically important — pumping billions of euros into some and making it harder for foreigners to take over others.

Since the start of the Covid-19 crisis, Rome has recapitalised Alitalia, an airline that has not been profitable in over two decades, delayed the sale of part of Telecom Italia's network assets to KKR and is pushing for the creation of a single national fibre network. It also expressed its intention to become a shareholder in Ilva, ArcelorMittal's Apulian steel plant.

It also gave Cassa Depositi e Prestiti, the state-controlled investor, a mandate to bid for Autostrade per l'Italia, the toll road network of Atlantia, the infrastructure group, and for Borsa Italiana. "None of these files has anything to do with the pandemic," said Marcello Messore, an economist at Luiss University in Rome and the former president of Ferrovie dello Stato, the railway network.

Some of the interventions have been designed to help businesses through Italy's third economic crisis in a decade. The government launched subsidy schemes through CDP and Simest, another state-controlled group, to support smaller businesses. It is also offering state-backed credit lines, including a €6.3bn loan to Fiat Chrysler.

"In this situation, it is reasonable to foresee state intervention, as long as it's temporary," said Mr Messore.

In August, the ministry for economic

development bought a €10m stake in Corneliani, an ailing menswear brand. CDP set up a scheme to buy out failing hotels while leaving the management to the former owners.

"I think the state's direct investments in small and medium-sized companies is the optimal way to overcome the Covid-19 crisis and bounce back stronger than ever," said Livia Cevolini, chief executive of Energica Motor Company, an electric motorcycle manufacturer.

With EU states allowed to run large deficits, Giuseppe Conte, prime minister, has taken the opportunity to pursue some of the interventionist policies he has espoused since emerging as a candidate to lead Italy's government in 2018.

Like the Five Star Movement, the anti-establishment senior coalition partner, Mr Conte expressed support for a greater state role in the private sector before entering politics. In early 2018, he wrote a legal opinion as a private lawyer for a group of Italian investors that advocated applying "golden power" rules to block a foreign rival group taking control of a Retelit, a small Italian telecoms company. Mr Conte's new government moved to apply these rules to the company in 2018 but the decision was overturned in court this year.

Mariana Mazzucato, economist at University College London's Institute for Innovation & Public Purpose and an adviser to Mr Conte, told Italian media the state should serve as innovator and investor. "We [should] use available channels to transform and not just save businesses," she said.

In June, Romano Prodi, former prime minister and European Commission president, who led Italy's €100bn privatisations in the 1990s, said the state must defend companies from foreign investors. "The defence of national interests isn't a nationalistic affair," the centre-left Mr Prodi told Corriere della Sera. "Just look at what the French do."

Such arguments are popular with the rightwing opposition, led by Matteo Salvini of the League and Giorgia Meloni of the Brothers of Italy. Mr Salvini has promoted conspiracy theories about foreign investors trying to destabilise Italy by betting against its government debt.

Early in the pandemic, Ms Meloni said a lack of EU help was evidence that some neighbours wanted to weaken Italy.

It was an implicit swipe at French investors. Since the last financial crisis, French companies snatched over 210 Italian businesses, including historic luxury brands such as Gucci, Bulgari and Bottega Veneta. This year, Ardian, a Paris-based private equity fund manager, bought a stake in Inwit, Italy's wireless infrastructure company. The fund manager was part of a bidding consortium that included Telecom Italia, in which the single largest shareholder is Vivendi, the French media company.

Talks between Autostrade per l'Italia and Cdp have stalled. But if the government's plan succeeds, CDP will own Autostrade's controlling stake, but most other investors would be foreign.

Mr Messore said the main problem is a lack of strategy. "It's hard to point to the repeated rescues of Alitalia or the Ilva and Autostrade [sugar] as examples of a transparent plan to support businesses through difficult times," he added.



ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



SINGLE

MANUFACTURER



DUERUOTE

LIVIA CEVOLINI ENERGICA


➔ Cosa manca all'Italia per digerire il prodotto elettrico?

"Scentiamo un pregiudizio culturale importante: l'elettrico viene percepito come più caro al momento dell'acquisto. È vero, però bisogna spiegare il prodotto al cliente, fargli capire che si tratta di un costo che si ammortizza nel giro di pochi anni. Ma un cambiamento culturale del genere è lento. E serve anche una regia comune a livello politico".

E la questione dei punti di ricarica?

"Il successo dell'elettrico passa dalla soluzione di molti problemi. In Italia abbiamo anche un problema di distribuzione di colonnine, ma a mio avviso si tratta di quello più facilmente risolvibile. Il lavoro che sta facendo su questo fronte EnelX, con l'installazione di centinaia di colonnine su tutto il territorio, è davvero eccellente".

Nel nostro Paese il pubblico come percepisce le vostre moto?

"Il motociclista italiano è molto curioso: siamo sommersi da richieste di test ride e informazioni, per cui c'è interesse, soprattutto in un pubblico vicino al mondo del racing. E in questo ci ha aiutato moltissimo il fatto di essere fornitore unico del mondiale MotoE per le moto elettriche. Grazie a questo competizione le nostre moto sono entrate nel linguaggio

comune degli sportivi. È il fatto che Durin abbia scelto proprio noi, ci rende fieri e consapevoli della bontà del nostro prodotto".

