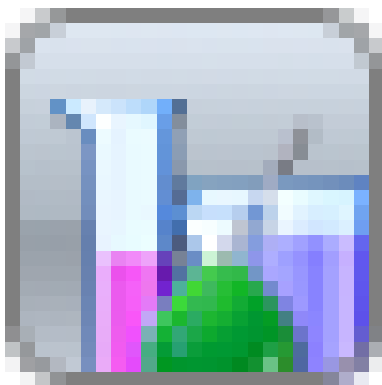


<http://archoslounge.net/Test-Archos-Bolt-trottinette.html>

Test Archos Bolt, trottinette électrique de la marque !

- Lounge Archos - Tests -



Date de mise en ligne : samedi 1er avril 2017

Copyright © ArchosLounge - Tous droits réservés

Introduction

L'Archos Bolt, trottinette électrique de la marque, est comme la majorité des produits proposés : une chinoiserie rebadgée.

Est-ce un mal pour autant ? Archos a toujours la main sur le cahier des charges exigé et il faut l'admettre, c'est une bonne solution pour perdurer dans ce contexte ultra dynamique et concurrentiel.

La marque s'est aussi diversifiée : finie la période des PMP 100% made in Archos, quasi marché de niche, et bonjour l'inondation de Smartphones, tablettes et autres objets connectés dont le but est d'offrir un rapport qualité-prix alléchant, quitte à vite réactualiser les gammes.

Pour grappiller quelques parts de marché ci et là, Archos s'ouvre à d'autres domaines comme celui qui nous intéresse ici : les véhicules électriques.

Quatre produits sont actuellement proposés (dont 2 à la vente) :

- ▶ L'*Archos eKart* est un gyropode 2 roues type Hoverboard avec un accessoire transformant le tout en petit kart électrique ; actuellement indisponible.
- ▶ L'*Archos Bolt*, une trottinette électriques aux prétentions modestes dont son but est d'offrir un objet compact et facile à transporter pour grappiller les quelques centaines de mètres ou kilomètres qui séparent le domicile de la gare/bureau.
- ▶ L'*Archos eScooter*, draisienne au look... particulier qui offre plus de punch et d'autonomie au prix d'un encombrement et d'un coût plus important.
- ▶ Enfin l'*Archos X3* est un scooter de ville 100% électrique sera proposé prochainement pour 1000Euros

Nous allons nous intéresser à la Bolt, trottinette proposée à 300Euros.

Aspects techniques et physiques

Son moteur de 250W promet de déplacer son utilisateur sur une douzaine de kilomètres à la cadence de 15km/h max le tout sous la forme d'une machine pesant 8.28kg.

Physiquement, la trottinette est plutôt séduisante. Assez massive pour faire engin pour adulte et suffisamment légère pour être transportable quelques mètres (monter quelques étages, la ranger dans le train...) sans se fatiguer.

Test Archos Bolt, trottinette électrique de la marque !

Ses deux roues en caoutchouc épais assureront l'adhérence à la route. Ce sont aussi ces dernières qui feront office d'amortisseurs, vu que la trottinette en est dépourvue.

Le *Deck* (le plateau où reposent les pieds... on en apprend tous les jours !) est de dimensions généreuses ! Cela assure une bonne stabilité de l'engin. La station debout y est confortable et on ne se sent pas à l'étroit. De plus son revêtement antidérapant est aussi efficace que rassurant.

N'oublions pas les petits détails qui tuent, un système d'éclairage avant permet de voir un peu mieux et surtout d'être bien vu la nuit. Très lumineux, on ne passera pas inaperçu. Un petit réflecteur arrière complète ce point sécurité.

La batterie, **non amovible** ici, donc difficilement remplaçable, est située dans toute la longueur du guidon. Cela explique le poids assez important de cette partie sans pour autant déséquilibrer le tout, quand on est dessus. Quand on traîne la trottinette à côté de soi, il se peut que le tout bascule un peu en avant, faisant pivoter le Deck qui vient embrasser de manière plus ou moins brutale le mollet. Bref, soit on trottine, soit on la plie et on la prend dans ses bras. Autre moyen pratique, on la pousse façon brouette pour ne pas sentir ses 8kg.

