

eBike

LE MAGAZINE DU VTAE

100 %
purs watts

Essais

● iLynx+

Un BH en Bosch



● Fourche inversée

Que vaut la Fox Podium?

● Vala en alu

Un Santa Cruz accessible

● Overvolt TR

Un Lapierre endurant

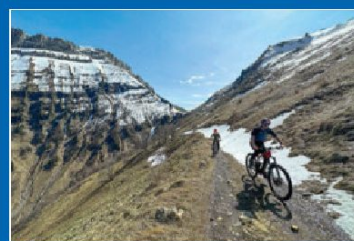
Bons plans

40
VTAE à moins de
4000 €



Spécial Évasion

■ Coup de chaud en Andalousie



■ Notre tour du Mont-Blanc nocturne ■ 10 règles pour « survivre » en hiver



Bimestriel - Octobre/novembre 2025 - N°51 - France métro :
6,95 € - DOM 7,95 € - BEL 7,95 € - CH 10,70 CHF
CAN 11,99 CAD - DEU 8,50 € - ESP 9,90 € - FRA 7,60 €
LUX 7,95 € - MAR 8,000 AD - NCL 9,300 PF - TUN 22,00

Editions
Larivière

ROCKRIDER Pour aller plus loin,
plus haut et plus longtemps !



E-EXPL 700

CADRE EN ALUMINIUM - MOTEUR BROSE DRIVE T 70 NM - BATTERIE INTEGREE 630 WH
FOURCHE X-FUSION RC32 130 MM - FREINS TEKTRO M530 4 PISTONS
TRANSMISSION MICROSHIFT ADVENT X - ROUES ROCKRIDER 29" TUBELESS READY

 **DECATHLON**



Visages de l'évasion



On croit souvent que l'évasion, c'est l'exploit. Que pour décrocher du quotidien, il faut se dépasser, chercher l'intensité, graver plus haut, rouler plus vite, repousser les limites. Mais l'e-bike a changé la donne. Il nous a offert une autre liberté : celle de choisir. De faire du grand air un plaisir, pas une épreuve. Et selon les jours, selon l'humeur, cette évasion peut prendre des visages bien différents, et ce numéro que vous tenez entre vos mains raconte deux histoires très contrastées qui l'illustrent à merveille. En Andalousie, à la Finca El Moro, on a découvert le vélo autrement. Ici, le moteur n'est pas là pour aller plus loin mais pour mieux profiter. Les collines ocre, les chemins bordés de chênes-lièges, les repas partagés à la table de Daisy..., tout respire la douceur et le temps retrouvé. On roule sans chrono, on savoure le silence, on s'arrête pour discuter ou pour contempler. L'assistance devient un outil de sérénité. Un moyen d'élargir l'horizon sans forcer le destin. Ce n'est pas une aventure, c'est une respiration. Une parenthèse régénérante où l'on redécouvre un art un peu oublié : celui de ralentir. Et puis, à l'autre bout du spectre,

il y a ces défis qui font battre le cœur plus fort. Comme ce tour du Mont-Blanc avalé en une nuit de pleine lune. Là, l'e-bike devient un partenaire d'endurance, un allié pour explorer ses limites. L'assistance ne gomme pas la fatigue ; elle la transforme, la canalise. Elle permet d'aller au bout de l'idée un peu folle, d'oser ce qui semblait hors de portée. On en revient épuisé mais grandi. Deux expériences, deux philosophies. L'une apaise, l'autre galvanise. L'e-bike relie les deux, et c'est bien là sa force. Entre les collines paisibles de la Sierra de Aracena et les cols lunaires du Mont-Blanc, il trace un fil commun : celui de la liberté retrouvée. Car au fond, que l'on parte pour une semaine de yoga et de singles andalous ou pour dix-huit heures de montagnes russes alpines, l'esprit reste le même. L'e-bike n'est pas seulement une assistance électrique ; c'est une invitation à se reconnecter – à la nature, aux autres, à soi. Alors, que l'on cherche la lenteur ou l'intensité, le silence ou le souffle court, peu importe. L'évasion n'a pas qu'un visage.

Laurent Reviron, rédacteur en chef

Sommaire #51

Sommaire



À LA UNE
Découverte en Andalousie

© L. Reviron

ABONNEZ-VOUS EN PAGE 55

. NOS RENDEZ-VOUS

Édito.....	3
Rêver action	6
Rêver vélo	8
Questions pratiques.....	10
Actus potins, news, exclus.....	12
Shopping	18
Ils mettent les watts Ebike Motor.....	114

. ESSAIS

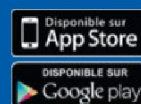
Test BH iLynx+ NX Enduro Carbon 9.8	22
Test Lapierre Overvolt TR 6.8	30
Test Santa Cruz Vala AL Deore.....	38
Tests Raymon Airok Pro	48
Matos	70

. MAGAZINE

Panorama 40 VTTAE à moins de 4000 €....	56
Conseils mécanique	78
Pilotage	82
Équipements Les indispensables de l'hiver ..	86
Aventure Tour du Mont-Blanc.....	94
Rando Andalousie (Espagne).....	104

TÉLÉCHARGEZ L'APPLICATION

Retrouvez l'édition digitale d'eBike sur votre smartphone ou tablette.



Essais BH, Lapierre, Santa Cruz, Fox...

22



Panorama 40 VTTAE à moins de 4 000 €

56



Aventure Tour du Mont-Blanc

94



eBike
LE MAGAZINE DU VAE

eBIKE - Espace Clichy, Immeuble Agena
12, rue Mozart - 92587 Clichy CEDEX
Tél. 01 41 40 32 32
E-mail : ebike@editions-lariviere.com

Président du Conseil de surveillance
Patrick Casasnovas
Présidente du Directoire
Sophie Casasnovas
Directeur général
Frédéric de Watrigant
Directrice du pôle tout-terrain
Sophie Casasnovas
Éditeur
Philippe Budillon (32 00)

Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 40
suivi du numéro de poste qui figure à la suite de son nom

RÉDACTION

Directeur de la rédaction
Bertrand Sanlaville (3194)

Rédacteur en chef
Laurent Reviron (3232)
Secrétaire de rédaction
Manuella Fall
Maquettiste
Stéphane Prévost

Ont collaboré à ce numéro
Auguste Mannoury, B. Thiébaut, Thomas Faivre,
Yann Guédard, Laurine Petit, Jean-Marie Pouget

PUBLICITÉ

E-mail pub : pub.ebike@editions-lariviere.com
Régie publicitaire Iroise Média
Nathan Veyssat (07 86 64 96 69)

ABONNEMENTS/ VENTE PAR CORRESPONDANCE

Service clients
Tél. 03 44 62 43 79
E-mail abo/VPC : abo.lariviere@ediis.fr

Correspondance

Éditions Larivière, Service clients :
45 avenue du Général Leclerc
60643 Chantilly CEDEX

Promotion abonnements

Mélyssa Quintric (01 41 40 40 91)
Tarif France : 1 an 6 numéros version papier
& numérique : 65,99 €
Montant du prélèvement trimestriel : 9,25 €

Service des ventes

Chef de produit :
(réservé aux diffuseurs et dépositaires)
Jennifer John Newton (5695)

**Editions
Larivière**

e-Bike est une publication bimestrielle
des ÉDITIONS LARIVIÈRE,
SAS au capital de 3 200 000 €.

Dépôt légal : 3^e trimestre 2025
Commission paritaire : 0724 K 93452
n°ISSN : 2648-899x

N° de TVA intercommunautaire :
FR 96572 071 884, CCP 115 915 A Paris
RCS Nanterre : B 572 071 884
12, rue Mozart, 92587 Clichy CEDEX
Tél. 01 41 40 32 32 / Fax 01 41 40 32 50

Imprimé en France / Printed in France
Imprimerie de Compiègne
ZAC des Mercières
Avenue Marcelin Berthelot
60200 Compiègne

Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Papier issu de forêts gérées durablement.

Origine du papier : Autriche
Taux de fibres recyclées : 22 %
Certification : PEFC/EU ECO LABEL
Eutrophisation : 0,010 kg/tonne

Diffusion : MLP

Directeur de la publication
et responsable de la rédaction
Patrick Casasnovas



Réver

Pilote Jérôme Gilloux - Photo UCI

Déjà sacré champion de France en début de saison, Jérôme Gilloux a confirmé son statut de référence mondiale en VTTAE XC en décrochant un quatrième titre planétaire lors des Mondiaux disputés dans le Valais. Âgé de 31 ans, le Niçois a survolé la course masculine aux commandes d'un proto Lapiere Overvolt AM que l'on devrait voir arriver assez vite au catalogue de la marque. Il a bouclé les six tours du tracé (15,6 km et 1 080 m de dénivelé positif) en 48 minutes et 28 secondes. Le Suisse Joris Ryf prend la deuxième place devant un autre Français, Hugo Pigeon, médaillé de bronze.





Rever

Moustache Game 160

25,13 kg - 11 000 €*
* Environ

Un montage original sur la base d'un Moustache Game 160.7 enrichi d'éléments habituellement absents des modèles d'origine du fabricant vosgien.

Par Laurent Reviron



CADRE

Ce montage est basé sur un Moustache Game 160.7, le modèle d'entrée de gamme à 6 499 €, équipé d'un cadre en aluminium offrant 160 mm de débattement arrière, commun à toute la gamme. Cette version « upgradée », avec des suspensions différentes mais un débattement similaire au modèle d'origine, conserve donc la même géométrie, avec notamment un angle de direction de 64,2° et un tube de selle à 75,8°. Le système d'assistance Bosch d'origine mis à jour affiche 100 Nm de couple et 750 watts de puissance max.

POSTE DE PILOTAGE

Le guidon reste d'origine mais la selle standard a été associée à la nouvelle tige de selle télescopique sans fil RockShox Reverb AXS, garantissant une fluidité et une rapidité très appréciables en e-bike. Les pédales sont des Crank Brothers Stamp 0 combinant la forme éprouvée de la gamme Stamp avec un corps composite léger et durable. Sa plateforme concave et ses 12 picots offrent contrôle et stabilité, sans l'agressivité des versions métalliques.



L'outil d'origine Moustache a été remplacé par un élément Specialized SWAT optimisant le serrage de la colonne, souvent perfectible, avec l'élément d'origine.

TRAIN ROULANT

Les roues Mavic E-Crosstrail SL Carbon 29, conçues pour les VTT électriques légers, optimisent particulièrement ce Moustache Game avec leur largeur interne de 30 mm, leur système tubeless UST et leur roue libre ID360 facilitant l'entretien. Les pneus Shredda, en version Addix Ultra Soft, assurent une accroche et une robustesse de haut niveau.

TRANSMISSION

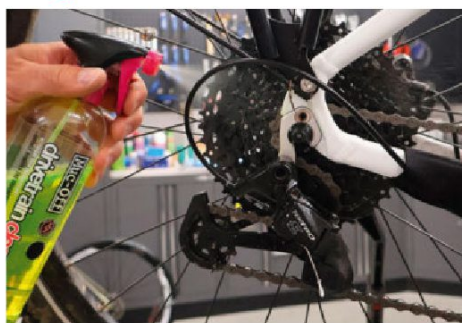
La transmission Shimano XT d'origine a été remplacée par un ensemble Sram Eagle 90 E-MTB. Robuste et moderne, cette gamme Sram à câble, sans patte de dérailleur, est particulièrement adaptée à une pratique e-bike « aventure ». Ce système mécanique reprend l'architecture Full Mount avec un pédalier aluminium forgé e-MTB (160-170 mm), une cassette 10-52 dents et une chaîne GX Flattop homologuée e-MTB. Le shifter mécanique double-clic offre une ergonomie moderne et un montage simplifié, sans vis de butée.

SUSPENSIONS

Les suspensions confèrent une petite touche exclusive à ce vélo, puisqu'aucun modèle de la plateforme « Game » ne reçoit d'origine les suspensions américaines. Selon le niveau de finition, Moustache propose normalement du Fox ou du Marzocchi. Ici, la ZEB Ultimate couplée à un amortisseur Super Deluxe Ultimate constitue ce qui se fait de mieux chez RockShox. Sur le terrain, ce combo ne déçoit pas, offrant un compromis confort/maintien quasiment irréprochable.

Des questions autour de votre VAE ? eBike tente d'y répondre avec l'aide d'experts !