Le moto Energica sono prodotti premium. E, mi verrebbe da dire, anche difficili da trovare. A che punto è la rete vendita?

"Siamo un'azienda giovane e ancora piccola. Tre anni fa non avevamo nemmeno una rete vendita. Stiamo lavorando

per potenziare il network dei concessionari che negli ultimi mesi è cresciuto del 72%. Ma non vogliamo svendere il nostro prodotto, giusto per avere un punto vendita in più. Ci concentreremo nelle realtà dove l'elettrica ha un potenziale, in questo momento non abbiamo necessità di avere una rete capillare. Lo stesso discorso vale per l'Italia e per l'estero".

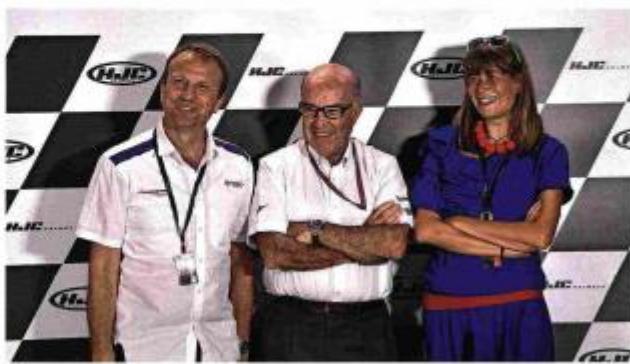
La vostra identità è legata al racing e alla sportività, e la vostra gamma è ancora molto verticale. Non pensa che sia arrivato il momento di lanciare sul mercato una crossover elettrica?

"Per adesso preferiamo investire su quei segmenti dove la tecnologia rappresenta un vero valore aggiunto, e dove l'elettrico costituisce qualcosa che si aggiunge al piacere di guidare di uno moto a motore endotermico".

I grandi numeri non si sposano con la filosofia stessa dell'azienda. E allora come si spiega il progetto della power unit realizzata assieme a Dell'Orto?

"Dice bene: Energica è una piccola azienda che si concentra sull'alto di gamma. Ma da anni siamo corteggiati da altre realtà, incuriosite dal nostro grande valore aggiunto tecnologico. Assieme a →

"CON DELL'ORTO ABBIAMO STUDIATO UN POWERTRAIN ELETTRICO PER SCOOTER: LO VENDEREMO A GRANDI COSTRUTTORI ITALIANI E STRANIERI"



152 | 153

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

13/200

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup





30 Novembre 2020

CLIMATE CHANGE SOSTENIBILITÀ MONEY FUTURE LIFESTYLE PEOPLE SCIENCE TECH

Nella Motor Valley italiana ora anche la moto va elettrico

In grande crescita il settore delle moto da competizione guidato dalla modenese Energica.



Rivoluzione in corso nel mercato automotive italiano. A settembre, secondo i dati del ministero dei Trasporti, per la prima volta nel 2020, le immatricolazioni registrano un andamento positivo: sono state 156.132, il 9,5% in più dello stesso mese del 2019. Tra le evidenze più rilevanti c'è l'attenzione crescente per le fonti di energia alternative e in particolare per i progetti di mobilità elettrica. Sono proprio le auto ibride ed elettriche a trascinare il mercato: il segmento cresce del +215% a settembre e del +72% da inizio 2020. In particolare, le ibride mild e full crescono del 210% nel mese, con una quota di mercato del 20,5%, e del 60% nei primi nove mesi 2020, con una quota del 13%

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



Il Sito
24 ORE

Quotidiano

Data 01-12-2020
Pagine 36
Foglio 1**La transizione****Rivoluzione elettrica
più veloce
del previsto****Mario Cianflone**

Lelettrico si sta facendo strada nel mondo delle due ruote sia nel settore degli scooter sia in quello delle moto. In Europa infatti, Ancma, l'associazione italiana di categoria, stima che il 2020 nonostante la pandemia (ma forse dovremmo dire soprattutto per la crisi covid-19) si chiuderà con 120mila veicoli elettrici, di cui 20mila motocicli veri e propri e 100mila ciclomotori (intesi come scooter urbani) equiparati a veicoli termici di 50cc circa a seconda delle normative dei singoli mercati nazionali. Per il 2025 le previsioni sono ben più alte. Si ipotizza un mercato di veicoli alla spina (nei quali però rientrano anche tre ruote, quadricicli e microcar) che arriverà a quota 470mila con un rialzo del 291 per cento. I ciclomotori cresceranno del 750% a quota 170mila unità (e qui ci sono moto vere e proprie e qualche scooter "targato" di grossa taglia), mentre i ciclomotori segneranno un balzo del 200%, a 300mila unità.

