



Le vélo cargo made in France

Connue depuis plusieurs années pour ses triporteurs compacts de la marque Kiffy, la société stéphanoise Easy Design Technology a lancé en 2021 son tout premier biporteur, le Capsule. Si ce modèle de type longtail arrive sur un secteur très concurrentiel, il peut se targuer d'être 100% fabriqué en France.

Prix : 4399 €
Poids : 29 kg
Batterie : 400 Wh

Le made in France, on en parle beaucoup mais on le voit rarement, surtout dans l'univers de la petite reine qui offre plus de l'assemblage fait en France. Qu'elle est loin l'époque florissante de l'industrie du vélo en région Auvergne Rhône-Alpes ! Mais elle n'a pas abdiqué ! Cela fait des années que Kiffy tente de la remettre au goût du jour avec ses triporteurs. C'est sur cette production de prod

mité que la marque entend faire la différence avec son tout nouveau vélo cargo compact. Certes, le Capsule n'est pas le premier vélo du genre en France, loin s'en faut ! Mais avec une création, une fabrication du cadre (de la soudure à la découpe laser en passant par le cintrage et la peinture) et un assemblage entièrement faits dans l'Hexagone, il se démarque de la concurrence par sa réactivité.

Il peut s'adapter rapidement aux différentes remontées d'informations des consommateurs. Cette proximité a également permis de développer ce modèle très rapidement. Moins de deux mois ont été nécessaires entre la naissance du projet et les premiers tours de roue dans l'atelier avant le passage de norme un mois plus tard... Pas sûr qu'une production en Asie aurait rendu la chose aussi rapide...

Si le Capsule, de type longtail, arrive sur un secteur très concurrentiel, il peut se targuer d'être 100% fabriqué en France



La panier est long, et il est fixé sur la colonne de direction. Il ne tournera pas avec le guidon, ce qui imposera de ne pas oublier son encombrement lorsque vous tournerez. La batterie est logée au plus bas pour une meilleure répartition des masses. Il faudra cependant avoir le coup de main pour la retirer pour la recharger.

Mais venons-en au vélo. Premier constat, il est compact et presque frêle avec son simple tube diagonal, là où la plupart de ses concurrents possèdent un double tube. Deuxième constat, son poste de pilotage est très haut, un parti pris des concepteurs qui souhaitent offrir une position de pilotage très droite, à la hollandaise. Une fois en selle, on se retrouve donc avec les bras assez hauts et très pliés. Impossible de l'abaisser, le réglage ne s'effectuant que vers le haut pour les grands gabarits car ce vélo n'est disponible qu'en une seule taille. C'est un peu déstabilisant, pas très ergonomique, mais on finit par s'y habituer... Troisième constat, le centre de gravité est très bas. Cela est dû, entre autres, à la forme du

cadre avec enjambement abaissé très pratique, mais aussi à l'emplacement central du moteur et aux petites roues de 20". On a donc un vélo extrêmement stable, même chargé. En revanche, attention au passage de trottoir un peu trop haut. Et encore, notre modèle d'essai était équipé d'une béquille latérale alors que les premières versions possédaient une béquille centrale qui réduisait encore l'espace avec le sol !

Côté équipement, le Capsula est plutôt bien pourvu avec des freins à disques hydrauliques Magura très sécurisants, une transmission à 10 vitesses, une fourche suspendue Suntour Mobie qui fonctionne vraiment très bien et un éclairage de qualité Spanningo.

CARACTÉRISTIQUES

Cadre : aluminium 6066-T6
 Fourche : Suntour Mobile A32 Cargo
 Transmission : Shimano Tiagra, 10 vitesses
 Freins : disques hydrauliques Magura MT4
 Selle : M-Wave
 Pneus : Schwalbe Big Apple, 20x2.15
 Éclairage : Spanninga
 Moteur : Bosch Performance Line
 Batterie : Bosch Powerpack, 36 V, 11,6 Ah
 Autonomie : 80 km
 Temps de charge : 3 à 4h
 Distributeur : www.kiffy.fr

ON AIME Son caractère compact
 • Sa stabilité • Le bon rapport poids/puissance

ON REGRETTE L'absence à l'arrière de pièces de protection entre le cadre en aluminium et les barres de maintien en acier



La commande Bosch est simple, un peu grossière mais très lisible. Par contre, elle ne se retire pas lorsque que vous parquez votre vélo.

La petite roue avant offre une très bonne maniabilité, et côté confort, elle est associée à une fourche suspendue qui offre un bon lisage de la route.

**Un moteur coupleux**

En plus, il est livré avec son porte-bagages avant capable de supporter jusqu'à 20 kilos de charge. Et comme il n'est pas fixé sur la direction, il ne modifie quasiment pas son comportement. Au niveau de la motorisation, il reçoit un moteur Bosch Performance Line délivrant un couple maximum de 65 Nm. Cela permet de venir à bout des côtes (le butte Montmartre à Paris a été passée sans souci) sans s'essouffler, même quand le vélo est chargé d'une trentaine de kilos à l'arrière. Le moteur n'est jamais à l'apogée ! Il est alimenté par une batterie de 400 Wh positionnée de manière oblique derrière le tube de selle. Sa manipulation n'est pas très aisée mais une fois le bon coup de main attrapé, ça joue.



Le vélo se prend très facilement en main, se pilotant comme un vélo classique. Les poignées, très élégantes, offrent une bonne prise en main et le confort est bien là. On peut clairement remarquer la fourche suspendue et les pneus Schwalbe Big Apple en section de 2.15". Il se manie très facilement et l'on a plaisir à le rouler au quotidien, quelle que soit la destination. Certes, une fois équipé des barres de maintien et des repose-pieds pour la sécurité des enfants installés derrière, il devient un peu plus difficile à caser dans un garage à vélo, mais cela reste possible, d'autant plus qu'on peut le mettre assez facilement en position verticale et que le guidon se plie pour un gain de place. ■