Comment entretenir efficacement sa transmission (chaîne, dérailleur, cassette, plateau) afin d'optimiser sa longévité ? Martial Goumarre, gérant des magasins AMC 7 à Maisonneuve Chandolas et Aubenas (07), répond :



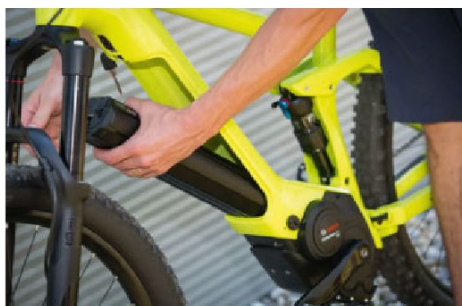
« Pour entretenir et nettoyer la transmission, à l'atelier, nous utilisons du dégraissant spécifique pour chaîne. Plus basiquement, on peut utiliser du pétrole. On le répartit sur l'ensemble de la transmission, cassette, dérailleur, roulettes de dérailleur, chaîne. Si besoin, sur les parties vraiment encrassées, on insiste avec un pinceau, voire une vieille brosse à dents, des brosses spécifiques permettent de se glisser entre les dentures de la cassette pour enlever les crasses. Ensuite, on rince abondamment à l'eau pour faire fondre la graisse et la faire couler avec les impuretés. Idéalement, il faut utiliser un dégraissant bio. S'il est efficace, ça fait vraiment couler toute la graisse accumulée sur la transmission. Après l'idéal est de pouvoir souffler à l'aide d'un compresseur. Sans compresseur, il faut sécher au mieux l'ensemble de la transmission. Le séchage effectué, il faut ensuite lubrifier, mais pas dans l'excès car les impuretés viennent se coller et user la transmission prématurément. De l'huile fine sur la chaîne et les roulettes du dérailleur. Les lubrifiants à base de cire, genre Squirt, encrassent moins la transmission, il faut juste y revenir un peu plus souvent qu'avec l'huile. Selon les régions et les saisons, il y a des huiles pour temps sec et d'autres pour temps humide. Il faut aussi surveiller l'usure de la chaîne, la changer à temps permet de conserver la même cassette et le même plateau. On doit pouvoir passer deux chaînes avant de devoir les changer. »



En utilisation très intensive, un moteur va avoir tendance à chauffer, passer un cap, perdre du rendement (mise en sécurité), et c'est encore plus flagrant avec un moteur aux nouvelles mises à jour, encore plus puissant. Cette course à la puissance ne va-t-elle pas au détriment du fonctionnement ? Guillaume Henrich, Bosch eBike System, répond :

« Une puissance élevée dans un espace compact pose toujours des défis en termes de stabilité thermique pour les moteurs électriques. Cependant, nos moteurs se distinguent par leur stabilité thermique particulièrement élevée. Même les cyclistes ayant installé la Performance Upgrade et profitant des puissances accrues

bénéficient de cette robustesse. Il est important de noter que nous ne cherchons pas à atteindre des puissances toujours plus élevées. La Performance Upgrade a été conçue dans un cadre judicieux, elle offre aux cyclistes de VTAE ambitieux un soutien supplémentaire sur les sentiers tout en respectant pleinement les exigences légales, et sans compromettre le statut risque du VAE. »



Les beaux jours se terminent et pour certains le moment est venu de placer le VTAE en hibernation. Lavage, entretien spécifique, quels sont les points à ne pas négliger ? Martial Goumarre, gérant des magasins AMC 7 à Maisonneuve Chandolas et Aubenas (07), répond :

« Bien sûr, le vélo doit être stocké lavé et lubrifié. Éviter de le stocker sale et dans une zone humide. Prévenir les points de rouille qui peuvent se loger dans les roulements de bielles, etc., en lubrifiant à l'aide d'un spray. On peut

aussi démonter les axes si ça semble bien encrassé, voire oxydé. Après le lavage, tout ce qui est carénage moteur peut être démonté, nettoyé et séché. Très souvent, les motoristes conseillent de stocker la batterie à environ mi-charge. La retirer du vélo et la stocker dans une pièce tempérée. Dans ces conditions, la décharge résiduelle incontournable se fait plus lentement. Sur de nombreux vélos, elle n'est pas démontable, dans ce cas privilégiez un endroit sec et un minimum tempéré pour stocker le vélo. Éviter la cave humide ou l'endroit où il peut y avoir des températures extrêmes, notamment le gel. »

RAYMON



TAROK

Roulez la révolution

Né de la fusion entre passion et technologie révolutionnaire – le Tarok va vous permettre de dompter n'importe quel sentier pour un pur plaisir de pilotage. Le tout nouveau système ZF Bike Eco System avec le moteur CentriX vous offre 90 Nm de couple et des pics de puissance allant jusqu'à 600W. Toute la puissance nécessaire pour affronter les terrains les plus exigeants.

Le Tarok propose également une toute nouvelle architecture et géométrie de cadre en fibres HSC très légères et résistantes. Pour seulement 2,7 kg ce tout nouveau cadre est particulièrement robuste. Vous serez ainsi parfaitement équipé quelques soient vos envies et votre type de pratique.



Tarok Ultra - ZF CentriX, 250/600 W, 90 Nm - ZF SI756, 756 Wh, 48 Battery - Sram X0 Eagle Transmission, 12-S - UVP 10.499,- EUR

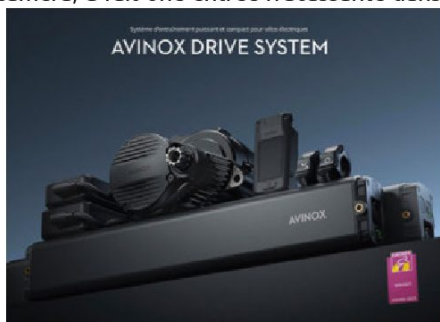


Yeti avec Bosch

Yeti est arrivé tardivement dans l'univers du VTAE et la marque du Colorado était jusqu'alors restée fidèle à Shimano pour la motorisation de ces SB160E. Mais tout cela, c'est du passé. Après la présentation il y a quelques mois du modèle MTe à assistance légère (moteur TQ 60 Nm) et poids plume (17 kg en batterie de 350 Wh), Yeti passe chez Bosch pour sa nouvelle bombe LTe ! Un transfuge de plus pour le motoriste allemand et une claque supplémentaire pour le japonais dont on ne voit toujours aucune réaction dans cette course à l'armement. C'est donc un moteur Performance CX Gen.5 à 100 Nm de couple maxi qui anime ce LTe (pour Long Travel Electric) décliné en trois versions, dont le plus haut de gamme avec le moteur CX-R le plus affûté et allégé. Yeti fait ici appel à une nouvelle cinématique de suspension inédite SixInfinity, un 6-bar linkage à géométrie réglable avec 160 mm de débattement arrière. Côté batterie, c'est une 800 Wh et le cadre est compatible avec la batterie Bosch 600 Wh et l'extender PowerMore 250 Wh. Pas de poids officiel annoncé, mais on évoque les 23,5 kg avec le cadre carbone Torq Series. Les prix débutent à 9899 €, allant jusqu'à 14499 € pour le modèle LTe C4 (photo) avec sa fourche Fox Podium inversée. Oui, ça picote un peu !

DJI devient Avinox

DJI, le leader mondial du drone civil et des systèmes de stabilisation de caméra, a fait une entrée fracassante dans l'univers de l'e-bike avec sa surpuissante motorisation Avinox M1. Le constructeur chinois tient toutefois à cloisonner ses activités. De fait, Avinox devient désormais une marque à part entière « pour mieux évoluer dans l'industrie du vélo » selon le groupe DJI. Ne dites donc plus DJI, mais bien Avinox, et les dernières versions fournies aux constructeurs de cycles – de plus en plus nombreux – portent désormais le seul insigne Avinox sur les carters et displays, idem pour l'app' qui devient AvinoxRide. Le site web du motoriste est renommé en conséquence : www.avinox-ebike.com/fr



Le site web du motoriste est renommé en conséquence : www.avinox-ebike.com/fr

Polyvalent

Deux podiums mondiaux avec un seul et même vélo ! Voilà l'exploit du Français Hugo Pigeon (Moustache SR Suntour eTeam) qui, au guidon de son Moustache Game 160, a décroché dans la foulée la 2^e place au championnat du monde e-Enduro, puis la 3^e marche du podium au championnat du monde eMTB XC. Du quoi prouver la polyvalence du nouveau Game, mais aussi celle de Hugo Pigeon, performant dans toutes les disciplines e-bike.



Édition limitée

Le Moustache Game 160 s'est imposé au classement du meilleur rapport qualité/prix lors de notre élection du VTAE de l'année (voir eBike n° 50). Cette version Game 160.9 Race produite en édition limitée, identifiable à son coloris vert pomme, offre une approche bien plus élitiste et sportive, ne



serait-ce que par son prix : 9599 €. Pour justifier ce tarif, Moustache équipe ce Game des composants les plus nobles, à commencer par le moteur avec le très exclusif Bosch Performance CX-R. Ce moteur, plus léger grâce son axe titane et ses

roulements céramique, délivre 100 Nm de couple et une puissance crête jusqu'à 750 W. L'équipement est de même niveau avec ses suspensions Fox Factory, transmission électronique Sram XO AXS, freins Shimano XT, roues carbone, etc. Moustache reste fidèle à l'aluminium pour ce cadre Game avec un poids de 24,2 kg en batterie de 600 Wh (option 750 Wh, + 300 €). Seuls 300 modèles du Game 160.9 Race devraient être produits. Infos : www.moustachebikes.com

Protec'

La gamme de protections moteur en aluminium ne cesse de s'étoffer chez le fabricant français AVS Racing. Les derniers modèles sortis de presse sont dédiés au nouveau Specialized Turbo Levo 4 et aux Focus Jam2 et Sam2 2025-2026. De quoi épargner les entrailles de ces e-bikes avec cette épaisse feuille d'aluminium type 5757 de 3 mm cintrée aux formes précises du moteur. Prix : 99 € chez www.avs-racing.com.





Du bout des doigts

Avec sa technologie RS Control, Orbea réinvente l'ergonomie des commandes au guidon d'un VAE en centralisant modes moteurs et fonctionnement de la tige de selle télescopique. Une commande au pouce gauche pour tout faire... sauf freiner ou changer de vitesse ! Plus d'afficheur digital (des diodes colorées sur la commande RS HMI apportent les infos de niveau de charge et de mode moteur) et le pilotage de cette nouvelle tige de selle MC10 devient électronique, alimenté par la batterie de l'e-bike et doté de fonctions intelligentes de montée/descente dites Partial Drop et Ready-to-Drop. Le but de cette technologie centralisée fonctionnant autour d'un CAN-Bus est bien sûr le gain de poids avec une intégration plus poussée au sein du poste de pilotage. Les nouveaux VTAE Orbea Rise SL/LT à moteur Shimano EP8 RS intègrent déjà cet écosystème communiquant RS Control.

Racing Green

On a tous un p'tit côté tuning lorsqu'il s'agit de soigner son vélo et d'accorder ses composants. Fox l'a bien compris en proposant cette série limitée « Green Racing » de sa fourche 38 GripX2 en 170 mm de débattement, produite à seulement 1 000 exemplaires. Ce coloris particulier évoquera bien sûr quelques souvenirs aux passionnés d'automobiles anglaises pour lesquelles le célèbre British Racing Green est signe distinctif d'élégance et de performance. Si vous rangez votre e-bike à côté d'une Jaguar E-Type ou autre Aston Martin Vantage, cette fourche est faite pour vous. Ou plutôt était : en effet, les 25 exemplaires réservés au marché français sont déjà tous vendus, à 1 929 € pièce.



Anti kick-back



Le kick-back, c'est l'effet des manivelles qui remontent lorsque la suspension d'un VTT s'enfonce. Les ingénieurs tentent de limiter cet effet de chaîne via des cinématiques évoluées et autres points de pivot à l'emplacement idéal. DT Swiss prend le problème à l'envers avec un anti-kick-back intégré au système de roue libre. Au lieu d'avoir des crans

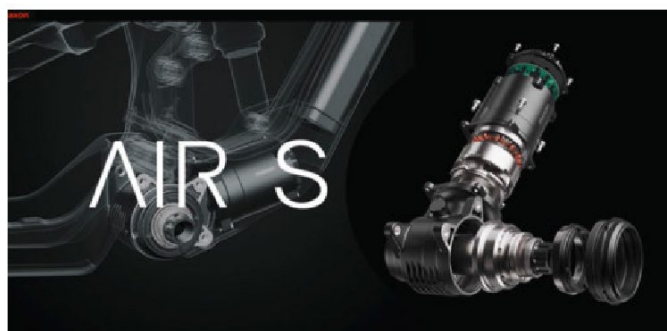
d'engagement réguliers sur la roue libre, le système DF de DT Swiss dispose de crans différenciés offrant, au choix 0, 10 ou 20° d'angle de liberté selon le positionnement. Ce système mécanique simple annule en grande partie l'effet de kick-back en offrant plus ou moins de liberté angulaire. Inutile de remplacer le moyeu ou l'ensemble du corps de roue libre : le système DF se présente sous forme de kit (129 €) et s'installe sur un moyeu DT type Ratchet DEG. Une version spéciale e-bike est aussi dispo.

www.dtswiss.com/fr/innovations/degrees-of-freedom



Sous les 22 kg

Cube frappe fort avec sa nouvelle gamme AMS Hybrid 177 ! L'argument choc est le poids, avec 21,8 kg annoncés pour un VTAE typé enduro en 170 mm de débattement et batterie de 600 Wh, compatible avec l'extender PowerMore de 250 Wh. Les deux modèles les plus haut de gamme (7 799 € et 10 299 €) sont dotés du moteur Bosch CX-R le plus racé et allégé, la version la plus abordable (6 199 €) restant le Performance CX de 5^e génération avec 100 Nm de couple. Cette nouvelle plateforme AMS repose sur un cadre carbone C:62 avec géométrie réglable (angle de 63.6° ou 64.2°), montage mulet (29/27.5) et un poste de pilotage très épuré grâce à la câblerie intégrée. **Infos : www.cubebikes.fr**



Maxon montre les muscles

Le motoriste suisse Maxon s'était fait connaître par ses motorisations pour VAE ultra-compactes mais peu puissantes. Avec son système Bikedrive Air S, Maxon conserve l'avantage de la compacité et du poids, mais avec des perfs élevées. 90 Nm et 620 W de puissance crête pour un moteur d'à peine 2 kg, soit un écosystème complet de 3,8 kg avec une batterie de 400 Wh. « La particularité de l'Air S n'est pas seulement son rapport poids/puissance unique, mais aussi sa polyvalence », explique Volker Stützing, responsable e-bike chez Maxon.