E in Italia? Ancma stima che il 2020 si chiuderà con volumi vicini ai 10mila veicoli elettrici ma che diventeranno 400mila, ripartiti tra ciclomotori, scooter e motocicli alla spina.

I motivi della crescita sono evidenti. Da una parte normative europee sempre più restrinquenti in termini di emissioni (regole accusate di non essere neutrali e di non tenere conto della sostenibilità dei veicoli a due ruote termici), dall'altra ci sono anche le limitazioni del traffico e poi gli indubbi vantaggi dell'elettrico. Benefici che in ambito cittadino sono evidenti soprattutto negli scooter e nei ciclomotori. Parliamo di praticità, bassi costi di esercizi, manutenzione praticamente nulla e accesso anche ad incentivi green. E poi, rispetto alle auto elettriche, il problema della ricarica non si pone: si tratta di mezzi che nella

stragrande maggioranza dei casi sono ricoverati in garage a portata di spina.

Diverso è il caso delle moto vere e proprie perché qui entrano in ballo fattori diversi: passione, sound del motore e resistenza al cambiamento da parte dei consumatori. Va detto, però, che le moto elettriche (basti pensare all'italiana Energica o alla "eretica" Harley-Davidson Liveware) offrono grande piacere di guida: al pari delle auto a batteria spingono tanto e fin da subito. Certo il sound da lavatrice in centrifuga non è il massimo ma è un segno che i tempi cambiano.

Proprio per le diverse dinamiche di mercato tra scooter e moto alla spina, sono previsti due scenari differenti: secondo uno studio Ancma, tra i due anni gli scooter di piccola taglia (quelli che chiamiamo cincialentini) saranno rimpiazzati, nella UE, da modelli elettrici già tra due anni. Nel 2022 si venderanno più veicoli a ioni di litio che non a quattro tempi che via via perderanno quote di mercato fino ad azzerarsi rapidamente in qualche anno. E questo non può che far bene all'idea della mobilità dolce e sostenibile che secondo lo storytelling dominante passa da monopattini (poco sicuri e guidati senza casco e assicurazione) a veicoli con freni veri, ruote decenti e sicuri nonché guidati con casco.

L'incognita è la tenuta delle case europee: a parte pochi esempi (come l'italiana Askoll) si tratta di prodotti made in China, spesso di dubbia qualità. Le moto evolveranno all'elettrico in tempi più lunghi: si ipotizza una transizione al 2030 e un declino delle termiche molto più graduale.

RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup





Energica my2021: un carico di interessanti novità - caratteristiche e foto

La nuova gamma introdurrà sul mercato le versioni RS per tutti e tre i modelli (Ego+, Eva Ribelle ed Eva EsseEsse9+) a cui si aggiunge il nuovo Kit Corsa Clienti

Scritto da
 GPOne
- Mer, 11/11/2020 - 07:30

[Energica](#) [Ego+](#) [Eva Ribelle](#) [Eva EsseEsse9+](#) [Moto Elettriche](#) [Novità 2021](#)



ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

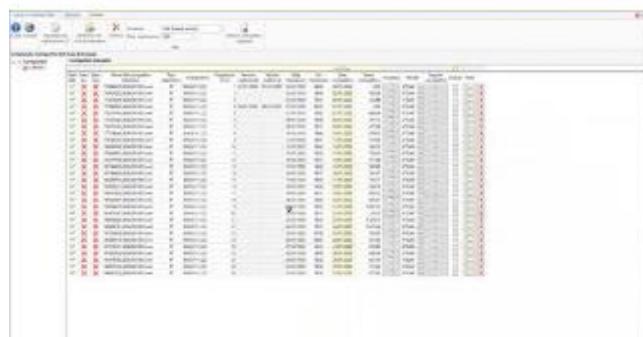
Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.



Cerca: 


Il sito italiano sulla tecnologia

TREND: Apple AMD Intel

[HOME](#) [HARDWARE](#) [MOBILE](#) [VIDEOGIOCHI](#) [FOTOGRAFIA](#) [SOFTWARE](#) [EDGE9](#) [AUTO](#) [SMARTHOME](#)


Prova senza

Soluzione completa a miglioramento, ora di:

GBsoftware

Energica punta al mercato cinese: accettato il brevetto della loro centralina VCU


ENERGICA

Energica, costruttore italiano di moto elettriche nonché fornitore ufficiale dei prototipi della categoria MotoE, guarda ad oriente con molto interesse a maggior ragione ora che è riuscita ad ottenere diversi brevetti per la propria tecnologia elettrica.

di [Carlo Pisani](#) pubblicata il 01 Ottobre 2020, alle 18:21 nel canale [TECNOLOGIA](#)
[Energica](#)


Energica, costruttore italiano di moto elettriche nonché fornitore ufficiale dei prototipi della categoria MotoE, guarda ad oriente con molto interesse a maggior ragione ora che è riuscita ad ottenere diversi brevetti per la propria tecnologia elettrica.

Ultima conferma arrivata quella riguardante la VCU, ovvero la Vehicle Control Unit, di fatto il cervello della moto che mette in comunicazione tutti i sistemi di bordo oltre a gestire la parte di trazione.



ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



Gazzetta MOTORI

Su Vodafone Business Lab trovi contenuti e strumenti per la tua azienda [Scopri di più](#)



CHE AVVIO

Energica, il 2020 inizia in impennata: è boom di ordini

Il 2020 di Energica si apre con il botto: è boom di ordini grazie al nuovo motore con il 60% in più di autonomia

Manuele Cecconi

9 marzo - 10:31 - MILANO



Gazzetta MOTORI
Gazzetta Motori: tutte le notizie

La Mia Moto: tutte le notizie



Ultim'ora

[Tutte le notizie](#) [G+](#)

12:57 **TORINO - LIVE** Dalle 13 il Torino presenta Nicola Cairo in conferenza col nuovo tecnico

12:41 **SPORT VARI - Pirlo si gode** il primo successo, le ultime di mercato: le notizie del giorno

12:39 **LAZIO - Luiz Felipe out 2 mesi.** Cercasi un difensore, frenata su Sokratis

12:38 **RUNNING - Del potenziamento alla tecnica:** come allargarsi da

[Vedi altro >](#)



MOTOCICLISMO

PASSIONE MOTOCICLISTICA DAL 1914

MENU

RIVISTE

LOGIN

CONTATTI

SHOP

USATO

Cerca



Sempre connesso con
dispositivo di connettività avanzata.



» ELETTRICO » ATTUALITÀ



di Beppe Cucco - 28 February 2020

IN DUE MESI ENERGICA HA VENDUTO TANTE MOTO QUANTO IN TUTTO IL 2019

Grazie all'ampliamento della rete distributiva e all'introduzione delle nuove moto elettriche Ego e Eva 2020 la Casa modenese ha già raggiunto numeri paragonabili a quelli dello scorso anno. Per accorciare i tempi di consegna Energica sta aumentando la propria capacità produttiva



Commenti 1



Baby Harley
sarà la 33
21 January 20

BMW sceglie
GS e Adv
21 January 20

Honda For
pregi e dif
21 January 20

Lupo e Dr
touring di
21 January 20

I 10 scooter
2020
20 January 20

Giornata c
Superbike
20 January 20

Barry She
la Suzuki
20 January 20

Harley-Da
Touring e
20 January 20

Check up
ordinaria
20 January 20

Il virus co
Cancellat
20 January 20

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 - 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



[home > novita'](#)**NOVITA' MOTOCICLISMO**[Moto](#)

14 Settembre 2020

Energica, è record di ordini nel 2020

Nei primi otto mesi dell'anno l'azienda emiliana ha raggiunto un portafoglio di ordini pari al controvalore di 4,3 milioni di euro, una cifra del 190% superiore a quella registrata per l'interno 2019. Un risultato eccellente destinato a migliorare entro la fine dell'anno grazie al potenziamento della capacità produttiva dello stabilimento modenese

**Evasi il 78% degli ordini**

Le moto elettriche stanno riscuotendo sempre maggiore consenso e ad approfittarne sono le aziende che hanno scommesso per prima sulla mobilità a batterie. Ne è un esempio Energica Motor Company, tra i primi

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.[www.energicamotor.com](#)**Sede Legale/Legal Headquarter**

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.



MONDO RACING

Energica-Dell'Orto: primi test per i prototipi E-Power

Continua lo sviluppo del progetto E-Power, l'unità nata per la mobilità elettrica urbana. Dopo i test di verifica e messa a punto si punta a semplificare e abbattere i costi



di FIAMMETTA LA GUIDARA - 02 nov - 18:44

[ENERGICA DELLORTO EPOWER](#)

La stagione 2020 ha visto Energica Motor Company protagonista come costruttore unico nella FIM Enel MotoE World Cup, per la quale ha un contratto fino al 2022. E proprio sulle piste del Motomondiale nasce la partnership strategica con Dell'Orto: le Energica Ego Corsa della serie iridata sono infatti equipaggiate con sistema di acquisizione Dell'Orto DoDATA.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.www.energicamotor.com**Sede Legale/Legal Headquarter**

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.





The header features the RW logo with "ROADRACING WORLD & MOTORCYCLE TECHNOLOGY" text. A "SUBSCRIBE TODAY" button with a right-pointing arrow is followed by five small thumbnail images of motorcycle racing scenes. Below the header is a black navigation bar with links: NEWS, RACING ▾, MAGAZINE ▾, VIDEOS, EVENT CALENDAR, PRODUCTS, STORE, ACTION FUND, and DIGITAL MAG.

March 16, 2020

Energica Motor Company Still Producing Electric Motorcycles In Italy

© 2020, Roadracing World Publishing, Inc. By David Swarts.



Energica's 2020-models (from left): the new Eva Ribelle, the Ego+, and the Eva EsseEsse9+. Photo by Marcello Mannoni, courtesy of Energica.

The production department of Energica Motor Company, S.p.A. continues to assemble the Ego+, Eva Ribelle, and Eva EsseEsse9+ electric motorcycles at their facility in Modena, Italy. All other Energica employees are working from home, according to Energica Motor Company Inc. (USA) CEO Stefano Benatti.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.





