



**REPORTAGES** : AIVÉE / O'SYMETRIC - **COMPARATIFS VÉLOS** : 4 VÉLOS DE LUXE / 3 VÉLOS ENTRE 3 450 & 3 800 € / 2 VÉLOS ENTRE 1 750 & 2 200 €  
**MATCH** : SHIMANO ULTEGRA VS ULTEGRA Di2 - **TEST VAE** : GITANE E-RAPIDE  
**PANORAMA** : HOUSSES DE TRANSPORT - **GRAND TEST ROUES CARBONE 2018** : 15 PAIRES TESTÉES

| Bel : 8,50€ | Lux : 8,50€ | Can : 12,99 \$CAD | Gr : 8,50€ |  
| Dom/S : 8,50€ | Portugal.Cont : 8,50€ | Ch : 13CHF |





# GITANE E-RAPID

*Un « double plateau » électrique qui en donne pour son argent. Et même un peu plus... C'est à Lyon que nous avons pu prendre en mains ce VAE de route qui vient enrichir cette famille de machines aussi ludiques qu'efficaces. Même avec un « petit » moteur de 250 watts, ce qui le laisse dans la légalité, l'E-Rapid fait un tabac.*





## Je ne m'en lasse pas : les VAE de course sont des machines exceptionnelles ! ”

L'E-Rapid est un VAE de course construit sur la base d'un cadre en aluminium disponible en quatre tailles, d'un moteur Yamaha qui embarque un double plateau, et d'un freinage à disques Shimano Ultegra. Tout comme la transmission, d'ailleurs. C'est donc un mix parfait entre fonctionnalité et fiabilité. On sait d'avance que tout va bien fonctionner et pour longtemps. Premier et excellent point.

### Sur la route

Je ne m'en lasse pas : les VAE de course sont des machines exceptionnelles ! Ça roule bien naturellement, l'assistance est omniprésente dès que la route l'exige, et on a l'impression de pouvoir affronter le monde entier. L'E-Rapid est de cette veine. Sauf que grâce à la conception du moteur Yamaha, le double plateau embarqué permet de faire encore un pas vers le vrai vélo de course. Il en a toutes les qualités : on manipule les vitesses exactement comme sur un course ; notamment du côté des plateaux, bien sûr, ce qui est un vrai changement par rapport à un Haibike à moteur Bosch, par exemple. Avec deux mille euros de moins, une paille ! De plus, on peut du coup aller plus vite que les 25 km/h légaux, simplement en mettant un plus gros développement. Il est en effet aisé d'atteindre les 30 km/h sur le plat sans beaucoup d'efforts, et surtout sans avoir l'impression de « tirer » le moteur, contrairement au Bosch.

Avec ses trois modes d'accompagnement, Eco, Standard et High, on est préparé pour toutes les situations. Dans la très difficile côte vers Notre Dame de Fourvière, juste au-dessus du tunnel bien connu des vacanciers parisiens, nous avons effectué plusieurs tests.

Il s'avère que sur une route à 14% de dénivelé (10% de moyenne), même le mode Eco permet de grimper en offrant un mix effort/assistance qui fera toujours de vous un sportif. C'est tout sauf un détail. Comprenez qu'en mode Eco, vous faites vraiment du vélo. Comme sur une machine normale, vous jouez du dérailleur, et il paraît tout à fait logique de mettre tout à gauche pour soulager le moteur et produire votre propre effort. Cela vous fait monter à 9-10 km/h et mouliner. Au passage, l'indication de la cadence de pédalage au tableau de bord est une idée géniale ! C'est vraiment impeccable. Ensuite, libre à vous de passer en mode Standard où l'assistance est déjà particulièrement efficace. Mais c'est une autre approche.

L'E-Rapid, et c'est son très grand avantage, se comporte donc presque comme un vélo normal, mais il propose en plus la parade en cas de grosse baisse de rythme ou de... fringale !

Son rayon d'action est, en mode Eco, énorme. Vous pourrez, en fonction de votre poids, vous attaquer à des sorties montagnardes de 70 à 80 km (si vous faites moins de 75 kg). On ne peut s'empêcher de l'imaginer piloté par son conjoint, étant soi-même sur son vélo classique pour des sorties en amoureux ! Top.





Mais il est aussi redoutable en ville. Son accélération, en mode Standard, fait merveille, tout comme son freinage. Le cadre est prévu pour recevoir des garde-boue en cas de besoin. Les roues aluminium et les pneus de 28 assureront une bonne fiabilité et encaissent les passages de trottoirs et autres obstacles urbains sans problème.