Infos : www.maxonbikedrive.com/en/air-s

Interdit de séjour



Coup dur pour Giant qui se voit interdit de séjour aux USA ! Le département des douanes, l'US Customs and Border Protection (CBP), a émis fin septembre une ordonnance bloquant l'importation vers les États-Unis

des vélos, pièces et composants fabriqués à Taïwan par Giant. La raison ? Des soupçons selon lesquels les conditions de travail dans les usines du groupe ne respecteraient pas les standards. Sont évoqués le travail forcé ou les retenues de salaire. Giant se défend, affirmant « son engagement ferme en faveur des droits de l'homme et des protections du travail » et rappelle les mesures prises en ce sens ces dernières années. Giant compte déposer plainte.



Corrézienne



De l'électricité dans l'air au Kenny Festival, le plus grand rassemblement de pratiquants off road, où se sont élancés plus de 150 VTTistes à l'assaut des chemins et autres singles corréziens autour de Reygades. Deux parcours de 25 et 30 km, des points de ravitaillement, des points de vue sur la vallée de la Dordogne, bref, un grand bol d'oxygène. JLFO, qui gère depuis trente ans l'événement moto, organisera pour la deuxième année en mai 2026 un grand rendez-vous VTT à Reygades où se mêleront randos, courses, musique et gastronomie. Le tout sous le haut patronage de *VTT Mag* et d'*eBike* pour sûr!

Sram vs Shimano!

Un Canyon Lux Trail vole à la Une de *VTT Mag*. XC, all mountain, down country sont à l'essai dans ce numéro qui présente plus de 40 vélos « musculaires » polyvalents. Une confrontation attire les regards : celle qui oppose la transmission Sram GX AXS T-Type au nouveau groupe Shimano XT Di2. On plonge aussi dans les gorges de l'Ardèche pour une rando à la carte, on visite Julbo et on kiffe devant la bike life de Kilian Bron. Que du bon!



Giant Reign Advanced E+

Giant dévoile son nouveau VTAE d'enduro : le Reign Advanced E+. Conçu pour être plus rapide dans le dénivelé négatif, il embarque un cadre Advanced Composite, une suspension



Maestro de 170 mm associée à une fourche de 180 mm, et surtout le tout nouveau moteur SyncDrive Pro 3 en 48 volts. Avec 90 Nm de couple et une puissance crête de 865 W pour seulement 2,6 kg, il

s'accompagne de batteries dernière génération (560 Wh + range extender 280 Wh) et d'un nouveau système RideControl plus intuitif. Trois versions seront proposées, de 7 500 € à 11 500 €.

Coup de tonnerre

Chez YT Industries, la majorité des salariés de l'entreprise allemande ont été licenciés après que la marque a été placée en procédure d'insolvabilité en autogestion plus tôt cette année. Son fondateur et CEO, Markus Flossmann, a annoncé vouloir racheter la société lui-même, après avoir jugé les offres de reprise « ridicules et inacceptables ». Le comité des créanciers a validé son offre, et l'objectif est de finaliser l'opération dans les quatre semaines à venir. En attendant, seule une petite équipe reste mobilisée pour traiter les commandes et répondre aux clients, tandis que la filiale américaine continue son activité normalement. Côté compétition, le programme YT Mob sera mis en pause « pour une certaine période ».



Flossmann assure néanmoins que toutes les commandes seront honorées ou remboursées sous quatre à six semaines grâce à un investissement personnel. La relance de YT devrait s'opérer sous la même identité mais avec une structure entièrement nouvelle.



Nouveau Tempt E+

La marque 100 % féminine dévoile une version totalement repensée de son semi-rigide électrique, dotée du nouvel E+ System 2.0 avec batterie 430 Wh (extensible à 630 Wh avec range extender) et commande compacte RideControl Dash 2. Ce poste de pilotage 2-en-1 combine écran couleur haute résolution et commandes intégrées, offrant données en temps réel, gestion des cinq modes et compatibilité avec les fonctions avancées E-Lock et Apple Find My. Côté design, le cadre affiche un style épuré avec un tube de direction allégé et des finitions proches du carbone. Animé par le moteur SyncDrive Sport 2, le Tempt E+ se décline en deux modèles : le Tempt E+ (2 800 €) et le Tempt E+ EX (3 000 €), disponibles en tailles XS à L.

Couronne autrichienne

Anna Spielmann a été sacrée championne du monde de cross-country eMTB sur un Haibike Hybe CF 11. À 25 ans, l'Autrichienne s'est imposée avec brio lors des championnats du monde UCI en Suisse. Sur un parcours technique de 15,8 km, elle a pris la tête dès la première montée



et creusé son avance tour après tour grâce à une régularité exemplaire et un pilotage précis. Elle offre ainsi à l'Autriche sa première médaille mondiale dans la discipline.



DRUIDCORE





Un Cannondale Moterra à gagner !

Envie d'assister à une soirée du Supercross de Paris le 15 ou le 16 novembre prochain ? On vous le conseille si vous aimez le grand spectacle. Les stars du SX US seront présentes, avec notamment les frères Lawrence et Cooper Webb, champion en titre 2025. Cerise sur le gâteau, un Moterra SL 1 est à gagner. Pour avoir une chance de remporter ce lot « premium », il faut assister à une soirée dans la Tribune Moto Verte. Vous ne repartirez de toute façon pas les mains vides puisque chaque spectateur de cette tribune se verra remettre un masque collector MV-100 % et une casquette. Et puis, qui sait, vous remporterez peut-être aussi un accès paddock et une visite de la piste en prime ! Seulement 1 000 places dans la Tribune, c'est plus accessible que le Loto. Pour réserver : www.supercrossparis.com/billetterie/

Fin de saison

Clap de fin sur les coupes de France d'enduro de VTT électrique qui se sont cette année déroulées sur cinq épreuves. La finale s'est tenue à La Clusaz, dans des conditions idéales. Chez les garçons, Levy Batista s'est imposé pour la première fois de la saison mais c'est Ruhlmann Théo, sur la deuxième marche du podium dans les Aravis, qui décroche le général. Chez les filles, Claire Chabbert s'adjuge la victoire à La Clusaz et le général en ayant fait preuve d'une belle régularité.



Transmission à jour



L'ère de l'électronique fait qu'il ne suffit pas uniquement de lubrifier sa transmission... il faut aussi la mettre à jour. Sram a sorti un nouveau firmware (v2.53.8) pour son dérailleur Eagle AXS Transmission avec un programme qui permet au dérailleur de se déplacer plus rapidement lors de passages de vitesse "à la volée", trois vitesses ou plus. La mise à jour s'effectue simplement via l'app Sram AXS.

Traçage automatique

La plateforme Visorando propose désormais une fonction de traçage automatique : il suffit d'indiquer un point de départ et quelques passages, et l'algorithme calcule instantanément le parcours en suivant les chemins existants. Le tracé est précis et adapté au fond de carte choisi, qu'il s'agisse d'OpenStreetMap ou de l'IGN. Sur ordinateur, la fonctionnalité est gratuite, y compris sur fonds IGN. Sur mobile (iOS/Android), elle sera disponible pour les abonnés Premium (25 €/an) dès la version 3.16.1 de l'appli.



Premiers pas



Connue pour son expertise en montagne et en ski, Ortovox élargit son horizon et lance une première gamme dédiée au VTT. Prévue pour le printemps 2026, cette collection comprendra deux lignes de vêtements : une gamme Trail, légère et respirante, pour

les longues sorties, et une gamme Gravity, plus robuste et protectrice, pour l'enduro et la descente. La marque allemande proposera aussi une série de sacs et de bananes pensés pour les riders : compartiments outils, portage du casque, matériaux déperlants et confort optimal. Avec cette incursion dans l'univers du vélo, Ortovox apporte son savoir-faire technique et sa qualité premium pour séduire les pratiquants à la recherche de performance et de fiabilité. Affaire à suivre.

Mallet signées Bruni

Les pédales Mallet DH by Loïc Bruni débarquent avec un style unique et un corps en aluminium anodisé, rehaussé de ressorts et picots couleur bronze choisis par le champion du monde en

personne. Conçues pour la descente, elles offrent une plateforme concave 13 % plus large que les Mallet Enduro, combinant la sécurité du clip à la stabilité d'une pédale plate. On retrouve huit picots réglables par face, technologie Traction Pad pour ajuster l'interface, bords biseautés anti-chocs,



roulements haut de gamme et facteur Q de 57 mm pour une stabilité maximale. Avec leur entrée sur quatre faces et une excellente évacuation de la boue, ces pédales taillées pour la performance s'affichent à 199 € TTC.



THRILL SEEKER*

LE TOUT NOUVEAU REIGN ADVANCED E+

Suspension Maestro 170 mm avec nouvelle bielle basse en Advanced Composite pour plus de vitesse et de grip, cadre Advanced Composite pour le poids, nouveau moteur Giant SyncDrive Pro 3 90 Nm fonctionnant sous une tension de 48 volts pour moins de chauffe, nouvelle batterie 560 Wh disposant des cellules 2700 nouvelle génération pour des sorties qui durent.

Voici les ingrédients qui composent la recette de l'e-bike qui va vous permettre d'enchaîner les montées sans faire la queue aux remontées mécaniques en bike park, tenter de rattraper Cédric Gracia dans les descentes les plus chaudes ou s'aligner sur une course enduro e-bike.

Découvrez dès à présent la série Reign Advanced E+ : <https://www.giant-bicycles.com/fr/reign-advanced-e>

Shop

Shopping

Par Bertrand Sanlaville

1. Amorto

Le gilet Airframe de Fox est rusé, évidemment. Design sobre, fitting étudié pour épouser la forme du corps, inserts Koroyd au niveau de la poitrine et du dos pour une protection contre les chocs. C'est respirant, souple, réglables aux épaules et à la taille. 30 % nylon, 30 % polyester, 30 % EVA, 10 % élasthanne. **174,99 €**. foxracing.fr

2. Plus produit

On a tous ressenti cette envie de prolonger le plaisir, surtout lorsqu'on se retrouve en panne d'énergie. La PowerMore 250 W de Bosch est compacte et légère (1,5 kg). Elle offre une autonomie supplémentaire une fois fixée sur le support pour gourde et se combine avec toutes les batteries du système intelligent. **375 €**. alltricks.fr

3. Bijou

Attention, édition limitée ! La Fox 38 rend hommage à un siècle de compétition automobile avec cette luxueuse version "vert et or". 170 mm de débattement et une cartouche Grip X2, la 38 demeure une référence. 1 000 exemplaires sont disponibles au niveau mondial, dont 5 pour la France. Le prix d'une rareté ? **1 929,90 €**. tribesportgroup.com

4. Dromadaire

480 g mais des fonctions pratiques pour partir en rando. Cette banane XL Cube en polyester est compatible avec un système d'hydratation. On trouve des poches frontales avec compartiments, une ceinture large, des poches latérales élastiques, une ventilation via le système dorsal, un support pour lampe, etc. **69,95 €**. cubebikes.fr

5. En selle

Trek présente de nouvelles selles Aeolus dotées de la technologie AirLoom, pour plus de confort. Cette technologie désigne une matrice imprimée en 3D qui offre un soutien sous les ischions et plus de souplesse sous les tissus mous. La mousse est remplacée par une structure en mailles à cellules ouvertes. De **189,99 à 349,99 €**. trekbikes.com

6. Mammouth

Le Yeti LTe 2026 envoie du lourd dans sa configuration la plus aboutie. Ça commence par le prix (**14 499 €** !). Ça se justifie par une qualité de fabrication et des équipements haut de gamme : moteur Bosch CX ou CX-Race Gen5, batterie de 800 Wh, ensemble suspensions Fox Podium factory 38 et factory Float X2. À vos chèquiers ! tribesportgroup.com





7. Pression

Un mini-compresseur d'air, voilà qui peut rendre d'immenses services. Ce modèle Michelin est compatible avec la valve Schrader. L'adaptateur pour valve Presta et l'aiguille de gonflage sont inclus. Rechargeable via le câble USB avec un temps de charge d'environ 3 heures. Torche LED intégrée. **69,99 €.** michelin.fr