Riding The Energica Ego Corsa MotoE Electric Racebike

17.702 visualizzazioni • 17 mar 2020

470

27

CONDIVIDI

SALVA



Motorcycle.com 
374.000 iscritti

ISCRIVERSI

The day following the 2019 MotoGP season finale, Trizzle got the chance to test ride the Energica Ego Corsa MotoE racebike at the Valencia circuit. Now, four months later, and with the world basically at a halt to deal with the Coronavirus, we've finally had a chance to piece the video of the

MOSTRA ALTRO

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.





#teapotone #LiveYourLife #qnaTP1
Energica Eva Ribelle - 400Km Electric Motorcycle

51.506 visualizzazioni • 13 nov 2020

2255 50 CONDIVIDI SALVA ...

 TeapotOne 48.700 iscritti 

The Energica Eva Ribelle is the latest premium electric motorcycle from the Italian company Energica, with a claimed maximum range of 400km. I take the electric Streetfighter for a spin to test this out and give you my thoughts on the Energica Ribelle.

MOSTRA ALTRO

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.





Energica Electric Sportbikes Review

15.957 visualizzazioni • Trasmesso in anteprima il giorno 5 giu 2020

1,1K 457 30 CONDIVIDI SALVA ...



The Bike Show
125.000 iscritti

ISCRIVITI

The Energica Italian electric sportbikes, the same brand behind the MotoE racing series, have landed on our shores, and Donovan and Rob took the Ego and the Eva to the Cradle Road to find out what the big deal is.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.



ASPHALT & RUBBER

ABOUT A&R PRO PODCASTS ADVERTISE

BIKES

Energica Adds “RS” Models to Its Electric Motorcycle Lineup

BY JENSEN BEELER - 11/10/2020 - 5 COMMENTS

[Share on Facebook](#)[Share on Twitter](#)

+



Fresh off its news that it will continue as the MotoE bike supplier through 2022, Energica announces today that it has taken some of that knowledge from racing, and brought it to its electric motorcycle lineup.

Giving its models all an “RS” designation (standing for “Reparto Sportivo”), the Energica EGO+RS, Energica EVA EsseEsse9+ RS, and Energica EVA Ribelle RS feature new VMU software protocols that increase performance.

In practical terms, the changes are akin to new throttle map that increase acceleration. Accordingly, Energica claims a two-tenths of a second decrease on the bikes’ 0-60mph time, which is now 2.6 seconds.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com**Sede Legale/Legal Headquarter**

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

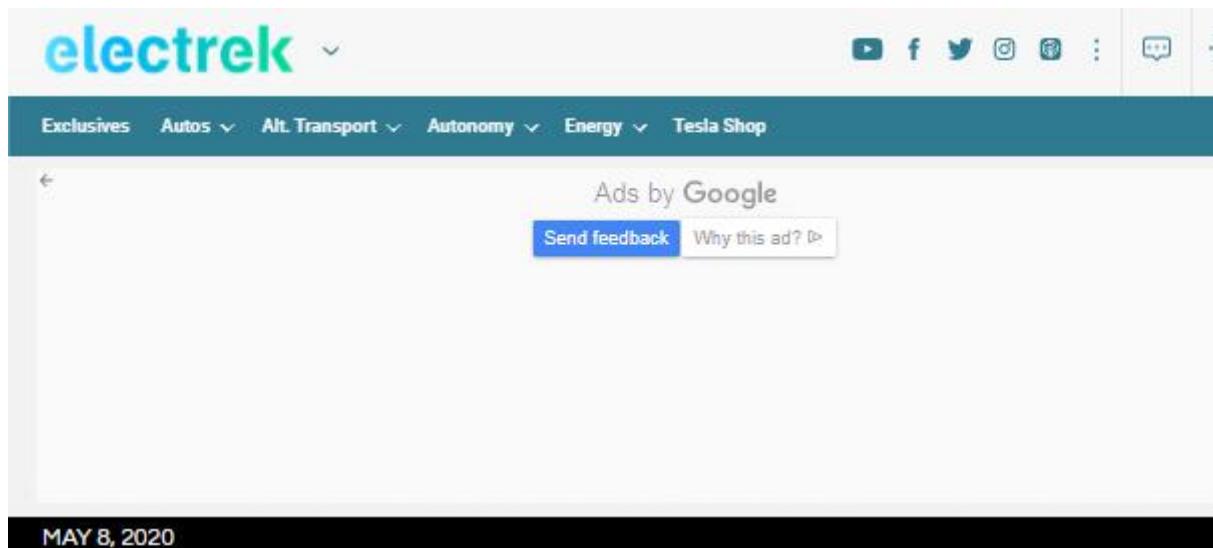
Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.





The screenshot shows the Electrek website with a blue header bar containing navigation links: Exclusives, Autos, Alt. Transport, Autonomy, Energy, and Tesla Shop. Below the header, there is a placeholder for an image with the text "Ads by Google" and buttons for "Send feedback" and "Why this ad?". At the bottom left of the main content area, the date "MAY 8, 2020" is visible.