Le gros point noir du système est le guidon n'est absolument pas réglable en hauteur. Ce dernier n'est pas des plus hauts de base.

La stabilité de l'utilisateur y est compromise, d'autant plus si sa taille dépasse le mètre 75. Avec un peu d'habitude on trouvera le moyen de ne plus être cassé en avant et de mieux gérer son centre de gravité.

En parlant du guidon, ce dernier peut pivoter à 360°, aucun risque d'abîmer un fil par torsion lors d'une mauvaise manipulation.

Le connecteur de recharge est isolé grâce à un petit embout en caoutchouc. Le chargeur fait assez creux et bas de gamme. Il reste relativement compact, léger et fonctionnel cependant grâce à deux led : rouge ça charge ; vert c'est chargé. Enfantin.

Bon, on a chargé la bête, il est temps de se laisser aller aux joies de la *Ride* !

En pratique : Allons-y Alonso !

Premier bon point : contrairement à certains objets électriques que j'ai pu avoir en mains, il reste relativement maniable même hors tension. On peut faire du plat sans actionner le moteur. Certes, l'inertie de l'objet est telle qu'on ne pourra pas faire de longues distances sans se fatiguer, mais elle ne se transforme pas en boulet de 8kg une fois la batterie à plat.

Pour allumer la bestiole, un appui court sur le bouton central du tableau de bord suffit. Pour l'éteindre il faut appuyer quelques secondes.

Ce dernier très basique permet de connaître en un clin d'oeil la vitesse en km/h, l'autonomie restante, la puissance sélectionnée et un des trois paramètres suivants :

- ▶ Distance du trajet actuel
- ▶ Odomètre (distance parcourue au total)
- ▶ Temps du trajet

Un appui court sur le bouton central permet d'alterner entre ces trois paramètres.

Les boutons supérieurs et inférieurs permettent de régler la vitesse maximale (du mode pépère pour être dans la législation et circuler sur les trottoirs au mode démentiel promettant 15km/h).

Deux gâchettes sont disponibles, celle de droite pour accélérer, celle de gauche actionnant le frein électrique, en plus du frein arrière à pied.

Test Archos Bolt, trottinette électrique de la marque !

Quant à son mode de fonctionnement, elle est pour ainsi dire exclusivement électrique. Quand certaines détectent un effort et se *contentent* d'assister l'utilisateur, celle d'Archos peut démarrer à froid, avec ou sans petits coups de pieds pour la lancer. Donnez-lui un petit élan pour soulager le moteur et la batterie.

Première bonne surprise, même si la course de la gâchette d'accélération est courte, elle permet de doser la puissance du moteur. C'est un peu plus confortable que du "on/off" qu'on pouvait craindre vu le prix de la machine.

Allez, on s'élance, soyons fou.

La bécane, sans être une *Tesla modèle S* fait son job avec une petite nervosité contenue mais plaisante. Elle se paie même la folie de faire quelques pointes entre 15 et 20km/h une fois lancée sur une route plate et lisse.

On prend plaisir à apprivoiser la bête, pour faire des slaloms entre les nids de poules, à décélérer et reprendre une petite pointe.

<a

Test Archos Bolt, trottinette électrique de la marque !

href="https://scontent-cdg2-1.xx.fbcdn.net/v/t31.0-8/17434578_1522081007826342_7385192395403113975_o.jpg?oh=42c5251449bd15989a3371056aca92c8&oe=595DBA3E" title='JPEG - 214.3 ko' type="image/jpeg">

En parlant de nid de poule, l'absence d'amortisseur digne de ce nom se fait ressentir. La moindre petite crevasse est directement transmise à toute la trottinette et à son conducteur. Si cela n'est finalement pas très gênant, cela reste des à-coups que la mécanique doit supporter non sans incidence sur la durée de vie de cette dernière. Il faudra apprendre à plier un peu les genoux pour amortir tous ces chocs.