8. Crampons

Dans la large gamme de pneus Continental, voilà le Kryptotal Fr. Il est optimisé pour un montage sur la roue avant. « Ce modèle polyvalent équilibre la stabilité de l'adhérence, la traction au freinage et la résistance au roulement », annonce la marque. À vous les séquences trail, enduro ou descente. **94,95 €.** continental-tires.com

9. Week-end

Et le Samedi 27, vous faites quoi ? Nous, c'est VTAE en duo ! Plaisir X2 au poil vu par Moustache. Deux selles, deux guidons et des batteries (1 090 Wh !) pour avancer mieux. Moteur Bosch CX Smart System, fourche Suntour (40 mm de débattement), freins à disques Magura (ø 230 mm). **7 800 €...** ou **3 900 €** chacun ! moustachebikes.com

10. O'show

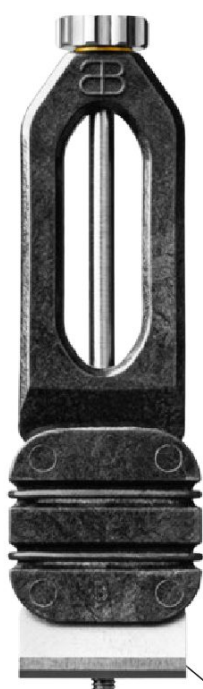
Nouveau, élégant, réalisé par Oakley et forcément, un poil cher, ce gilet polyvalent et chaud se compacte dans sa propre poche arrière. Il est construit autour d'une doublure en Polartec® Alpha™ pour combiner isolation, gestion thermique et respirabilité. Traitement déperlant en prime. **220 €.** oakley.com

11. Pistonné

Le remplacement des plaquettes de frein serait une tâche simple si les pistons ne se rapprochaient avec l'usure. Vous êtes nombreux à avoir recours à un tournevis de fortune pour écarter les pistons au risque de les fissurer. AbsoluteBLACK Piston Press permet une pression égale sur les deux pistons simultanément. **35,95 €.** absoluteblack.cc

12. Sabot

Stabilité et confort avec un indice de rigidité de 10, la RC Ultimate de Scott associe une semelle en carbone HMX et une tige en Carbitex. Le système de serrage BOA® Li2 apporte la touche de praticité nécessaire à une chaussure haut de gamme. Semelle intérieure ErgoLogic ajustable. **449,90 €.** scott-sports.com



11



12



13. Gratos

Bel objet que ce Cannondale Moterra SL1 version « full équipé ». Bases arrière Flex-Pivot, moteur Shimano EP801, suspensions Full Fox Factory, groupe Sram XO AXS, etc., **8 500 €** ! Il est à gagner si vous décidez d'assister au Supercross de Paris le week-end du 15/16 novembre dans la Tribune Moto Verte. supercrossparis.com/billetterie



14. Coque

Le Ride Concept Dissent est doté d'un système Flow-thru avec 15 aérations. Le polycarbonate intégral et la couverture inférieure rigide assurent une durabilité et une protection complètes. Le système MIPS® Evolve Core garantit une protection optimum en cas d'impact. **189 €**. tribesportgroup.com



15. Veston

Pas étanche mais waterproof, cette veste Kenny technique et légère est composée de trois couches (extérieur type softshell, membrane coupe-vent résistante à l'eau et une doublure Intérieure). Zips d'aération sous les bras, 4 poches zippées à l'extérieur et 2 poches intérieures. **109,95 €**. kenny-racing.com



16. Iconique

L'héritage montagnard de Vuarnet n'est plus à vanter. Les modèles iconiques issus de l'ADN alpin de la marque se superposent. Le modèle Racing 06 dévoilé dans cette nouvelle collection présente un design à écran unique, une construction en bio-nylon léger, des branches ajustables et des verres haute définition. De **230 € à 280 €**. eu.vuarnet.com



17. Max

Deuxième génération du Dissector de Maxxis. Grande adhérence, belle stabilité et comportement précis dans les virages, voilà pour les atouts. Les crampons latéraux et de transition ont été retravaillés. On trouve une surface de contact plus importante pour une meilleure accroche et plus de confort. À partir de **67 €**. tribesportgroup.com

17



18. Shorty

On ne présente plus Troy Lee, acteur majeur du VTT et de la moto depuis un demi-siècle. Le short Ruckus est fabriqué avec des matériaux solides. Coupe décontractée, confort sympa, nombreux espaces de rangement grâce à trois poches et ventilation efficace via des zones perforées au laser et des panneaux en mesh qui favorisent la circulation de l'air. **160 €**. troyleedesigns.eu



18



19



20



21



23



22



24

19. Bûche

L'hiver approchant, la montagne devient rude, parfois hostile. Sauf pour les montagnards en herbe bien équipés. « Décontractée et fonctionnelle », cette chemise Adventure en flanelle en carreaux régule la chaleur. Aucune crainte donc si vous vous retrouvez face à un grizzli ! 80,95 €. canyon.com

20. Pendu

La potence Trail Specialized est en aluminium, forgée et usinée CNC pour répondre aux besoins d'une pratique moderne avec un rapport poids/rigidité qui devrait vous plaire. Serrage 4 vis au diamètre surdimensionné de 31,8 mm avec platine avant détalonnée. Trois longueurs. 30 € (au lieu de 60 si vous êtes réactif...). specialized.com

21. Mini

Un F-Play 26 Mondraker à cadre alu pour jouer avec les grands. Système de suspension Zero, chasse de 130 mm, biellette supérieure monopièce montage boulonné, batterie intégrée interne non-amovible (250 Wh), compatible monotransmission, amortisseur et fourche X Fusion, moteur moyeu Mahle X-30, etc. 3499 €. mondraker.com

22. Boucliers

Un kit Universal Guardian Handguard de Crankbrothers en nylon et fibre de verre pour parer à vos sorties aventureuses dans les sous-bois. Il offre une protection efficace et se fixe rapidement au guidon. Les protections sont réglables avec un mouvement latéral de 33 mm. 121 g la paire. À partir de 49 €. tribesportgroup.com

23. Socquettes

On aime les chaussettes dans le vélo. Plutôt mi-mollet et souvent assez colorées quand on a une sensibilité off road. Quand la marque 100 % s'en occupe, ça donne des produits assez chics, costauds, à mi-chemin entre le lifestyle et le sport. Cette version Casual Urban nous plaît bien. 14 €. 100percent.com

24. Grave

Tout nouveau, tout beau. Voilà le Checkpoint+ SL, le gravel électrique 2026 de Trek. Il combine un moteur TQ HPR60 silencieux et léger qui permet de bénéficier d'une assistance discrète (batterie de 360 Wh, jusqu'à 80 km d'autonomie) à un châssis soigné. Cadre carbone léger. La version SL7 AXS est équipée d'une fourche RockShox (40 mm). Les SL 5 et 6 possèdent une fourche classique. De 4999 à 7599 €. trekbikes.com

Test

Enduro

Par Laurent Reviron





BH iLYNX+ NX Enduro Carbon 9.8 **22,7 kg - 9499,90 €** Mesure en taille L sans pédales

Énergie brute

Avec son moteur Bosch et sa batterie de 800 Wh, le BH iLynx+ NX promet puissance et autonomie. Sur les sentiers alpins, c'est aussi son énergie brute qui s'exprime, entre vivacité grisante et rigidité exigeante.

Malgré la batterie de 800 Wh, les impressions de pilotage restent étonnamment proches de celles d'un vélo sans assistance.

Un BH équipé d'un système d'assistance Bosch : une première ! Avec cet iLynx+ NX, la marque basque n'a pas seulement greffé un moteur Performance Line CX sur le châssis du Lynx mais elle a repensé son concept. L'âme de l'iLynx+ NX reste son cadre fabriqué avec le Ballistic Carbon Layup, un carbone à module élevé renforcé par des fibres spécifiques pour améliorer la résistance aux chocs et augmenter la durabilité sans ajouter de poids. La technologie de moulage Hollow Core Internal Molding permet une répartition judicieuse du carbone dans tout le cadre, éliminant les imperfections internes et optimisant le rapport poids-rigidité. La partie arrière se veut compacte avec des bases de 440 mm et un pivot principal surdimensionné. Les débattements varient de 140 à 170 mm selon les versions, notre modèle d'essai « enduro » affichant le chiffre le plus important. Le reach allongé et l'angle de direction ouvert placent clairement ce modèle dans la lignée des VTT modernes. Tout cela se combine au système de suspension Split Pivot, une cinématique qui permet sur le papier de dissocier pédalage, freinage et absorption des chocs. En théorie, cela assure un antisquat efficace, un freinage neutre et une bonne progressivité. Dans la pratique, nous verrons sur le terrain que le tableau mérite quelques nuances. Un moteur Bosch de dernière génération, compact (2,8 kg), délivrant 100 Nm de couple et jusqu'à 750 watts en crête prend donc place dans ce châssis. Côté énergétique, BH a vu large avec une batterie de 800 Wh intégrée dans le tube diagonal. En l'absence de système d'extraction rapide, BH privilégie rigidité et compacité au détriment de la praticité. La marque reste fidèle à son credo d'intégration maximale : câblerie entièrement interne, collier de selle caché dans le top tube, lignes épurées. La protection BlockLock limite la rotation de la fourche et préserve le cadre, tandis que l'axe arrière adopte le standard Super Boost (157 mm), garantissant rigidité et compatibilité avec des pneus jusqu'à 2,4". Deux versions de châssis sont proposées : celle-ci en carbone ou en aluminium triple épaisseur pour un tarif plus contenu. La gamme se décline en plusieurs montages : de notre haut de gamme ici en test aux versions plus accessibles en RockShox/Deore. Les tarifs démarrent à 4 800 €.

Cap précis

Côté équipement, cette version la plus onéreuse exhibe les composants les plus prestigieux de la gamme. Au cœur de l'iLynx+, ce tout dernier Bosch Performance Line CX Gen 5 géré via le tout nouvel écran Kiox



400C associé à une commande Mini Remote. Le châssis en carbone reçoit des éléments de suspension Fox avec une fourche 38 Factory (170 mm) et un amortisseur Fox DHX2 Factory. Côté transmission, BH mise sur le tout nouveau Shimano XT Di2 12 vitesses, combiné à une cassette 10-51 dents et à un pédalier E-Thirteen Helix Race. Le freinage, également signé Shimano, est confié à des XT 4 pistons. L'ensemble cock-

l'impression de tailler comme un M, renforçant encore ce sentiment de compacité. Une entrée en matière résolument positive. Reste que, sur le terrain, un trait domine rapidement dans le caractère du vélo : sa rigidité. Malgré des réglages multiples, la suspension arrière se montre avare en confort et en progressivité. Réactive, certes, mais sèche et parfois fatigante sur les longues sections cassantes. On a cru un

On parle ici d'un "gros" vélo, mais la sensation est tout autre.

pit associe un guidon Race Face Aeffect de 780 mm et une potence Satori URSA 35. Les roues DT Swiss H1900 TR, montées en 29", chaussent un combo de pneus Maxxis Assegai (2,5) à l'avant et Minion (2,4) à l'arrière, en carcasse EXO. La tige de selle télescopique Race Face DP Aeffect et la selle Prologo Proxim W450 complètent le montage. Dès les premiers tours de pédales, l'iLynx+ NX surprend par sa légèreté, confirmant son poids réduit de moins de 23 kg. Pour un VTTAE équipé d'une batterie de 800 Wh, d'une Fox 38 de 170 mm de débattement et d'un amortisseur à ressort – soit un montage de gros calibre –, il se révèle étonnamment maniable. On parle ici d'un "gros" vélo, mais la sensation est tout autre : vif, réactif, presque joueur. Au point même que notre modèle en taille L donnait

moment que le ressort en était la cause, avant de se dire que la cinématique Split Pivot elle-même y contribuait aussi peut-être. Nous avons roulé longuement avec ce vélo, notamment en montagne, son terrain de prédilection. Son montage et sa batterie généreuse le destinent clairement aux gros dénivelés, à la montée comme à la descente. Dans les ascensions techniques, le moteur Bosch Performance CX fait des merveilles : 100 Nm de couple, une réactivité réglable à l'envie et une puissance disponible qui incite à tenter des franchissements audacieux. Nous avons opté pour quatre profils d'assistance bien distincts : un Turbo radical à 100 Nm, 750 W et tous les paramètres ajustables réglés au maximum – parfait quand l'accroche est bonne pour les passages trialisants énergivores ; un mode



• Légèreté
• Rigidité
• Look soigné
• Transmission Di2
• Autonomie

• Manque
de moelleux

Les lignes sont fines et le carbone
brut verni apporte une touche
esthétique singulière.

Moteur Bosch Performance Line CX Gen 5, 100 Nm
Batterie Bosch Powertube 800 Wh **Console** Bosch Kiox
400C + Mini Remote **Chargeur** Bosch 4 ampères **Cadre**
BH iLYNX+ NX en carbone, déb. : 160 mm **Fourche** Fox

A close-up photograph of the Bosch CX motor mounted on a bicycle frame. The motor is black with a red 'BOSCH' logo and 'CX' text. It is connected to a black chainstay. The background is a blurred natural setting.