Italian electric motorcycle company Energica boasts increased sales in US

Micah Toll - May. 8th 2020 3:48 am ET  @MicahToll



ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

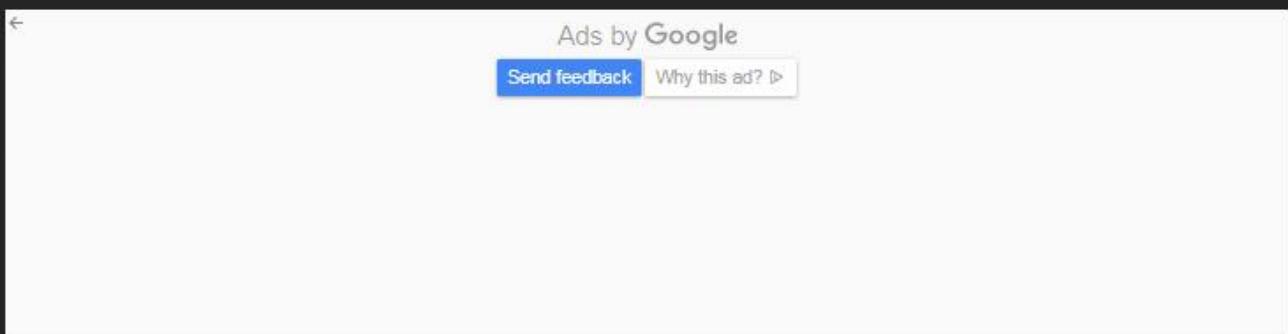
Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



[NEWS](#) [REVIEWS](#) [FEATURES](#) [LISTS](#)

Search

[Home](#) > [Energica Motor Company](#) > [News](#) > [Industry](#)

Energica Electric Motorcycles Pre-Orders, Production Way Up



ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com**Sede Legale/Legal Headquarter**

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



[Join Extra Crunch](#)[Login](#)[Search ↗](#)[Startups](#)[Videos](#)[Audio](#)[Newsletters](#)[Extra Crunch](#)[The TC List](#)[Advertise](#)[Events](#)

[More](#)Splunk
Beating The Bad Guys In 2021

Energica CEO plots her Italian EV company's reboot from lockdown

Jake Bright @JakeRBright / 9:06 AM GMT+2 • April 9, 2020

[Comment](#)

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com**Sede Legale/Legal Headquarter**

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

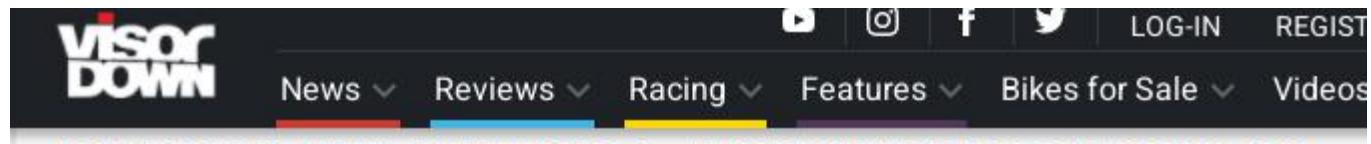
Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.





News ▾ Reviews ▾ Racing ▾ Features ▾ Bikes for Sale ▾ Videos

LOG-IN REGIST

IT HAS TAKEN ENERGICA JUST 8 WEEKS OF 2020 TO MATCH TOTAL 2019 SALES

Energica reveals it has taken as many orders for its new Ego and Eva models in just eight weeks of 2020 than it sold during the entirety of 2019



By Ollie Barstow Thu, 27 Feb 2020

Share:



0



ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.www.energicamotor.com**Sede Legale/Legal Headquarter**

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



JALOPNIK

Drive Free or Die



Shop

[HOME](#) [LATEST](#) [NEWS](#) [JALOPNIK REVIEWS](#) [THE MORNING SHIFT](#) [NICE PRICE](#) [CAR BUYING](#) [VIDEO](#)
2021 Splunk Tech Predictions

AI/ML, AR/VR, Blockchain, 5G. Which hot technologies will shape 2021? Find out.

Splunk

[OPEN](#)

MOTORCYCLES

Electric Motorcycle Maker Energica Is Joining Forces With A Startup To Build Electric Yachts


 Bradley Brownell
 12/04/20 8:30AM


Photo: Energica

Energica Motor Company, an Italian electric motorcycle maker, is working on a technological collaboration with Italian startup Sealence to produce a new boat propulsion platform called DeepSpeed. If this electric jet technology takes off, it could be revolutionary for the medium-size seagoing vessel industry.

The Energica/Sealence partnership is aimed at development and manufacturing of an electric powertrain, in the form of a solar/hydrogen/electric jet system, that would make possible long-distance water travel without a need to stop to refuel. It appears that the system will also make use of a small diesel generator to charge the battery when it's been depleted or when the boat is docked.

