

L'utilisateur peut choisir d'activer le moteur – ou non – ainsi que son intensité.



Le moteur est bridé à 25 km/h. Au-delà de cette vitesse, il ne soutient plus l'effort du cycliste.

pédaler pour que l'assistance fonctionne», précise Angelo Travaglini. Pas question donc de se reposer complètement à la montée. Il faut constamment fournir un effort, si maigre soit-il, pour avancer. «Je vous propose d'essayer ce modèle qui est assez récent et clairement profilé pour la ville. C'est celui que je vends le plus.»



La batterie, amovible, peut se recharger en quelques heures sur n'importe quelle prise (230 volts).

### Un look branché

Au premier coup d'œil, le design est agréable, les courbes harmonieuses et la couleur passe-partout. Côté technique, les sept vitesses fonctionnent comme celles d'un vélo classique. Une batterie amovible fournit l'énergie au moteur situé à la place des plateaux.

Les explications quant à l'utilisation données par le professionnel sont réduites au strict minimum. Et pour cause: la prise en main de l'engin est d'une facilité déconcertante. Sur le guidon, un bouton pour la mise sous tension, un second qui permet de choisir si l'on veut que l'assistance au pédalage soit faible, moyenne ou forte et un indicateur du niveau de charge de la batterie. Rien de plus.

Bien entendu, cette technologie de pointe a un coût. Il varie du simple au triple, de 2000 à 6000 francs, en fonction du fabricant et des spécificités techniques. Le modèle testé, de la marque suisse *Flyer*, vaut 3990 francs. Bien sûr, une fois

cette dépense initiale consentie, le prix au kilomètre est dérisoire (le fabricant le chiffre à 0,3 centime). N'empêche, lorsqu'on fait un achat de ce prix, on attend des performances à la

hauteur. En selle donc pour un petit test!

### Une impression de légèreté

Dès le premier coup de pédales, je me sens comme poussé par

une force invisible. Surprenant. En roulant, le poids du deux-roues – une bonne vingtaine de kilos tout de même – se fait vite oublier. Une longue ligne droite: j'accélère et avoisine sans peine les 25 km/h. Atteindre cette vitesse presque sans effort procure une sensation grisante. Voilà que je dépasse une cycliste qui mouline à un rythme pourtant soutenu.

Soudain, l'assistance électrique se déclenche et je me retrouve à pédaler, moi aussi, «dans le dur». Problème technique? Pas du tout! Si le moteur s'arrête à partir de 25 km/h, c'est pour éviter que le vélo ne devienne, au regard du code de la route, un vélomoteur – ce qui nécessiterait un permis de conduire et une immatriculation. Si je veux dépasser cette vitesse, ce sera uniquement à la force de mes mollets... ou à la descente!

### Le verdict de la montée

Passons aux choses sérieuses. Je rétrograde jusqu'en première et attaque une pente parmi les plus raides de Lausanne (chemin de Préville). Le moteur va-t-il tenir le coup? Et mes jambes?

Ces inquiétudes se dissipent dès les premiers mètres de l'ascension. Le rythme est certes modéré mais je monte sans forcer, en restant bien assis sur la selle. Inimaginable avec un vélo traditionnel. 150 mètres plus haut, me voilà de retour au plat, à peine essoufflé. Essai concluant!

### Bien choisir votre vélo électrique

Le prix d'un vélo électrique oscille entre 2000 et 6000 francs. Entre confort et performances, robustesse et légèreté, il faudra mettre des priorités. Le choix d'une marque puis d'un modèle de vélo électrique doit être basé sur l'utilisation que vous allez en faire. Il faut donc commencer par définir vos besoins. Quelle est la longueur du trajet? Plutôt en ville? A la campagne? Plusieurs membres de la famille vont-ils l'utiliser? En fonction des réponses que vous fournirez, le vendeur sera en mesure de vous présenter un produit adapté. Prêtez une attention particulière à l'autonomie qui varie du simple au double suivant le fabricant (entre 25 et 50 kilomètres). Bien que ces chiffres soient des estimations qui varient passablement en fonction

de la déclivité des trajets que vous effectuez, de l'usage que vous faites de l'assistance électrique ou encore du vent, ils donnent un ordre de grandeur. Avant de l'acheter, il n'y a qu'un moyen de savoir si tel ou tel modèle vous convient: il faut l'essayer. La plupart des revendeurs proposent des essais gratuits pour une journée, voire plus. L'association «Lausanne Roule» ([www.lausanneroule.ch](http://www.lausanneroule.ch)) prête également quelques modèles électriques.

#### Sur le web:

[Easycycle.ch](http://Easycycle.ch) permet de comparer plusieurs vélos électriques: [www.easycycle.ch](http://www.easycycle.ch)  
Topten.ch propose un test de différents modèles: [www.topten.ch](http://www.topten.ch) (rubrique «Mobilité»)