A close-up photograph of a bicycle's rear cassette and chain. The cassette is a multi-sprocket gear system, and the chain is a standard bicycle chain. The image is in black and white, with a shallow depth of field, focusing on the mechanical components.

A close-up photograph of a Lynx ski binding. The binding is black and silver, with the 'Lynx' logo visible on the silver plate. The ski is attached to the binding, and the background is blurred, showing a snowy mountain slope.

Technical drawing of a bicycle frame (taille L) showing dimensions and angles. The frame is shown in a side view, highlighting the main tubes and joints. Key dimensions and angles are labeled:

- Top Tube:** 623 mm (horizontal distance from the head tube to the seat tube).
- Head Tube:** 110 mm (vertical distance from the top of the head tube to the top of the seat tube).
- Seat Tube:** 440 mm (vertical distance from the bottom bracket to the top of the seat tube).
- Bottom Bracket:** 1250 mm (horizontal distance from the center of the bottom bracket to the center of the rear axle).
- Chainstay:** 346 mm (vertical distance from the bottom bracket to the center of the rear axle).
- Chainstay:** 440 mm (horizontal distance from the center of the bottom bracket to the center of the rear axle).
- Angles:**
 - 76° (angle between the seat tube and the chainstay).
 - 64° (angle between the chainstay and the horizontal line).

En taille L



	1	2	3	4	5
POIDS	■	■	■	■	■
PRIX	■	■	■	■	■
PRÉSENTATION	■	■	■	■	■
P. PILOTAGE	■	■	■	■	■
STABILITÉ MONTÉE	■	■	■	■	■
STABILITÉ DESCENTE	■	■	■	■	■
VIVACITÉ	■	■	■	■	■
MANIABILITÉ MONTÉE	■	■	■	■	■
MANIABILITÉ DESCENTE	■	■	■	■	■
MOTRICITÉ	■	■	■	■	■
CONFORT	■	■	■	■	■
RIGIDITÉ	■	■	■	■	■
RENDEMENT	■	■	■	■	■
FREINAGE	■	■	■	■	■
SUSPENSION AR	■	■	■	■	■
FOURCHE	■	■	■	■	■
ROUES	■	■	■	■	■
PNEUS	■	■	■	■	■
MOTEUR	■	■	■	■	■
AUTONOMIE	■	■	■	■	■

***Dans les sections techniques,
on apprécie les manivelles en 160 mm***







La batterie de 800 Wh ouvre les portes des grandes virées. Intégralement sur le mode Turbo, et avec un pilote de 80 kg au guidon, on peut largement dépasser les 30 km et les 1 500 mètres de dénivelé positif.

eMTB+ équilibré (100 Nm, 750 W et les variables en configuration standard); et un eMTB à 85 Nm et 600 W standard également, avec un Tour+ d'origine et plus de mode « Eco ».

Contraste de mise

Si le moteur impressionne par sa précision et sa fluidité, la motricité ne suit pas toujours. On apprécie les manivelles en 160 mm qui permettent de tourner les pédales avec une grande sérénité et en limitant les risques de heurter le sol dans les passages techniques, mais le manque de souplesse de l'arrière se traduit par une traction perfectible. Le vélo a aussi tendance à cabrer dans le très raide, obligeant le pilote à se placer exagérément sur l'avant. Et quand on compense ainsi, la perte d'adhérence s'accroît encore. Résultat : autant le moteur pousse à attaquer en montée, autant le châssis demande de la finesse et de la technique pour exploiter cette puissance. En descente, cette dualité persiste. L'iLynx+ NX est



point, mais le manque de filtrage devient lassant sur la durée. Certains composants apportent entière satisfaction. Les freins Shimano XT couplés à des disques Galfer forment un ensemble puissant et endurant.

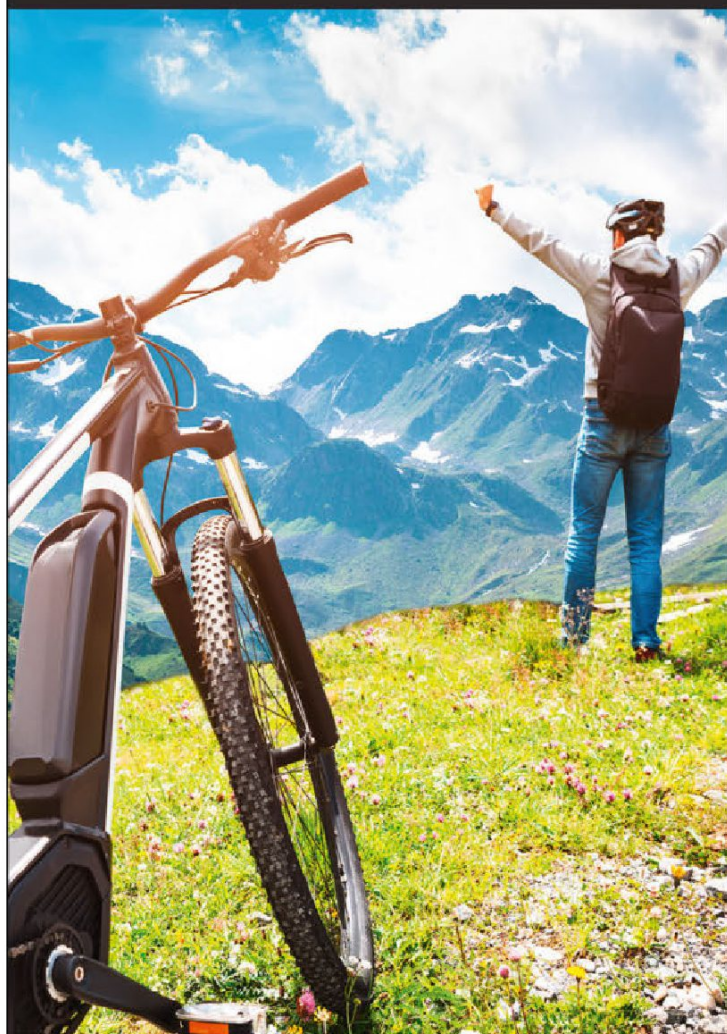
L'iLynx+ NX est incroyablement maniable pour un VTAE d'enduro de ce gabarit.

incroyablement maniable pour un VTAE d'enduro de ce gabarit, d'autant qu'il est en configuration 29/29. Il est précis, rapide, vif à inscrire et procure beaucoup de plaisir dans les enchaînements. Mais son arrière rigide et sec limite le confort. Sur terrain défoncé, les bras encaissent et il faut tenir le vélo pour le maintenir en ligne. La stabilité reste correcte grâce à une géométrie au

La tige de selle télescopique, sans être la plus sophistiquée du marché, fait le job. Les roues, à la fois rigides et tolérantes, se sont également révélées solides malgré les contraintes, sans desserrage intempestif. Quant à la nouvelle transmission Shimano XT Di2, elle impressionne : ultrarapide, précise, probablement la plus véloce du marché actuellement. Seul bémol, un comportement

bruyant quand on enchaîne plusieurs vitesses d'un coup sous forte charge. Avec un pilotage adapté (relâcher légèrement, éviter les passages massifs), le système devient un régal et se révèle parfaitement adapté à l'e-bike. On regrette seulement l'ergonomie perfectible de la commande : la marge de réglage de position des boutons, trop proches et superposés, ne permet pas d'obtenir entière satisfaction, et l'accès au bouton de derrière manque de fluidité. En résumé, l'impression générale de ce BH reste marquée par le contraste : un vélo électrisant par sa vivacité et sa maniabilité mais exigeant par sa rigidité et son confort limité. Le BH iLynx+ NX nous a séduits au premier abord par sa légèreté et sa nervosité hors norme pour un VTAE de ce calibre. Mais la rigidité excessive de l'arrière et les soucis de confort rencontrés laissent une interrogation en suspens. Est-ce le prix à payer pour obtenir ce caractère vif et précis, si rare sur un e-bike avec autant de débattement ? ♦

FAITES-VOUS CONNAÎTRE
RENFORCEZ VOTRE IMAGE



COMMUNIQUEZ
AUPRÈS DE NOS LECTEURS



Contactez

NATHAN VEYSSET

07 86 64 96 69

nathan.veysset@editions-lariviere.com



urges bike
products



FIDLOCK

RASCALS
NATURELLEMENT SHAPÉ

Test

Enduro

Par Laurent Reviron



Lapierre Overvolt TR 6.8

27,17 kg - 5599 €

Mesure en taille L sans pédales

Sous assistance XXL

Avec son moteur Bosch CX, sa batterie de 800 Wh et son cadre alu, le Lapierre Overvolt TR 6.8 joue la carte de l'endurance. Taillé pour les longues randos avec stabilité et confort, il séduit par son autonomie XXL mais rappelle vite son poids quand le terrain s'endurcit.



L'exercice de la montée qui dure reste résolument le terrain de jeu préféré de l'Overvolt TR.

5 600 euros ça ne se trouve pas sous le sabot d'un cheval, certes, mais ça reste la fourchette basse d'un budget pour un VTAE tout-suspendu qui ne fait pas de compromis sur l'essentiel. Avec son moteur Bosch Performance CX, sa grosse batterie de 800 Wh, son montage en roues de 29 pouces, ses suspensions avant/arrière et sa tige télescopique, le Lapierre Overvolt TR 6.8 coche toutes les cases. Sur ce modèle all-mountain affichant 140 mm de débattement, l'optimisation des coûts se trouve ailleurs. Au niveau des suspensions notamment, avec une fourche RockShox Psylo de 140 mm et un amortisseur estampillé Lapierre. Le reste de l'équipement, cohérent avec ce niveau de gamme, présente une transmission Shimano CUES à 11 vitesses alors que les modèles plus élaborés exhibent généralement un dispositif à 12 pignons à l'arrière. Les freins, des Shimano M4100, restent dans la lignée. La monte pneumatique a été soignée avec des gommes Continental Kryptotal qui font partie des références du moment. Construit en aluminium Supreme 5, l'alliage maison de Lapierre, le cadre bénéficie de tubes hydroformés et d'un nouveau support moteur usiné. Ce travail sur la structure vise à améliorer la rigidité globale et la précision du vélo. Le design s'inspire du GLP III d'enduro et abaisse le centre de gravité grâce au repositionnement de l'amortisseur et de la biellette au-dessus du moteur. La câblerie est intégrée et les roues « tubeless ready » sont montées avec des cercles Ryde Disc30. Le poste de pilotage est signé Lapierre, avec un cintre en aluminium de 760 mm, une potence courte et une tige de selle télescopique JD YSP18 (débattement 130 à 170 mm selon la taille). Au cœur du vélo, on retrouve donc ce moteur Bosch Performance Line CX Smart System associé à une batterie Bosch Powertube intégrée discrètement dans le tube diagonal et démontable facilement. L'ensemble est piloté via l'écran Bosch Kiox 300 au guidon.

Posé pour monter

Dès les premiers tours de roue, le ton est donné : on sent direct qu'on n'est pas sur un vélo typé « course » mais plutôt orienté « rando plaisir ». Le guidon, plus étroit que sur les modèles « race », et la géo vous placent globalement bien droit, confortablement installé, avec une répartition des



masses équilibrée. On n'a pas l'impression d'être assis sur l'arrière. On est posé, centré, et ça rassure. Le terrain de jeu idéal de ce modèle reste accidenté. Il faut néanmoins que ce ne soit pas trop cassant et que l'engagement demeure raisonnable. Dans sa dernière configuration, qui permet une augmentation de 25 % de la puissance, le moteur Bosch impressionne. Sur le mode Turbo réglé au max, ça décoiffe ! Les montées raides s'avalent sans effort, avec une vitesse de franchissement supérieure à l'habitude. Les efforts que l'on concède pour prendre de la vitesse dans les prises d'élán sont récompensés. Ce gain de quelques km/h sur les obstacles permet de passer plus facilement, avec moins de problèmes de traction et d'équilibre. Le nouveau mode « eMTB+ » est le plus efficace. Aussi puissant que le Turbo mais moins brutal, il apporte un surcroît de facilité dans les sections techniques ou glissantes. On force parfois un peu plus sur les pédales mais on économise de l'énergie sur la durée puisque l'on commet moins d'erreurs. Les 27 kg passés de cet Overvolt le rangent inévitablement dans les modèles lourds du marché,

surtout avec ce débattement plutôt contenu. Néanmoins, cet embonpoint, forcément pénalisant dans certaines sections, peut représenter un avantage à la montée. Le poids bien réparti colle la roue avant au sol. Résultat : pas de cabrage intempestif et une vraie stabilité dans les pentes raides. L'équilibre général est réussi, on grimpe sans avoir à se jeter sur l'avant. Les pneus Continental ne déçoivent pas non plus en assurant le grip nécessaire pour exploiter pleinement la puissance du moteur. Même en mode Turbo, ça tracte sans décrocher. Dans les pentes négatives, on trouve plus vite les limites du concept. Le vélo reste sain et sécurisant, mais pas dynamique. La fourche manque de rigueur, les roues n'ont rien de très rigide et le poids finit par se faire sentir dans les épingles et les pentes raides où l'on peut se laisser embarquer. Ce n'est clairement pas un vélo taillé pour envoyer en spéciale et taquiner le chrono, mais pour descendre proprement et sans stress, il fait le job. Les freins (4 pistons devant, mais seulement 2 derrière) manquent de puissance pour un tel gabarit. Ils restent suffisants dans un esprit rando mais passé ce cadre, ils atteignent leurs limites. La géométrie, logique pour le programme, offre une stabilité appréciable.