Data to live hosting, po networks a because he to each oth

The Data-to-Everything Plat

Recent Video


The Ginetta G55 GTA Make Silly

 Anthony Maragradi | [View](#)

Wednesday's Best D PlayStation Plus, Ea

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.
www.energicamotor.com
Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



Official: Energica adds faster 'RS' models for 2021



Italian EV brand Energica is continuing to forge its position as the leading high-performance electric bike firm in 2021 with the launch of new 'RS' versions of all three of its models.

The Energica Ego+ faired sports bike, Eva Ribelle streetfighter and Eva EsseEsse9 roadster will all be offered in RS form, with order books for the machines opening this month. Based on the existing "+" versions of the bikes, with 21.5kWh battery packs, the RS machines get remapped electronics to improve their performance, developed using lessons learnt from the firm's experience in MotoE racing.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.



Nico Rosberg Raffles Off Energica EGO Motorcycle for Charity

Formula 1 world champion and sustainability entrepreneur Nico Rosberg is giving away his electric supersport motorcycle to raise money for charities helping families in need.

By DE Editors
© August 4, 2020

Formula 1 World Champion and sustainability entrepreneur Nico Rosberg is giving away his 2018 Energica EGO electric supersport motorcycle to raise money for charities helping people in need due to the COVID-19 pandemic. The fundraising consists of an online raffle that was launched recently on the fundraising platform Vip Prize and runs until August 12, 2020.

"As Energica's financial incubators and technological partners," says Engineer Franco Cevolini, CTO and CEO at [CRP Meccanica](#) and [CRP Technology](#), "we have been supporting the development of all the Energica models from the very beginning, especially the road-going EGO which shares common ground with the Nico's custom designed 2018 Energica EGO electric sportbike."

"CRP Technology's innovative, avant-garde solutions in the field of Additive Manufacturing technology and CRP Meccanica's expertise in the field of High Precision CNC Machining process have made Energica a unique model throughout the world," Engineer Franco Cevolini adds. "CRP's know-how is present on Nico's Ego as many parts of his custom



Anyone entering the raffle has a chance to win Nico's custom designed Energica Ego electric sportbike, which will be handed over by Nico Rosberg personally during a meet & greet in his hometown Monaco. Image courtesy of CRP Technology.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.



autoevolution

Search here...

FEATURED  autoevolution's Ford Month →

by Google

Send feedback

Why this ad? ▶

:

With CharIN

Midnight
Racer FromMotorcycle
Models Can

Sales



Energica Showcases New RS Power-Up for Its E-Bikes

Home > News > Moto News

11 Nov 2020, 9:14 UTC · by Dragos Chitulescu



Italian electric motorcycle manufacturer Energica has just announced an exciting update for its 2021 line-up of e-bikes, a Reparto Sportivo upgrade, which will make the trio even faster than before.



Looks like Energica is putting that MotoE™ experience to good use, as the company will be introducing a new RS version to all three of its bikes: the Streetfighter Ribelle, the high performance Ego, and of course, the retro EsseEsse9.

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

FIM Enel MotoE™ World Cup



ULTIMATE MOTORCYCLING

2021 FIRST LOOKS ▾ REVIEW ▾ TYPES ▾ RACING ▾ LIFESTYLE ▾ GEAR/PARTS ▾ BUYER'S GUIDE ▾ GUEST POSTS
PODCAST

Community ▾ Nico Rosberg Energica Ego Raffle For Family-Oriented Charities

Nico Rosberg Energica Ego Raffle For Family-Oriented Charities



June 21, 2020

2016 Formula 1 Champion Nico Rosberg is raffling off his personal custom Energica Ego for charity. The Energica Ego is a high-performance electric superbike that puts out 159 ft-lbs of torque and has a top speed of 150 mph. Two children-focused charities will be the recipients of 100 percent raffle's receipts—Stiftung RTL – Wir helfen Kindern and its partner Nestwärme in Germany, plus The Time of Kindness Initiative by the Italian Red Cross.



2021 HOUSTON 3 FANT SUPER CROSS TIPS (111 FACTS)



ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

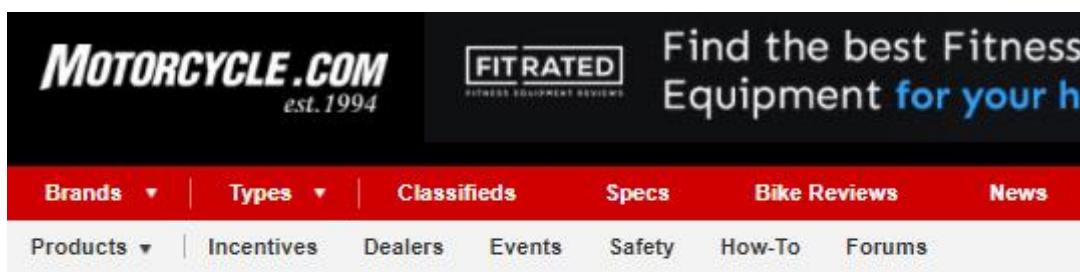
Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.





