

NOS ESSAIS



La batterie amovible est intégrée dans le tube oblique du cadre du vélo pour plus de discrétion et de confort.



GITANE

B21

gitane.com

2 999 €

FICHE TECHNIQUE

- Batterie : 36 V - 11,6 Ah
- Autonomie : 145 km max.
- Freins à disque hydraulique
- Poids : 23,4 kg

LA PROMESSE DU PRODUIT

Un vélo à assistance électrique taillé pour la ville, et plus encore.

NOTRE AVIS

FINITIONS : ★★★★★

PRIX : ★★★★★

ERGONOMIE : ★★★★★

FONCTIONS : ★★★★★

Note globale

★★★★★

LES +

- La batterie amovible cachée dans le cadre
- L'assistance électrique souple
- Les freins à disque hydraulique
- Les attributions sportives

LE -

- La fourche trop dure

VERDICT

PROMESSE TENUE!

Rien n'est laissé au hasard : assistance performante, éclairage automatique, design, matériaux de qualité... Il ne manque qu'une fourche télescopique pour plus de confort.

VÉLO ÉLECTRIQUE

GITANE - B21

À la fois urbain et sportif

Les vélos à assistance électrique (VAE) ont désormais leur prime nationale à l'achat. Fixée à 20 % de leur prix et plafonnée à 200 €, elle est valable jusqu'au 31 janvier 2018 (à demander sur bit.ly/LPP-434-1). Elle n'est pas cumulable avec celles proposées, pour le moment, par quelques villes seulement. Pour les Parisiens, par exemple, les 400 € remboursés par la Mairie de Paris sont plus attractifs que la prime nationale. Pour être éligible, votre vélo doit être acheté neuf, ne pas être équipé d'une batterie au plomb et avoir une assistance bridée à 25 km/h (elle se coupe automatiquement au-delà). Une aide bienvenue au regard du prix du Gitane B21 !

Vraiment élégant

Premier contact et première bonne surprise : le B21 est séduisant ; sa batterie (jusqu'à 145 km d'autonomie) dissimulée dans le tube oblique y est pour beaucoup. Amovible, elle peut être retirée pour être rechargée, le vélo restant au garage. C'est très pratique lorsque l'on habite en étage, ce VAE pesant plus de 23 kg. Afin d'éviter qu'on ne vous la vole, elle est sécurisée par une serrure. Les câbles des freins et du dérailleur ont, eux aussi, été insérés dans le

tube. Rien ne dépasse ! Les lignes épurées combinées au beau noir mat du cadre parachèvent l'ensemble. N'hésitez pas à vous rendre sur notre page Facebook (facebook.com/leparticulierpratique) pour voir les vidéos que nous avons réalisées.

Idéal en ville

Le démarrage est souple, sans secousses. L'assistance électrique se déclenche automatiquement dès le 1^{er} coup de pédale. Pour plus de fluidité et d'efficacité, il est préférable de jouer sur les pignons du dérailleur : avant de vous arrêter à un feu ou à un stop, passez sur un petit braquet (sur les grands pignons, ce vélo ne possède qu'un seul plateau), cela facilitera le démarrage, l'assistance se lançant alors plus rapidement. C'est une habitude à prendre, fort utile au milieu de la circulation.

La conduite du B21 est particulièrement aisée. Le moteur placé dans le pédalier et la batterie intégrée dans le cadre offrent un parfait équilibre. Le centre de gravité du cycle est beaucoup plus bas que sur des modèles dont l'assistance est incorporée au moyeu de la roue et l'accu glissé sous le porte-bagage. Je me suis coulé sans problème dans la circulation parisienne, et j'ai même traversé la place de l'Étoile, chose quasi impossible avec un vélo standard, à moins d'avoir de très bonnes jambes ! Sans être un véritable modèle sport, le B21 affiche quelques aptitudes dans ce domaine, d'où l'absence de fourche télescopique. Ça le rend plus nerveux à l'accélération, mais bien moins confortable sur des pavés... ■

Benoît Henri