Le poids bien réparti colle la roue avant au sol, pas de cabrage intempestif dans les pentes raides.

Longues virées

C'est sur une longue boucle que l'on a vraiment apprécié le gros point fort de ce vélo, qui reste son autonomie. En effet, avec cette

- 

- 

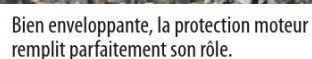
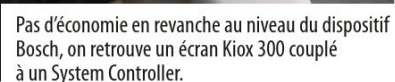
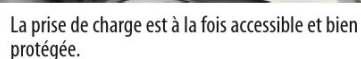
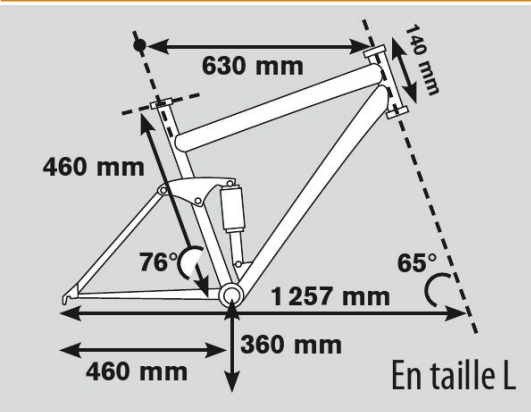
Poste de pilotage
Autonomie
Conception sérieuse
Pneus
Stabilité en montée

Ensemble lourd
Manque de rigueur

Pas de fioriture sur le TR, un look simple et sobre et des valeurs sûres au niveau des composants.

Moteur Bosch Performance Line CX, 750 watts/100 Nm
Batterie Bosch PowerTube intégré 800 Wh **Console** Bosch Kiox 300 **Chargeur** Bosch 4 ampères **Cadre** Overvolt en Aluminium déb.: 140 mm **Fourche** RockShox Psylo Silver

Moteur Bosch Performance Line CX, 750 watts/100 Nm
Batterie Bosch PowerTube intégré 800 Wh **Console** Bosch
 Kiox 300 **Chargeur** Bosch 4 ampères **Cadre** Overvolt en
 Aluminium déb.: 140 mm **Fourche** RockShox Psylo Silver
 RC, déb.: 140 mm **Amortisseur** Lapierre **Dérailleur**
 Shimano CUES U6000 Shadow+, 11v **Commande** Shimano
 CUES U6000 **Cassette** Shimano CUES LG400 (11-50)
Chaîne Shimano CUES LG500 **Pédalier** Samox EC40-F13-
 ISIS, 34 dents, manivelles 160 mm **Freins AV/AR** Shimano
 M4100 (4 pistons à l'avant / 2 pistons arrière)
 (203/203 mm) **Guidon** Lapierre Thirty One 6061DB,
 760 mm **Potence** Lapierre Thirty One alloy 45 mm (35 mm
 en S) **Roues** Ryde Disc 30 32H **Pneus AV/AR** Continental
 Kryptotal FJ / Kryptotal R **Rige de selle** télescopique
 Lapierre by JD YSP18, déb: 130 mm (S, M), 150 mm (L),
 170 mm (XL) **Selle** Selle Royal Vivo Men **Tailles** S, M, L, XL



Attribut	1	2	3	4	5
POIDS	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
PRIX	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
PRÉSENTATION	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
P. PILOTAGE	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
STABILITÉ MONTÉE	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
STABILITÉ DESCENTE	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
VIVACITÉ	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
MANIABILITÉ MONTÉE	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
MANIABILITÉ DESCENTE	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
MOTRICITÉ	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
CONFORT	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
RIGIDITÉ	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
RENDEMENT	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
FREINAGE	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
SUSPENSION AR	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
FOURCHE	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
ROUES	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
PNEUS	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
MOTEUR	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
AUTONOMIE	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange

■ ■ Bof ■ ■ ■ Moyen ■ ■ ■ ■ Bien ■ ■ ■ ■ ■ Très bien ■ ■ ■ ■ ■ Parfait



***Cet Overvolt TR vous ouvre
l'accès aux grands espaces!***





Système Bosch, débattement suffisant, roues de 29 et tige de selle télescopique, le TR 6.8 ne fait pas de compromis sur l'essentiel.

réserve de 800 Wh, on peut se lancer dans les grandes virées sans se soucier de la gestion de la batterie. Pour se faire une idée plus précise de cette capacité, on a évolué intégralement sur le mode « Turbo » lors de cette sortie typée « montagne ». On a enchaîné sans se poser de questions et on a pu confirmer les sensations. D'abord sur une piste roulante : là, la position confortable et pas exigeante de l'Overvolt fait merveille. On pédale longtemps sans se cramer, surtout quand on laisse l'assistance sur un mode élevé. Puis on est passé sur des sections plus techniques. Rien d'infranchissable, mais assez pour jauger le vélo. Et



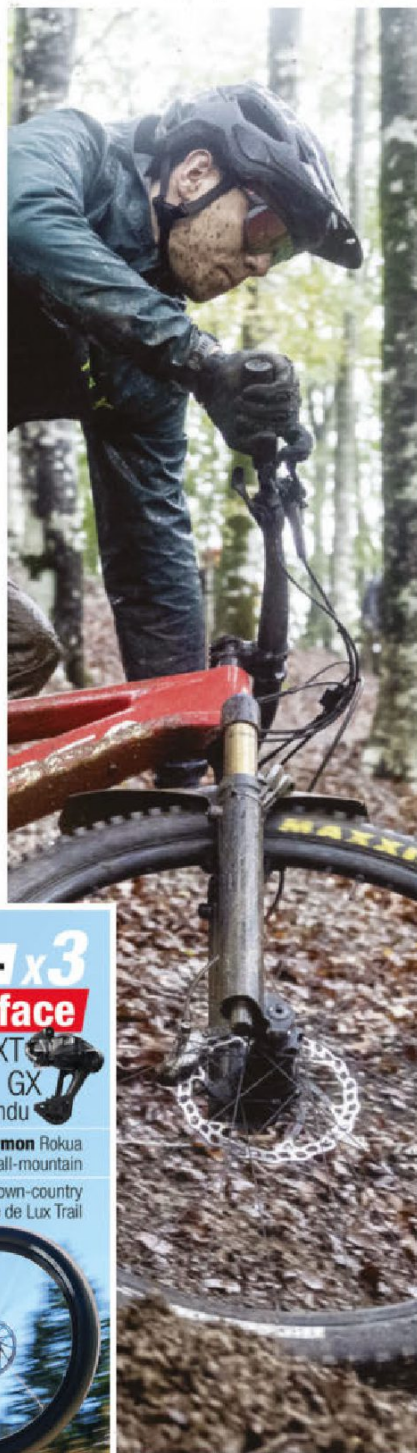
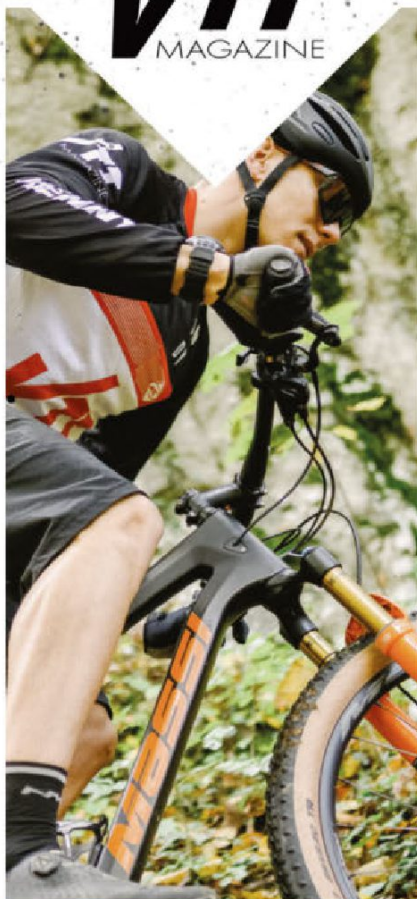
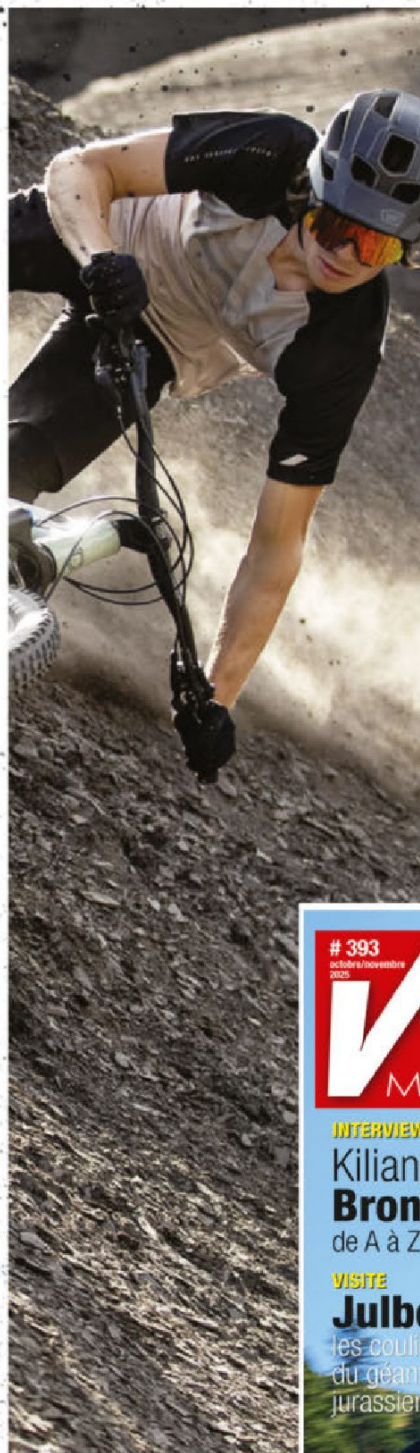
poussé ce Lapierre un peu plus loin que son vrai programme en s'engageant dans la fameuse descente des Troncs, dans le massif des Aravis. Un terrain d'enduro pur jus : pente marquée, racines, épingles serrées,

Le TR 6.8 reste un bon VTTAE de randonnée, efficace en montée et rassurant en descente.

encore une fois, l'Overvolt simplifie les choses : son poids, qui peut paraître handicapant, apporte en réalité de la stabilité, la géométrie reste cohérente et les pneus Continental assurent dans toutes les conditions. Ajoutez à cela un moteur Bosch qui garde la cadence tant qu'on met un peu de conviction au guidon, et on se retrouve à grimper facilement partout. On a même

marches raides, parfois en dévers, parfois en virage... Bref, de quoi mettre l'Overvolt en difficulté. Et pourtant, il est passé partout sans broncher. La condition reste de rouler avec la bonne cadence et de garder une marge de manœuvre. Si on se laisse griser par la vitesse, le poids important, combiné aux suspensions d'entrée de gamme, rappelle vite ses limites. Ce n'est pas un bike

qui pardonne les erreurs dans l'urgence : il faut anticiper, rester fluide et ne pas brûler les étapes. Le comportement demeure sain. On n'a pas ressenti de mauvaises réactions ni de pièges, c'est juste un vélo lourd, avec un équipement qui ne vise pas la haute performance. Lors de très longues ascensions par forte chaleur, nous avons noté une baisse de puissance du moteur liée à une montée en température. Le système se met alors en sécurité, réduisant la puissance disponible. Rien de dramatique, juste une petite particularité connue sur les systèmes Bosch, accentuée depuis l'augmentation de la puissance maximale. Il suffit alors d'attendre que le dispositif refroidisse pour retrouver les watts. À la fin de cette magnifique boucle, notre Strava affichait 35,78 km et 1 805 mètres de dénivelé positif, le tout bouclé sans se fatiguer sur ce terrain pourtant exigeant à la montée comme à la descente. Le Lapierre Overvolt TR 6.8 est un bon VTTAE de randonnée, confortable, efficace en montée et rassurant en descente, pensé pour les grandes virées. On apprécie sa batterie surdimensionnée, son moteur Bosch puissant et exploitable et son confort général. En revanche, les limites des suspensions et le poids élevé rappellent vite qu'on est sur un modèle d'entrée de gamme. Pour qui cherche un compagnon de rando capable d'avaler du D+ sans se poser de questions, il reste une valeur sûre. ♦



393
octobre/novembre
2020

VTT
MAGAZINE

**Face-^{x3}
à-face**
Exclusif
**Shimano XT
vs SRAM GX**
Le match attendu

Lapierre Zesty vs Raymon Rokua
Deux styles all-mountain

Canyon down-country
Bataille de Lux Trail

INTERVIEW
Kilian Bron
de A à Z

VISITE
Julbo
les coulisses
du géant
jurassien

PANDRAMA
40
Les VTT les plus
polyvalents

ESSAI
SCOTT RANSOM 930
Pour qui ? Pour quoi ?

