

BANC D'ESSAI : LES VÉLOS À

La bicyclette, reine du centre-ville ? L'idée fait toujours son chemin et la technologie apporte son aide, notamment sur le segment des vélos à assistance électrique. *Le Point* a passé à la loupe les cinq modèles du marché.

PAR HENRY SALAMONE

Pollution atmosphérique, bruit, centres-villes saturés... ce n'est pas nouveau, les agglomérations suffoquent sous le poids des activités humaines. Souvent pointée du doigt, la voiture, chère au cœur des Français, a longtemps dicté sa conduite à la politique des transports en ville, et ce au détriment des déplacements alternatifs. Mais aujourd'hui les choses changent. Sous la pression des associations de quartier et des habitants, les discours des élus en faveur de l'amélioration du cadre de vie ne sont plus des paroles en l'air.

A côté des tramways, les deux-roues font l'objet d'une extrême attention dans les plans de déplacements urbains. Parmi

ces deux-roues figure une nouvelle génération de bicyclette : le vélo à assistance électrique (VAE). Conçu au départ pour un marché de niche, ce dernier représente désormais un mode de transport alternatif crédible, économique, écologique et qui attire de nouveaux adeptes.

Mais avant de se lancer dans l'achat

d'un tel produit, encore onéreux aujourd'hui, mieux vaut prendre quelques précautions. Il faut d'abord bien connaître la réglementation. Pour être homologués, ces vélos sont en effet soumis à un certain nombre d'obligations. Ils doivent notamment posséder un moteur de 250 watts au plus, ne pas dépasser la vitesse maximale de 25 kilomètres/heure, 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.

A côté de ces considérations techniques, le deuxième point qui fera la différence entre les modèles concerne l'ergonomie du vélo, tant en partie cycle qu'en partie électrique. Enfin, dernière considération à prendre en compte : l'autonomie de la batterie. Malgré

tous les progrès accomplis pour l'améliorer, il est encore très difficile d'atteindre les chiffres avancés par les constructeurs : on s'en doute, l'autonomie réelle est dans l'ensemble bien inférieure à ce qui est mentionné dans les brochures.



Le Speedy ISD, le grand gagnant de notre test

	ISD Speedy	OVO Bike	GIANT Lafree Twist Lite GTS	AMSTERDAMER Easy Electric	EASY MOUV EMC 102
Prix	1345 €	1999 €	1299 €	1490 €	760 €
Poids	27 kg	27 kg	23 kg	24 kg	27 kg
Vitesses	3 vitesses	18 vitesses	3 vitesses	5 vitesses	3 vitesses
Prise en main (sur 2)	1,5	1,5	1	1,5	1
Autonomie (sur 5)	5	5	3,5	4,5	3
Assistance électrique (sur 5)	4,5	3,5	3	4	3,5
Confort (sur 3)	2,5	2,5	3	2,5	1
Freinage (sur 3)	2	1,5	2	2	1,5
Finition (sur 2)	1	0,5	1,5	1,5	1,5
Les plus	L'interrupteur de dosage de l'assistance	L'autonomie de la batterie	Le freinage performant	La mise en veille dès l'arrêt du vélo	Le rapport qualité/prix
Les moins	La potence non réglable	Le cintre trop courbé	Le manque de puissance du moteur	L'emplacement de la batterie sous la selle	La finition globale
Note du « Point »	▶ 16,5/20	14,5/20	14/20	16/20	11,5/20

ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Nous avons, pour notre banc d'essai, sélectionné cinq modèles de VAE parmi les cinq marques les plus représentatives du marché. 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. Leurs porte-bagages peuvent supporter une charge maximale de 30 kilos. Leur autonomie est largement suffisante pour effectuer un trajet de 35 kilomètres en moyenne. Enfin, l'assistance électrique est vraiment efficace pour deux des trois modèles précités.

Finalement, la palme est revenue au Speedy d'ISD, qui recueille la note de 16,5/20. Il est bien conçu. La finition est très soignée. Et les solutions techniques adoptées sont sans faille. 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'occasion de gérer la puissance. La géométrie du cadre permet d'enfourcher le vélo sans aucun problème. Seuls petits bémols : en cas de crevaison, démonter la roue est assez fastidieux. On regrettera aussi que la potence ne soit pas réglable, afin d'améliorer le confort de conduite.

Le Easy Electric Amsterdamer avec ou sans équipements



Le Bike d'OVO, le troisième de notre classement



De son côté, l'Easy Electric d'Amsterdamer fait, avec 16/20, également partie du « Choix du Point ». Il affiche de bonnes prétentions en matière d'autonomie. Si les 50 kilomètres annoncés n'ont pas été atteints lors de nos tests, nous avons néanmoins pu parcourir près de 40 kilomètres, sans aucun souci et à 20 kilomètres/heure. L'assistance électrique Sram est de bonne facture, le système de changement de vitesses vraiment très pratique et le seuil d'enjambement (33 centimètres) 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 d'OVO doit se contenter de la troisième marche de notre podium avec seulement 14,5/20, c'est en partie en raison de la qualité médiocre de l'assemblage de la machine, et du freinage peu performant en cas d'arrêt brutal. On n'a guère apprécié non plus les démarrages : si vous n'êtes pas sur le 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 à 25 kilomètres/heure avec une seule batterie. 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.

Enfin, le Lafree Twist Lite GTS de Giant se distingue par sa partie cycle. Il comprend un cadre aluminium, une suspension avant, deux freins à tambour qui assurent un freinage correct et une potence réglable. Sur le plan moteur, si au démarrage l'assistance est excellente, le Lafree Twist Lite GTS pêche sérieusement par son manque de puissance une fois en route. En réalité, il plafonne très vite. Domage, enfin, que l'éclairage fonctionne avec deux sources différentes. À l'arrière par piles, et à l'avant par rotation du moyeu. Résultat, une fois le vélo arrêté, le phare... s'éteint ! ■

NOTRE PROCÉDURE

Nous avons, dans un premier temps, testé l'autonomie de tous les modèles. Pour cela, nous les avons mis en situation sur deux parcours urbains : le premier relativement plat ; le second comportant une longue côte. Une fois franchie cette étape, nous avons déterminé puis évalué plusieurs critères : la prise en main, l'assistance électrique, le freinage en simulation catastrophe et en utilisation normale ainsi que le confort global. Enfin, nous avons noté les finitions de la bicyclette ■