

COMPARATIF

Cinq vélos à assistance électrique à la loupe

Le roi... des centres-villes



© Photo : service presse ISD

La bicyclette comme mode de transport partagé en zone urbaine : l'idée fait son chemin et la technologie apporte son aide, notamment sur le segment des vélos à assistance électrique.



Pollution, centres-villes saturés, perturbation de la circulation, problèmes de stationnement... Les agglomérations sont quotidiennement confrontées à ce genre de difficultés. Chère au cœur des Français, la voiture a longtemps dicté sa conduite à la politique des transports en ville, et ce au détriment des déplacements alternatifs. Mais la prise de conscience des élus est maintenant bien réelle. Développement durable et qualité de l'environnement oblige, les municipalités revoient leur copie. Itinéraires balisés, aménagement de pistes cyclables, les bicyclettes sont au cœur des nouveaux projets. A côté des tramways, les deux roues font l'objet d'une extrême attention dans les plans de déplacement urbain.

Et parmi ces deux-roues, figure une nouvelle génération de bicyclette : les vélos à assistance électrique (VAE). Ceux-ci commencent à prendre une place prépondérante dans la vie de nombreux citadins. Ils constituent une alternative crédible, très économique et écologique, par rapport à la plupart des deux-roues motorisées pour un usage urbain, avec une liberté et une vitesse plus importante que les transports en commun. Mais avant de se lancer dans l'achat d'un tel produit, aujourd'hui encore onéreux, il y a quelques points à connaître. En premier lieu, la réglementation. Pour être homologués, ces vélos sont soumis à un certain nombre d'obligations.

Ils doivent notamment posséder un moteur de 250 W au plus, ne pas dépasser la vitesse maximale de 25 km/h, avoir une assistance au pédalage non automatique et ne pas posséder de poignée d'accélération, d'interrupteur, de bouton ou autre dispositif qui permette au vélo d'avancer tout seul. En second lieu, outre ces considérations techniques, c'est le comportement des vélos, leur ergonomie, tant en partie cycle qu'en partie électrique, qui fait leurs différences. Chaque machine est liée à une utilisation particulière. Bien entendu, cela commence par l'autonomie. Pas facile d'atteindre les chiffres avancés par les constructeurs : l'autonomie et les distances parcourues sont dans l'ensemble bien inférieures à ce qui est mentionné dans les brochures. ➡ Henry Salamone

COMPARATIF

Notre protocole d'évaluation

Pour notre test d'évaluation, nous avons sélectionné cinq modèles de VAE parmi les marques les plus représentatives du marché. L'objectif était, de prime abord, de qualifier l'autonomie de chaque modèle, en prenant en compte les données des constructeurs. Pour cela, nous avons mis chacun d'eux en situation sur deux parcours tracés en ville : le premier relativement plat ; le second comportant une longue côte.

Une fois franchie cette étape, nous avons déterminé, puis évalué plusieurs critères différenciateurs : la prise en main, l'assistance électrique, le freinage en simulation « catastrophe » et en utilisation normale et le confort. Enfin, nous avons noté la finition globale de la bicyclette.

Pour être honnête, il fut bien difficile de départager le Bike (OVO), l'Easy Electric (Amsterdamer) et le Speedy (ISD). Ces trois vélos à assistance électrique ont été pensés pour un usage 100% urbain. Ce qui nous a séduit en priorité ? Un porte-bagages qui peut supporter une charge maximale de 30 kg, une autonomie largement suffisante pour effectuer un trajet de 35 km en moyenne et une assistance électrique vraiment efficace pour deux d'entre-deux..

Finalement, la palme est revenue au **Speedy**. Bien conçu, la finition est des plus soignée et les solutions techniques adoptées sont sans défaut. Le moteur, placé dans le moyeu avant, offre l'avantage d'être protégé en cas d'intempéries et l'interrupteur de dosage d'assistance donne l'opportunité de gérer la puissance. La géométrie du cadre permet d'enfourcher le vélo sans aucun problème. Seul petit bémol : en cas de crevaison, démonter la roue devient... fastidieux ! On regrettera également que la potence ne soit pas réglable pour améliorer le confort de la conduite. Ce VAE obtient la note flatteuse de **16,5/20**.



