

Le vélo électrique, pour soulager les mollets



Le CyclO₂ City.

Les vélos assistés, qui voient l'électricité renforcer des coups de pédales, ont fait de nets progrès, et se démocratisent.

Et si on se remettait au vélo? Jusqu'à présent, la question était vite évacuée et la même réponse revenait: trop dangereux, trop fatigant. Mais voilà que les municipalités encouragent les deux-roues et que les constructeurs ont eu l'idée de donner un coup de pouce électrique aux bons vieux vélos. Ces vélos à assistance électrique sont arrivés sur le marché il y a une petite dizaine d'années. La technique a fait de gros progrès et nous trouvons sur le marché de vrais vélos dotés de batteries légères et qui ont, malgré tout, de bonnes réserves.

Nous avons testé un modèle classique de la société CyclO₂, spécialisée dans la commercialisation de vélos électriques fabriqués en Chine.

Première impression: c'est d'abord un vélo, avec un dérailleur Shimano cinq vitesses, un porte-bagages à l'arrière, un panier à l'avant et un petit antivol. Un vélo certes un peu plus lourd que d'ordinaire. De 25 à 39 kg selon le type de batterie et le cadre, acier ou aluminium. Plus c'est léger, plus

«vélo» argumente Alexis Brichard, patron d'ACB (1). Les avantages du vélo? L'accès aux pistes cyclables, (interdites aux deux-roues à moteur), pas de casque obligatoire même si un casque de protection est chaudement recommandé, et pas d'assurance obligatoire, ni de plaque à l'arrière.

Pour rouler avec un vélo à assistance électrique, à vrai dire, il n'y a rien à faire: simplement tourner une clé et commencer à pédaler. Le moteur électrique se met en marche et apporte soit une aide dite «économique», pour rouler lentement, soit une assistance un peu plus énergique, qui pousse un peu plus le vélo dans les côtes. C'est une assistance discrète, pas une propulsion. Mais attention, il faudra être vigilant sur la qualité du frein – si possible un frein à tambour à l'arrière – car même si cette aide électrique n'est pas très puissante, elle pousse réellement et on peut vite se retrouver un peu trop près de l'arrière d'une voiture.

Pas d'autres précautions à prendre. Un voyant lumineux de charge de batterie permet d'alerter l'utilisateur. Une batterie normale permet d'effectuer entre 30 et 50 kilomètres en fonction du type de terrain et du poids de l'utilisa-

c'est cher. Mais c'est un deux-roues qui reste très maniable. Celui que nous avons essayé avait une suspension avant un peu dure mais un confort tout à fait acceptable. Comme sur un vélo à grande roue et à jante étroite avec chambre à air gonflée, avec un produit anticrevaison.

Deuxième impression: c'est un vélo pour fainéant ou pour personne un peu âgée ou pas très sportive qui ne veut pas se fatiguer dès qu'il y a un peu de pente. Un vélo où on avance presque sans pédaler et en silence, juste avec un léger sifflement. Mais il faut toujours au moins faire tourner les pédales, sinon le moteur s'arrête. C'est ce qui différencie le vélo à assistance électrique d'un Solex, par exemple, qui lui est tout électrique. *« On ne peut pas avoir les avantages du vélo et ceux de la moto. Or là, il s'agit bien d'un*

teur. Cette batterie (au plomb ou au lithium) se détache facilement et peut être apportée au domicile

Il faut toujours au moins faire tourner les pédales, sinon le moteur s'arrête.

ou au bureau. Au lithium, elle ne pèse que deux kilos. Après cinq heures de charge, le cycliste peut repartir à une allure constante de 18 ou 20 km/h, sur plat comme dans les

côtes. Le vélo à assistance électrique (2) est évidemment idéal en ville. Il est économique, propre et écolo. Mais encore cher: entre 800 et 1 000 € selon les modèles.

(1) ACB, 127 bis, rue du Ranelagh, Paris (XVI^e). Cette PME dispose d'une trentaine de points de vente en France. www.cyclo2.com.

(2) On le trouvera au Mondial du deux-roues, du 29 septembre au 2 octobre, à la Porte de Versailles. Site: www.mondial-deuxroues.com