RANDO

VALLON-PONT-D'ARC
Au cœur des gorges

L 18638 - 300 - F. 6,95 € - 10

EN KIOSQUE ACTUELLEMENT
et sur BOUTIQUELARIVIERE.FR

Test

Enduro

Par Laurent Reviron

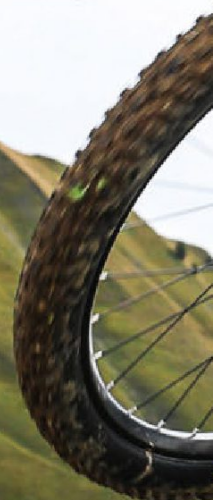
Santa Cruz Vala AL Deore

23,9 kg - 5 299 €

Mesure en taille L sans pédales

En **V**ersion « Valu »

Après avoir brillé en carbone, le Santa Cruz Vala débarque en aluminium. Plus accessible mais toujours fidèle à l'ADN de la marque californienne, ce VTTAE mise sur l'agilité et le fun, sans sacrifier les performances.







Dans sa déclinaison carbone, le Vala a marqué les esprits dans eBike, séduisant autant les testeurs du magazine que ses lecteurs lors de l'élection du VTAE de l'année. Santa Cruz propose aujourd'hui une version aluminium plus accessible, qui ne se contente pas de copier-coller à la lettre le châssis en carbone. Le Vala AL repose sur une plateforme tournée vers l'accessibilité et la polyvalence avec un cadre en aluminium assorti d'une cinématique four-bar soigneusement calibrée pour offrir un débattement arrière de 150 mm associé à une fourche de 160 mm. Le format de roues « MX » (29" à l'avant, 27,5" à l'arrière) est reconduit pour conserver un bon rapport maniabilité/stabilité propre aux VTAE de la marque. Le cœur de la mécanique reste la motorisation Bosch Performance Line CX, couplée à une batterie Bosch PowerTube de 600 Wh intégrée, mais pas amovible. Le châssis présente des passages de câbles propres et des renforts autour du pédalier et du moteur, dans un souci de robustesse. Deux montages sont proposés. Le premier, testé ici, s'appuie sur une transmission Shimano Deore 12 vitesses, des freins M6120 à quatre pistons avec disques de 220 et 203 mm, une fourche RockShox Psylo Gold RC de 160 mm et un amortisseur Deluxe Select. Le second, l'AL 70,

monte en gamme avec une transmission Sram Eagle T-Type, des freins Sram DB8, une fourche RockShox Zeb Base et un amortisseur Super Deluxe. Dans les deux cas, on retrouve une tige de selle télescopique SDG Tellis, des jantes aluminium robustes (WTB ST Tough 30 ou Reserve 30iHD AL selon la version) et des pneus Maxxis Assegai à l'avant et Minion DHR II à l'arrière. Côté géométrie, la déclinaison alu adopte des chiffres modernes qui varient très légèrement des modèles en carbone avec un angle de direction de 64°, un tube de selle effectif à 76,5-76,9° et des bases de 440 à 445 mm selon la taille. Le reach varie de 433 mm en taille S à 498 mm en XL, tandis que l'empattement s'étend de 1 212 à 1 297 mm. La hauteur de boîtier est à 342 mm. Contrairement à la plateforme en carbone, la version alu ne dispose pas d'un flip-chip permettant d'ajuster la géométrie. Le poste de pilotage reçoit un affichage simplifié avec un System Controller intégré dans le top-tube sans écran de contrôle

Kiox. Une bonne façon de gagner quelques grammes mais surtout d'optimiser les coûts. Tous les cadres et roulements bénéficient de la garantie à vie de la marque.

Esprit conservé

Ce Vala alu peut donc représenter une première incursion dans l'univers du VTT électrique ou une porte d'entrée vers la marque californienne prestigieuse. Sur le terrain, le constat est rapidement clair : le passage à l'alu ne dénature pas l'ADN du modèle. Le vélo conserve un comportement agile et joueur, avec un poids bien contenu pour un VTAE, en partie grâce à la batterie compacte de 600 Wh. Cette capacité volontairement limitée a certes un impact direct sur l'autonomie, mais cela reste un choix assumé par Santa Cruz, déjà présent sur le carbone. Le parti pris est de privilégier la vivacité et le dynamisme plutôt que de courir après les kilomètres. Pour ceux qui souhaitent aller plus loin, l'extension

Ce Vala alu peut représenter une porte d'entrée vers la marque californienne.



Légèreté
Fun
Équipement cohérent
Prestige « Santa »

Autonomie
Batterie non démontable

On observe des lignes identiques aux modèles en carbone, couplées à un équipement très cohérent.

Moteur Bosch Performance Line CX, 100 Nm/750 watts
Batterie Bosch PowerTube 600 Wh **Console** Bosch System Controller **Chargeur** Bosch 4 ampères **Cadre** Santa Cruz Vala en aluminium, déb: 150 mm **Fourche** RockShox

Technical drawing of a bicycle frame in side view (En taille L). The drawing shows a diamond frame with a motorized crank. Dimensions include: top tube length 628 mm, head tube angle 76,8°, seat tube angle 64,1°, bottom bracket height 342 mm, chainstay length 445 mm, and a 130 mm dimension at the seat post. A motor is attached to the crank.

[illegible]

■ Bof ■ ■ ■ Moyen ■ ■ ■ ■ Bien ■ ■ ■ ■ ■ Très bien ■ ■ ■ ■ ■ Parfait



A photograph of a forest floor. The ground is covered in a thick layer of green moss and brown pine needles. Several tree trunks are visible, some in the foreground and some in the background. The lighting is soft, suggesting a shaded forest environment.

*Sa relative légèreté, combinée
au format mulet, favorise
la vivacité et la précision.*



Le Vala AL ne fait pas de compromis sur l'essentiel, tout en garantissant un bon rapport qualité/performance/prix.

PowerMore de Bosch reste envisageable. Il permet de rejoindre les standards de la concurrence équipés d'une réserve de 800 Wh en termes d'autonomie sans altérer le caractère du vélo, toujours vif et équilibré. Seul inconvénient : la batterie n'étant pas amovible, il faut impérativement charger le vélo complet. Une démarche parfois contraignante si le local n'est pas équipé en prises. Côté équipement, Santa Cruz a opté pour un assemblage judicieux. La fourche RockShox Psylo et l'amortisseur offrent un excellent rapport qualité/prix, supérieur à ce que l'on trouve sur certains concurrents directs. Les freins, eux, sont issus de la gamme d'entrée de chez Shimano, mais compensés par un disque avant en 220 mm qui assure un freinage sécurisant, indispensable sur un VTAE. Les roues manquent un peu de rigidité, mais cela reste cohérent avec le positionnement tarifaire. La précision et le rendement ne sont pas ceux d'un vélo plus haut de gamme, mais la tolérance qu'elles offrent garantit une souplesse appréciable sur un vélo orienté « loisir ».

procure une sensation de vivacité immédiate. Associée au poids maîtrisé du vélo, elle donne un vrai coup de boost dès que l'on appuie sur les pédales. Le mode eMTB+, plus progressif, reste plus efficace

qui met en confiance. On retrouve, malgré ce montage en mulet, une capacité efficace à grimper dans les pourcentages de pente élevés. Une bonne maniabilité permet aisément de corriger sa trajectoire en montée.

On retrouve, malgré ce montage en mulet, une capacité à grimper dans les pourcentages de pente élevés.

Au pédalage, le Vala AL surprend quand même. Contrairement à d'autres vélos alu qui paraissent lourds ou patauds, il conserve une vraie légèreté dans le comportement. L'assistance Bosch Performance CX, paramétrée avec un Turbo à 100 Nm et 750 W,

dans la majorité des sections techniques, tandis que le mode Tour configuré en standard offre une meilleure autonomie mais avec une assistance plus limitée. La géométrie est bien pensée : pas de cabrage dans le raide, une traction constante et un équilibre

Potentiel évident

En descente, le Vala AL confirme pleinement son tempérament. Sa relative légèreté, combinée au format mulet, favorise la vivacité et la précision, tout en maintenant un bon confort de pilotage. Cette belle agilité aide à se faufiler partout et à changer de ligne au dernier moment sans perte de contrôle. Stable et sécurisant, l'ensemble se laisse aussi emmener dans le cassant avec une tolérance appréciable, capable d'absorber sans broncher une succession d'obstacles ou de racines. Les suspensions, une



fois correctement réglées, travaillent de façon homogène et conservent un équilibre global qui met en confiance. Le vélo ne montre pas de faiblesse majeure malgré ce montage plus abordable économiquement, et garde un comportement cohérent même lorsqu'il est sollicité dans des conditions exigeantes. Même une fois le PowerMore installé, le Vala conserve sa réactivité et ne devient jamais pataud. Basique, le système de freinage n'en reste pas moins performant. Le mordant n'est pas ébouriffant, mais la puissance reste du coup facilement dosable, et le disque avant de grande dimension assure une belle endurance, limitant la surchauffe et garantissant une constance bienvenue sur les longues descentes. Côté autonomie, la batterie de 600 Wh pleine nous a permis, sur le mode Turbo configuré à sa puissance maximale (100 Nm/750

watts), de boucler 1 383 mètres de dénivelé positif sur 30,41 kilomètres. Avec les 250 Wh supplémentaires du PowerMore, le kilométrage augmente d'environ 12 km et le dénivelé positif de plus de 500 mètres, ce qui place alors le Vala au niveau des meilleurs standards du marché. Au final, le Vala AL Deore réussit son pari. Il reprend l'essentiel des qualités des modèles en carbone dans une version plus démocratique, plus accessible et sans défaut marqué. L'autonomie limitée pourra certes gêner certains utilisateurs, mais elle fait partie intégrante du concept : proposer un e-bike plus léger, plus dynamique et sans excès de masse inutile. En ajoutant un extender de batterie, on retrouve une autonomie équivalente à celle d'un modèle pourvu d'une batterie plus grosse, sauf que là, on a le choix de ne pas se trimballer une réserve qui alourdit et qui

peut grever les qualités dynamiques du vélo lorsqu'on n'en a pas besoin sur une sortie « express ». Tel quel, le Vala AL se distingue donc déjà comme l'un des VTTAE alu les plus plaisants du moment : équilibré, fun et efficace. On serait d'ailleurs curieux de découvrir ce Vala en aluminium avec des composants plus prestigieux. Ce châssis bien né, associé à une géométrie judicieuse et à une cinématique aboutie, devrait faire des merveilles avec des roues plus rigides, des freins plus puissants et une suspension de gamme supérieure.

Le Vala AL reprend donc fidèlement les points forts du Vala carbone. Ce VTTAE se veut plus accessible, sans renoncer aux standards de performance et de fiabilité qui font la réputation de Santa Cruz et qui ouvrent la porte à une pratique ludique et polyvalente pour un large public.



Le Santa Cruz Vala **face au** Lapierre Overvolt TR 6.8

Deux VTAE aluminium, un tarif autour de 5 500 euros, mais deux visions bien distinctes. Le Lapierre Overvolt TR mise sur l'endurance et l'autonomie XXL tandis que le Santa Cruz Vala AL privilégie la légèreté, l'agilité et le fun. Même moteur Bosch mais deux philosophies de pilotage. Lequel répond le mieux à vos attentes ?

Pourquoi comparer ces deux vélos ?

Parce qu'ils représentent deux visions actuelles du VTAE milieu de gamme autour de 5 500 €. Ce sont ensuite deux modèles équipés d'un cadre en aluminium. Et en termes d'équipement, on observe également pas mal de similitudes.

Est-ce qu'il y a des technologies différentes ?

Oui, même si les deux reposent sur le même moteur Bosch Performance Line CX. Le Lapierre embarque une batterie de 800 Wh amovible et un écran Kiox 300 quand le

Santa Cruz se contente de 600 Wh (extensible à 850 Wh avec le PowerMore) et d'un simple System Controller intégré au cadre. Les débattements diffèrent aussi : 140 mm pour le Lapierre 150/160 mm pour le Santa Cruz. Le Lapierre est proposé d'origine avec deux roues de 29 pouces (on peut, opter pour des éléments en 27,5 en option), tandis que le Vala mise sur l'option mulet avec du 29 devant et du 27,5 derrière.

Que disent les chiffres ?

Le poids de 27,1 kg pour le Lapierre contre 23,9 kg pour le Santa. 3,2 kg qui engendrent



une belle différence sur le terrain, à l'avantage du Vala. Côté géo, on reste sur des logiques comparables, même si le Santa s'inscrit un peu plus dans les standards modernes avec un angle de direction plus ouvert (64° contre 65°) et des bases plus courtes (445 mm vs 460 mm). Le tube de selle se veut également un poil plus redressé sur le Santa à $76,8^\circ$ contre 76° sur le Lapierre.