Une première prise en main, légère montée, moteur force 1/3 non poussé à fond

Le facteur de forme trottinette permet d'être un peu plus polyvalent lorsque la route est un peu hostile par rapport à un vélo. On n'hésitera pas à faire quelques mètres sans moteur s'il y a du monde sur la rue piétonne ou à descendre pour aborder un trottoir un peu trop haut ou quelques marches. D'ailleurs éviter de foncer sur un bateau de trottoir un

Test Archos Bolt, trottinette électrique de la marque !

peu trop haut à pleine vitesse : s'il fait plus de quelques centimètres de haut, la roue est trop petite pour monter l'obstacle et le vol plané est assuré. De plus l'absence d'amortisseurs, encore, fait que la trottinette se mange toute cette énergie d'un coup.

Un exemple d'obstacle qui ne se passera pas. Il est plutôt conseillé de descendre de la trottinette pour le surmonter

La vitesse se dompte assez rapidement une fois qu'on a compris son fonctionnement.

Lâcher la gâchette d'accélération coupe le moteur et suffit à ralentir significativement. Du coup éviter de faire coucou avec la main droite en pleine accélération. Ça pique...

Le frein électrique, accessible par la gâchette de gauche, est lui aussi relativement puissant. En apprenant à le doser, il est efficace et très maniable.

Son action semble être la suivante : quelque soit la vitesse à laquelle on est, lorsqu'il est actionné il réduit fortement la vitesse sous les 6km/h afin de toujours contrôler l'engin. Si la vitesse de base est faible, le frein est peu puissant, par contre si on est en descente, la décélération est bien plus marquée.

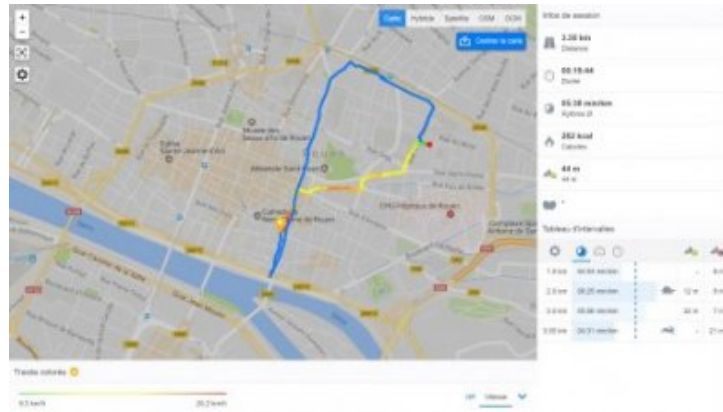
Le frein arrière est similaire à ce qu'on a sur une trottinette normale. Il ne faudra pas hésiter à y mettre tout son poids pour s'arrêter.

En pratique, les deux font le job, l'utilisation de l'un ou de l'autre est une question de goût.

Sur du plat (et donc sur la pente) on atteint vite les 15 km/h voire un peu plus (mes 60kg ne semblent pas être un fardeau pour elle), et dans ces conditions le temps gagné sur des petits trajets intra urbain est conséquent !

Il faudra voir au fil du gain en expérience, mais pour l'instant la durée des trajets de moins de 4km ont été divisés par 2 (7mn vs 15 et 4mn vs 10 pour 2 trajets de test).

Test Archos Bolt, trottinette électrique de la marque !



Par contre lorsque le dénivelé commence à être important la trottinette se retrouve rapidement en difficulté. La vitesse baisse rapidement sous les 10km/h voire s'arrête presque totalement.

On se retrouve alors plus avec une trottinette à assistance électrique qui appréciera grandement quelques petits coups de patinage pour la relancer !

