

Quelques suggestions pour l'achat d'un VAE utilitaire multi-utilisateurs

Motorisation : pour un usage strictement urbain inutile de monter en gamme pour l'autonomie de la batterie. Par contre le **moteur central** est à privilégier. C'est celui dont la conduite est la plus naturelle avec un **centre de gravité bas et centré**. Les moteurs dans le moyeux sont généralement moins cher mais la tenue de route et les réactions sont parfois "déroutantes" (surtout moyeux avant) et pourrait surprendre un utilisateur peu expérimenté.

Cadre : le col de cygne (ouvert) paraît le plus accessible car facile à enjamber. Toutefois, si on lâche le guidon à l'arrêt, on ne peut pas coincer le vélo entre les jambes et il y a un risque de chute s'il pivote.

Le **cadre unisexe** est un meilleur compromis.



Taille : Sur une taille **intermédiaire** l'ajout d'une **tige de selle télescopique** permettra à chaque utilisateur d'ajuster la hauteur au millimètre en étant assis sur le vélo. Cet accessoire a un coût mais évitera le vol, en étant boulonné, et surtout l'usure et les mauvais réglages avec à terme des serrages rapides qui ne serrent plus et des selles qui s'abaissent en roulant ou sont fixées de travers.



Roues: On trouve soit des roues au standard route (700 mm avec pneus étroits), soit VTT (29 et 27,5 pouces avec pneus "ballons"). Les **pneus de gros volume** offrent plus de **confort** et de **polyvalence** en permettant de rouler plus aisément sur du chemin non bitumé. Leur inertie est largement compensée par l'assistance électrique. Par contre, ils ne sont pas compatibles avec les "râteliers" roues avant.

Transmission : Les VAE ont généralement 1 seul plateau et uniquement des vitesses arrières. L'assistance n'impose pas de gros développement (et généralement les novices restent sur un pignon intermédiaire). Un **dérailleur classique** est plus facile à entretenir que des vitesses dans le moyeu (compliqué à démonter pour une simple réparation de crevaison). La transmission par courroie est aussi un luxe. Un simple cache chaîne suffit pour ne pas salir les pantalons.



Antivol : la possibilité d'avoir un **bloque roue intégré** (parfois d'origine) est à vérifier (boulons sur les haubans). Il reste sur le vélo et avec des versions KR (Key Retaining), la clé ne se retire que quand il est fermé. Certains se complètent par une chaîne pour accrocher un point fixe (un arceau !).



Porte bagage : il est indispensable. Avec la norme Racktime® la fixation d'accessoire se fait très simplement et on trouve une gamme très variée.



Le panier de guidon est aussi un accessoire très pratique pour son accessibilité. Par contre il faut éviter de trop le charger pour ne pas se déséquilibrer.