Côté pratique, on a droit à un blocage rapide à l'arrière, mais un axe traversant devant. Il vous faudra donc toujours un canif BTR dans la poche en cas de crevaison. Notez aussi qu'il sera impératif de retourner le vélo pour réparer, car il pèse son poids, et maintenir la fourche tout en enfilant l'axe traversant est quasi impossible (on prendra soin d'enlever le display, par ailleurs amovible. Très bien). Derrière, avec le blocage rapide, pas de problème. Ça fonctionne comme avec un vélo normal.

En clair, on n'a rien à reprocher à l'E-Rapid. C'est une vraie réussite. Sa seule limite sera de se frotter à de bons cyclospor-tifs, sur le plat, qui forcément vous mettront entre 5 et 10

km/h dans la vue. Mais excepté si vous êtes de Roubaix ou des polders néerlandais, vous vous « referez » très vite à la moindre côte de bon aloi. Nous en profiterons pour, encore une fois, fustiger cette loi débile qui interdit aux VAE de dépasser les 25 km/h. Quand on sait que n'importe quel cycliste entraîné passe son temps entre 25 et 40 km/h, on ne peut que constater que les « incompetents » de la sécurité routière démontrent encore leur total décalage par rapport à la vraie vie !

Un mot sur la batterie et l'autonomie. A clé, elle se démonte en un clin d'œil et se charge soit sur le vélo, soit chez vous. Avec 500 watts/h, la batterie du Gitane vous assure, en toutes circonstances, une autonomie de 50-60 km. Si vous faites moins de 80 kg et que vous évoluez dans un pays de routes vallonnées, vous passez à 80 km. Enfin, en faisant un peu attention à mouliner et avec une pratique sur du plat, vous dépasserez allégrement les 100 km. Ça commence à être franchement bon, non ?



### En ville, attention, nous sommes furtifs !

J'ai testé le vélo tout un après-midi, dont une partie dans le centre-ville de Lyon. Il va falloir redoubler de vigilance, mes amis. Après avoir évité deux piétons, sur une piste cyclable (!) qui, visiblement, n'avaient jamais vu un vélo de leur vie, je n'ai finalement pu éviter le duo féminin de « fashion victims » en chasse, dont l'une des deux a traversé la route, d'un coup d'un seul, sans jamais regarder ! Elle avait pourtant l'air d'être normale, mais jamais je n'ai pu lui faire comprendre que si je n'avais pas piilé « à mort », je l'aurais fait valdinguer à cinq mètres, avec un bon choc à la tête en prime ! Lorsque l'autre m'a demandé « pourquoi je faisais du vélo ici ! », j'ai compris que toute explication du danger était vaine.

Faites donc vraiment attention pour deux. Les piétons sont les plus dangereux. Ils ne nous entendent pas, et on arrive souvent plus vite qu'un vélo classique.

### L'E-Rapid ? J'achète !

Quand on voit les tarifs pratiqués pour les vélos électriques de marque, on se demande parfois s'ils ne sont pas un peu tombés sur la tête, ou s'ils nous prennent seulement pour des idiots. Malheureusement, cela a l'air de marcher.

Gitane a choisi de proposer quelque chose d'à peu près cohérent, avec ses 2999 euros. Merci messieurs. Nous, nous avons adoré ce vélo. Il n'y a donc aucune raison valable pour mettre un euro de plus dans un VAE. Ou alors, il va falloir qu'on nous explique. Enfin, si vous envisagiez de pouvoir rouler avec vos amis autour des 35 km/h, et même un peu plus sur le plat, même si c'est hors-la-(stupide) loi, il est très facile de faire débrider le moteur Yamaha ! Bref, avec l'E-Rapid, tout est possible... /

### FICHE TECHNIQUE

Cadre	Aluminium	Pneus	Schwalbe Durano 700x28
Fourche	Carbon, pivot aluminium	Chaîne	Shimano
Jeu de direction	NC	Cassette	Shimano Ultegra 11x32
Pédalier	NC	Cintre	TEC aluminium
Boîtier de pédalier	/	Potence	TEC Aluminium
Dérailleur arrière	Shimano Ultegra	Pédales	VP résine. A cale-pieds
Dérailleur avant	Shimano Ultegra	Selle	Selle Italia X3
Leviers de freins/vitesses	Shimano Ultegra	Tige de selle	TEC, 27,2 mm. Doubles vis latérales
Etriers de freins	Shimano Ultegra Disc Hydro	Tailles	S, M, L et XL
Moyeux	NC	Poids	21,7 kg
Jantes	Stormer Disc 25 (aluminium, pneus)		

**PRIX 2999** EUROS