MOTORCYCLE.COM
est. 1994

FITRATED
FITNESS EQUIPMENT REVIEWS

Find the best Fitness Equipment **for your h**

Brands ▾ | Types ▾ | Classifieds | Specs | Bike Reviews | News

Products ▾ | Incentives | Dealers | Events | Safety | How-To | Forums

Energica In Collaboration To Produce Marine Powertrains

Don't Miss Stories on **Motorcycle.com**

Like 232K

Follow

35.7K followers



Share this Article:

 Share 1

 Salva

 Tweet

By [Press Release](#) | December 2, 2020 |  1

[Print](#) | [Email a Friend](#)

Energica's partnership agreement aimed at producing powertrains for other applications.

Begin press release:

Energica Motor Company S.p.A. has just begun a technological collaboration with Sealence

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.



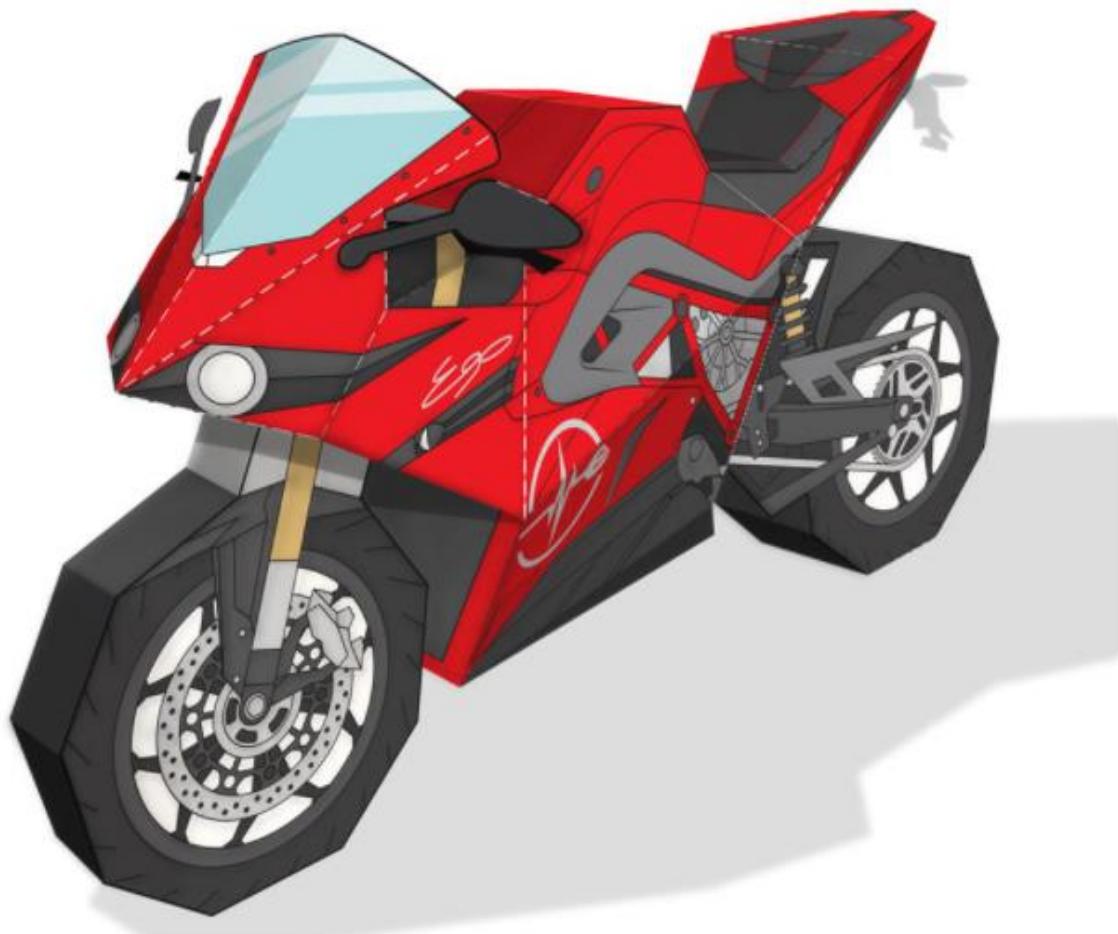
CYCLE WORLD

NEWS

Make Your Own Paper Motorcycle!

Print out our custom template and fold this Energica Ego motorcycle to life.

By Staff | May 14, 2020



Can you fold your way to two-wheeled freedom? Give it a try with our Energica Ego papercraft template: [Chris Philpot](#)

ENERGICA MOTOR COMPANY S.p.A.

www.energicamotor.com

Sede Legale/Legal Headquarter

Via Cesare della Chiesa, 150 - 41126 Modena (MO), ITALY

Sede Operativa/Operative Headquarter

Via Scarlatti, 20 – 41019 Soliera (MO), ITALY

C.F./ P.IVA 03592550366 (VAT number)

Capitale sociale/Company's Capital Capital € 181.986,30 i.v.