Une rue qui monte. Ce genre de montée est facilement domptée par l'engin ; mais il ne faudra pas compter sur elle pour un dénivelé plus important.

Test Archos Bolt, trottinette électrique de la marque !

Le fait que la motorisation soit sur la roue avant ne joue pas à notre avantage dans cette situation : on se retrouve régulièrement à légèrement soulever la roue avant lors de ces petits *kicks* et cette dernière se met à rouler dans le vide. Un coup à prendre pour gérer le centre de gravité. Malgré tout, dans ces conditions, on gravit sans soucis de belles côtes avec une vitesse de 10km/h environ.

Concernant l'autonomie, elle est estimée à 12km.

Difficile pour l'heure de vérifier cette affirmation vu que les trajets actuellement testés font moins de 4 km et qu'elle est rechargée tous les jours.

Il faut noter que l'indicateur de batterie n'est pas des plus précis.

Au repos après une charge, l'indicateur est au maximum, mais dès lors qu'on active le moteur, la réserve se vide à plus de la moitié. Cela doit être dû au fait que l'énergie demandée doit être importante.

Du coup, comme pour ma vieille *106 Kid*, on a un indicateur de batterie qui varie de près de 50% en fonction de l'utilisation !

En pratique, on ne sait pas vraiment quand est-ce qu'on va se retrouver à plat.

L'indicateur peut afficher une batterie vide quand on utilise le moteur et 2 barres sur 6 au repos et ce pendant 1 à 2km. Pas de perte de puissance pour nous avertir que la batterie est vide ni de passage en mode économique.

Quand la batterie est à plat, tout s'arrête. C'est même assez déstabilisant en pleine course !

Plus qu'à la traîner sur le restant du parcours.

On trottine un peu sur le plat et les pentes, et on la pousse façon brouette quand ça devient plus difficile !

En gros il faut compter 6 à 8km en pratique et il vaut mieux la recharger après chaque trajet...

Elle reste en fait malgré tout un parfait compagnon pour les petits trajets intra urbains. Il faudra chercher la route avec le dénivelé le plus homogène et avec le moins d'aspérités possible.

Enfin, elle a enduré, a priori sans sourciller, quelques trajets par temps pluvieux.

Verdict pour et contre

Finalement, **pour 300Euros, l'Archos Bolt** ne s'en tire pas trop mal !

Elle reste relativement réactive et divise par 2 le temps moyens de certains trajets.

Son facteur de forme est totalement compatible avec la jungle urbaine : on peut aborder les trottoirs, descendre de la trottinette pour monter un obstacle quelconque ou quelques marches. On peut la plier pour la ranger dans son bureau, dans le bus, dans le train.

On peut l'utiliser éteinte juste avec le pied quand la densité de piétons ou de voiture est trop élevée.

C'est peut être le chaînon manquant de celui qui doit faire de courts trajets pour rejoindre une station ou son travail.

Pour l'avoir mise entre les mains d'un public varié, la constante était le plaisir d'utilisation, et chacun projetait une utilisation au quotidien (aller chercher le pain, jusqu'à la gare ou juste s'amuser).

- Pour
 - ▶ Rapport qualité prix intéressant. Pour 300 Euros la concurrence est faible et la promesse reste solide
 - ▶ Construction robuste
 - ▶ Bonne puissance pour du plat et de la légère côte.
 - ▶ Peu encombrante et relativement légère pour un engin électrique
 - ▶ Sécurité : double système de freins, phare avant puissant
 - ▶ Chargeur compact

- Contre
 - ▶ Manque certain de puissance quand le dénivelé est important
 - ▶ Impossibilité de régler le guidon en hauteur
 - ▶ Léger déséquilibre dans la gestion du poids, le dexk devrait être plus lourd que le guidon
 - ▶ Indication un peu hasardeuse de l'autonomie restante.
 - ▶ A priori, pas de pièces détachées disponibles... A jeter au moindre souci une fois la garantie dépassée

Retrouvez notre album complet sur Facebook !