Le plus produit : les accessoires de série

Les résultats



SPEEDY - ISD

- Prise en main : 1,5/2
- Autonomie : 5/5
- Assistance électrique : 4,5/5
- Confort : 2,5/3
- Freinage : 2/3
- Finition : 1/2
- Poids : 27 kg
- Le prix : 1 345 €
- La note globale sur 20 : 16,5/20

EASY ELECTRIC - AMSTERDAMER

- Prise en main : 1,5/2
- Autonomie : 4,5/5
- Assistance électrique : 4/5
- Confort : 2,5/3
- Freinage : 2/3
- Finition : 1,5/2
- Poids : 24 kg
- Le prix : 1 490 €
- La note globale sur 20 : 16/20



Le plus produit : la mise en veille du moteur dès l'arrêt du vélo.

L'Easy Electric affiche de bonnes prétentions en matière d'autonomie. Si les 50 km annoncée n'ont pas été atteints lors de nos tests, nous avons néanmoins pu parcourir près de 40 km sans aucun souci, et à 20 km/h. L'assistance électrique Sram est de bonne facture, le système de changement de vitesses est hyper pratique et le seuil d'enjambement (33 cm) convient parfaitement à une utilisation urbaine. Quant au freinage, il est efficace et performant en toutes circonstances. Seul regret, le positionnement de la batterie à l'arrière de la selle. Elle gêne pour accrocher un sac ou un panier sur le porte-bagages.

Si le **Bike** de chez OVO se retrouve sur la troisième marche de notre podium, c'est dû, en partie, à la qualité médiocre de l'assemblage de la machine, et au freinage peu performant en cas d'arrêt brutal. On n'a guère apprécié aussi les démarrages. Si vous n'êtes pas sûr du bon braquet, l'assistance s'avère pratiquement nulle et arrive tardivement. Ce qui demande donc de maîtriser parfaitement l'utilisation des vitesses. Son point fort ? L'autonomie qui est impressionnante. Nous avons parcouru 43 kilomètres avec une simple charge batterie à 25 km/h. Autre subtilité : la carte à puce. Elle rassemble toutes les données sur l'utilisation du vélo. Pratique pour le SAV. Elle fait également office d'antivol.



Le plus produit : l'autonomie vraiment performante

BIKE - OVO

- Prise en main : 1,5/2
- Autonomie : 5/5
- Assistance électrique : 3,5/5
- Confort : 2,5/3
- Freinage : 1,5/3
- Finition : 0,5/2
- Poids : 27 kg
- Le prix : 1 990 €
- La note globale sur 20 : 14,5/20

LAFREE LITE GTS - GIANT

- Prise en main : 1/2
- Autonomie : 3,5/5
- Assistance électrique : 3/5
- Confort : 3/3
- Freinage : 2/3
- Finition : 1,5/2
- Poids : 23 kg
- Le prix : 1 299 €
- La note globale sur 20 : 14/20

EMC 102 – EASY MOUV

- Prise en main : 1/2
- Autonomie : 3/5
- Assistance électrique : 3,5/5
- Confort : 0,5/3
- Freinage : 1,5/3
- Finition : 1,5/2
- Poids : 27 kg
- Le prix : 790 €
- La note globale sur 20 : 11/20

Notre conclusion

Pour résumer, un seul vélo obtient le label **Recommandé par Côté Rando.com**. Il s'agit du modèle **SPEEDY (ISD)**. Accessit pour le **EASY ELECTRIC** (Amsterdamer) et le **BIKE** (OVO) même si leurs performances sont plus contrastées. Ces deux VAE sont des machines qui restent fiables malgré tout. Quant au prix, OVO reste, à notre avis, relativement élevé par rapport à la finition globale. Enfin, le **Twist Lite GTS** de chez Giant se distingue par sa partie cycle. Sur le plan moteur, si au démarrage l'assistance est excellente, le Twist Lite GTS pêche sérieusement par son manque de puissance une fois en route. En réalité, il plafonne très vite. ➡ **Henry Salamone**