

Bilan 601 sur 1 an

Voilà un an que j'ai réceptionné mon 601, et je vous envoie ce bilan au bout d'un an d'utilisation pendant lequel j'ai parcouru au alentour de 4000 kms.

J'avais fait le choix de ce modèle pour une raison de look, car peu de vélo électrique on ce coté sport, mais je m'étais également décidé après la lecture de nombreux essais positifs sur ce modèle à travers différents sites internet.

Dès le départ, je suis impressionné par le couple de ce moteur qui permet de déplacer les 40 kgs du vélo à 30 Km/h à mon compteur, sans effort particulier. Si l'on appuie sur les pédales une vitesse de croisière sur portion plane peut s'établir à 33 Km/h compteur, j'avoue même une pointe en descente à 52,5 Km/h. Le parcours quotidien pour me rendre à mon travail situé à 11 Kms et que j'effectue en partie en agglomération, se fait en 20/25 mn, ce même trajet en voiture prenant 15 à 45 mn suivant la circulation. L'autonomie est bonne et me permet de faire 2 allers-retours complets sans soucis, et un dernier où je dois au retour finir en solo sans le moteur.

Dès le départ, j'entreprends quelques modifications sur le vélo. Enlever ce fichu bruit du à la batterie qui tape dans son logement au moindre soubresaut. J'installe de la mousse sur le conteneur de batterie et sur le cadre du vélo, ainsi que sous la poignée de la batterie qui elle aussi tape incessamment sur le cadre à la moindre portion de route mal pavée.

Je rajoute un compteur pour arriver à l'heure au travail.

La selle est elle aussi remplacée par un modèle moins mous afin de pouvoir pédaler efficacement, par la même occasion je remplace le tube de selle par un modèle en alu avec un chariot réglable.

Ensuite, je suis contraint de prendre des mesures défensives pour le vélo. En effet au bout de 2 jours, je retrouve sur le parking de mon travail mon antivols à câble cassé et l'autre attaqué, mais le U a quand à lui résisté aux assauts des aigrefins.

Désormais le vélo est attaché grâce à 2 U et j'ai posé des axes antivols sur la roue avant et le tube de selle, ainsi qu'une petite alarme au mercure, (à la base prévue pour les fenêtres) qui réagit au mouvement et que j'ai fixé sur le cadre sous la batterie. Effet garanti à la moindre tentative de tripotage du vélo.

La pose du porte bagage et de sa sacoche est utilitaire et me permettent d'y ranger mon vêtement de pluie et l'outillage minimum.

Enfin j'ai modifié les systèmes d'éclairages. En effet, si l'éclairage à diode permet de bien éclairer le terrain de nuit, sa large diffusion fait qu'il est difficilement perçu par les automobilistes. Après 2, 3 frayeurs à des carrefours en soirée ou des voitures m'avaient superbement ignoré, j'ai équipé le vélo de feu avant et arrière avec des diodes plus lumineuses et je l'ai également bardé d'un maximum de bandes auto réfléchissantes autocollantes. J'en ai profité pour bannir la patte de feu avant et de klaxon en fer blanc. J'ai quand même conservé le phare avant d'origine, désormais rapidement démontable grâce à une connexion réalisée par le biais de porte fusible, ceci afin de conserver un éclairage approprié à la traversée d'un bois sans éclairer les soirs d'hivers.

Le vélo étant équipé du kit sport, j'ai également renforcé la protection par l'adjonction de garde boue supplémentaire et d'un pare boue sous le cadre; enfin dernièrement j'ai changé la potence pour un modèle réglable en inclinaison.

L'entretien courant lui doit être effectué hebdomadairement .Graissage et réglages, le poids et la vitesse contraignant à un réglage régulier des freins qui s'usent à vitesse grand v . J'ai également subi une crevaison à l'arrière, mais la fuite à été tellement importante qu'avant que le produit ne fasse effet j'étais à plat. Cette crevaison était en partie due au fait que je roulais avec des pneus usagés que j'ai depuis remplacés par des modèles plus routiers et équipés de bandes anti crevaisons.

Dans l'entretien courant, il faut également faire attention aux serrages des différentes pièces composants le vélo, le pédalier a déjà du être resserré (plusieurs fois) ainsi que l'axe du bras oscillant arrière et les boulons de suspension qui avaient également du jeu. La suspension arrière est quand elle à bout de souffle, malgré un usage uniquement routier et mon poids de 65 kgs.

A la dernière révision j'ai du la démonter et remettre des bagues autour du ressort afin d'assurer une compression correcte de ce dernier.

Plus étonnant j'ai également du resserré des pièces comme la serrure de batterie qui jouait les filles de l'air.

Dernier point sur le SAV, je suis récemment passé de nuit dans un gros nid de poule. Je ne l'ai vu qu'au dernier moment et il était inévitable, du fait que les automobiles me frôlaient à cet endroit, m'interdisant tout écart. 30 Km/H, le poids du vélo, la jante n'a évidemment pas résisté au choc.

Là, je joint un premier revendeur trouvé sur le site ISD, je lui expose mon problème. Il prends mes coordonnées, promet de me rappeler le lendemain. Sans nouvelles, je le recontacte, il me promet de contacter ISD de suite et de me rappeler dans la foulée, depuis j'attend toujours.

Je me met en contact avec un deuxième revendeur sur PARIS, qui me sert un galimatias technique pour me dire qu'il ne faut pas démonter la roue arrière, que seul une personne formé en est capable, de plus il faut une formation spécifique pour faire le réglage électronique du variateur au remontage de la roue, j'en rigole encore.

Je suis alors passé en direct par ISD, pour commander mes pièces. Le service a été très rapide et j'ai confié mon rayonnage à des spécialistes de vélo de sport.

C'est d'ailleurs une des raisons qui m'avais fait choisir le 601, car encore très proche du vélo contrairement à d'autres modèles, toute les pièces partie cycle sont disponibles partout.

En conclusion, le bilan reste très positif quand au rapport qualité/ prix et surtout performance du moteur qui ne m'a jamais fait défaut jusqu'à ce jour.