Est-ce que l'écart de tarif est justifié ?

5 599 € pour le Lapierre, 5 299 € pour le Santa Cruz. L'Overvolt met l'accent sur le système d'assistance avec une batterie de 800 Wh et une console Kiox 300. Le Santa présente une configuration moins coûteuse avec une petite batterie de 600 Wh sans console au guidon. On retrouve néanmoins sur les deux le même moteur Performance CX. Pour le reste, le Santa prend l'avantage. La fourche, une Psylo RC sur les deux, est en version Gold sur le Santa alors qu'elle n'est qu'en Silver sur le Lapierre.

Le Santa exhibe une transmission 12 vitesses quand il faut se contenter de 11 sur le Lapierre. Les freins sont également plus costauds sur le Vala avec du 4-pistons avant/arrière et un disque de 220 mm devant, quand le Lapierre présente un système 2 pistons derrière et deux disques en

Ce sont deux visions du VTTAE milieu de gamme autour de 5 500 €.

200 mm. L'écart de tarif reste faible, mais pas forcément justifié. Et pour une marque qui d'ordinaire ne présente pas forcément les meilleurs rapports qualité/prix du marché, Santa se positionne ici avec une meilleure offre que Lapierre.

Lequel se prend le plus facilement en main ?

Le poids important du Lapierre représente une particularité qu'il faut prendre le temps

d'appréhender. Moins vif dans les changements de direction, moins à même de pardonner les erreurs d'appréciation, le Lapierre demande un petit temps d'adaptation. On se sent plus vite chez soi avec le Santa Cruz.

Lequel grimpe le mieux ?

Difficile de dégager une hiérarchie dans ce domaine. Les deux bénéficient du même système d'assistance particulièrement performant. Une bonne répartition du poids permet au Lapierre d'être « facile » et efficace dans les sections raides. Le Santa, pas franchement en difficulté dans ces mêmes situations, prend un léger avantage lorsqu'il s'agit de changer de direction dans les obstacles. Sa transmission 12 vitesses lui donne également un petit avantage sur le Lapierre seulement en 11 vitesses quand il s'agit de mouliner dans les pourcentages les plus élevés.

Et en descente ?

Plus léger, plus vif avec son montage mulet, stable grâce à sa géométrie et sa cinématique, pourvu d'un freinage supérieur, le Santa prend l'avantage. D'autant que son débattement plus important lui confère un atout supplémentaire dans l'exercice. L'Overvolt descend droit et en sécurité, mais manque de rigueur et de vélocité.

Et pour la rando du dimanche ?

Avec son autonomie plus importante et son côté « posé au sol », le Lapierre apportera davantage de sérénité dans ce type d'utilisation. Pour arriver au même résultat au niveau autonomie sur le Santa, il faudra investir dans un PowerMore de chez Bosch. Une réserve supplémentaire d'énergie de 250 Wh qui vous coûtera aux alentours des 400 €. On dépasse alors de 100 € le tarif du Lapierre, mais on dispose d'un ensemble qui offre une polyvalence imbattable.

En résumé, lequel faut-il acheter ?

Au regard des éléments que révèle cette confrontation, le Santa prend une petite option favorable. Si votre priorité reste de rouler loin et longtemps, sans craindre la panne sèche, le Lapierre Overvolt TR 6.8 est fait pour vous. Mais si vous cherchez un vélo plus fun, plus agile et polyvalent, prêt à s'amuser dans le technique et le cassant, le Santa Cruz Vala AL Deore ne vous décevra pas. ♦

Test

Enduro

Par Thomas Faivre
Photos: Laurent Reviron



Raymon Airok Pro

19,2 kg - 7299 €

Mesure en taille L sans pédales

B Niveau Bonus

L'Airok Pro se présente comme une alternative de vélo à assistance légère sur un marché où l'e-bike mise sur toujours plus d'autonomie mais aussi sur des vélos plus lourds. En selle pour un essai où la légèreté et les sensations l'emportent sur la puissance brute.



À l'aise dans les sentiers escarpés de montagne et facile à prendre en main, l'Airok est le compagnon d'aventure idéal.

L firme allemande Raymon, arrive sur le marché du VTAE light avec l'Airok. L'objectif est clair : proposer aux pratiquants un vélo qui conjugue légèreté, autonomie et sensations naturelles. Ce modèle revendique la vivacité d'un enduro classique tout en profitant de l'assistance d'un moteur Bosch Performance Line SX. Ce dernier délivre 55 Nm de couple pour une puissance de pointe de 600 W, mais se distingue surtout par sa faible résistance interne permettant de rouler batterie vide presque comme sur un VTT « musculaire ». Son cadre tout carbone, basé sur une cinématique 4 bar linkage, affiche un design compact et élégant. Le tube diagonal, particulièrement fin, abrite une batterie amovible Bosch CompactTube de 400 Wh, amenant le poids total à 19,2 kg en taille L, dont seulement 2 kg pour la batterie. Cette dernière peut se retirer en quelques secondes par le dessous du downtube, un atout pour qui veut recharger sa batterie dans son appartement ou rouler sans assistance : sans elle, le vélo tombe à 17,2 kg, un chiffre remarquable pour un e-MTB. Pour les longues journées, un range-extend de 250 Wh, disponible séparément, vient compléter l'ensemble, offrant 650 Wh de capacité totale pour moins d'un kilo supplémentaire. Les cotes s'inscrivent dans les standards modernes d'un vélo all-mountain taillant légèrement court : reach de 475 mm, stack de 628 mm, empattement de 1 252 mm, angle de direction de 65° et angle de tube de selle de 73° pour une taille L. Il ne possède pas de géométrie ajustable via flipchip ni de points d'ancrage différents



CL800 de 203 mm. Les roues de 29 pouces Newmen en aluminium sont chaussées de pneus Continental Kryptotal-F en 2,4 pouces. Côtés périphériques, l'ensemble du poste de pilotage et l'assise sont fournis directement par la marque allemande. La tige de selle télescopique propose un débattement de 170 mm pour la taille L. Côté affichage et contrôle moteur, on retrouve des éléments de l'univers Bosch : l'écran Purion 400 compatible bluetooth est accompagné du Led System Controller intégré au

aisance déconcertante. Les premiers tours de manivelle donnent l'impression de rouler sur un VTT classique tant le moteur Bosch Performance Line SX sait se faire discret, et ce jusqu'à l'extinction de la batterie. Quand les 400 Wh sont épuisés, le faible frottement du moteur permet de poursuivre la sortie sans ressentir une traînée handicapante, un vrai plus pour les longues journées où l'on flirte avec les limites d'autonomie. Avec une gestion entre Éco et Turbo, nous avons relevé environ 36 km et 1 250 m de dénivelé positif sur la sortie la plus longue de notre essai, une valeur dans la moyenne des e-MTB légers. L'ajout d'une batterie additionnelle PowerMore 250 Wh s'avère vite tentant pour allonger les boucles alpines. En montée, ce Raymon joue dans la cour des meilleurs e-bikes light : le Bosch SX combine couple généreux de 55 Nm et réponse instantanée, avec un pic de 600 W dès que la fréquence de pédalage approche les 90 tr/min. C'est un moteur qui incite à pédaler en cadence, sportif dans l'âme, et qui récompense le pilote par une assistance franche. En mode eMTB, Sprint ou Turbo, l'impulsion continue une fraction de seconde après l'arrêt du pédalage, un détail qui facilite les franchissements de racines ou de marches sans risque de toucher les manivelles, voire le passage d'un gué les pieds au sec. Le poids contenu du vélo autorise les manœuvres trialisantes et le pompage dynamique, tandis que l'angle de selle droit maintient l'avant bien plaqué même dans les pentes les plus abruptes. La position légèrement portée sur l'avant invite à charger le poste de pilotage et à jouer avec le terrain. Il ne permet cependant pas de rivaliser

C'est un moteur qui incite à pédaler en cadence, sportif dans l'âme.

pour ajuster la cinématique ou la longueur des bases. La gamme Airok se compose de cinq modèles aux peintures sobres et élégantes allant de 4 999 euros à 8 799 euros.

Homogène

Le modèle Pro, que nous avons testé, se distingue par une robe blanc crème moitié mate, moitié brillante. Son équipement illustre son positionnement plutôt haut de gamme. Il s'équipe notamment de suspensions RockShox Lyrik Select+ à l'avant et Deluxe Select+ à l'arrière, aux débattements de 150 mm, et d'une transmission Shimano Deore XT 12 vitesses avec cassette 10-51 et plateau de 34 dents. Le freinage est assuré par des Shimano XT à quatre pistons associés à disques ventilés

cadre et de la commande Mini Remote sans fil. Le passage des câbles est entièrement interne pour un look soigné. Seul bémol esthétique : le cache de batterie se montre certes léger mais il semble très fragile et seulement partiellement intégré au cadre, malgré sa praticité pour l'accès et la dépose de la batterie. Avec une capacité de charge s'élevant à 130 kg et un tarif de 7 299 €, l'Airok Pro s'adresse clairement aux pratiquants avertis qui veulent un e-bike léger, puissant et prêt pour les sorties engagées, qu'elles soient toniques ou très techniques.

Grimpeur discret

Testé sur les trails alpins de La Clusaz et sur les sentiers techniques du Jura, autour de Métabief, l'Airok Pro affiche d'emblée une

Dynamisme
Prise en main
Moteur
Batterie amovible



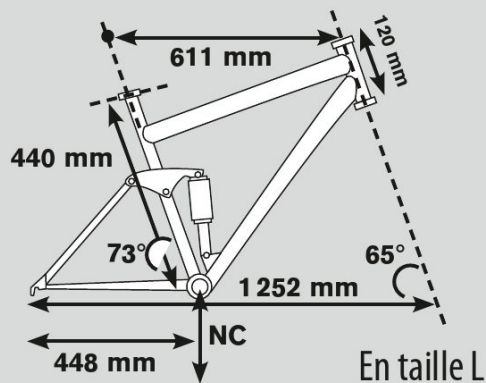
Finition cache batterie
Intégration gaines



Esthétiquement ou sur le terrain, l'Airok se montre sobre et efficace.



Moteur Bosch Performance Line SX 250/600 W 55Nm
Batterie Bosch CompactTube amovible, 400 Wh (option kit 250 Wh) **Console** Bosch Purion 400 et Smart Controller Led
Chargeur Bosch 4A **Cadre**: Airok HSC Composite en carbone déb: 150 mm **Fourche** RockShox Lyrik Select+ 150 mm 29" **Amortisseur** RockShox Deluxe Select+, 205x65mm **Dérailleur AR** Shimano Deore XT RD-M8100, 12 vitesses **Commande** Shimano Deore XT SL-M8100, 12 vitesses **Pédalier** Raymon IC44 170mm 34 dents **Cassette** Shimano CS-M8100, 12 vitesses (10-51) **Chaîne** Shimano Deore XT CN-M8100 **Freins AV/AR** Shimano Deore XT BR-M8120 4-piston Shimano RT-CL800 203 mm **Roues** Newmen Beskar 30 light/base 29", 15x110/12 **Pneus AV/AR** Continental Kryptotal-F, Trail, Soft, 60x622, 29" x2.40 **Potence** Raymon 35, 0° **Cintre** Raymon Riser 35 mm, Sweep: 9°, Rise: 20 mm **Tige de selle** Raymon, SL (L: 170 mm) **Selle** Raymon 142 zone cut **Tailles** S, M, L et XL.



Le Bosch SX est une référence quand il s'agit de moteur light.



Efficace et facile à régler, la Lyrik Select+ propose 150 mm de débattement.



Efficaces et constants, les Shimano XT ne déçoivent jamais !



Les Kryptotal montrent une polyvalence intéressante.



L'écran Purion 400 qui vient compléter le contrôleur led est intégré au cadre.

POIDS	
PRIX	
PRÉSENTATION	
P. DE PILOTAGE	
STABILITÉ MONTÉE	
STABILITÉ DESCENTE	
VIVACITÉ	
MANIABILITÉ MONTÉE	
MANIABILITÉ DESCENTE	
MOTRICITÉ	
CONFORT	
RIGIDITÉ	
RENDEMENT	
FREINAGE	
SUSPENSION ARR	
FOURCHE	
ROUES	
PNEUS	
MOTEUR	
AUTONOMIE	

■ Bof ■■ Moyen ■■■ Bien ■■■■ Très bien ■■■■■ Parfait





***L'Airok permet d'atteindre les sommets
plus rapidement et plus facilement
sans négliger la notion de plaisir.***



pleinement avec les e-bikes les plus puissants du marché sur les longues ascensions et les inclinaisons les plus élevées. Bosch annonce d'ailleurs une mise à jour pour l'automne 2025, portant le couple à 60 Nm et ajoutant un mode eMTB+, de quoi hausser encore le niveau en grimpe.

Facilité et agilité

Lorsque la pente s'inverse, l'Airok Pro procure la même impression d'équilibre et de légèreté. Le cadre carbone à la fois vif et tolérant, la géométrie bien pensée et les 150 mm de débattement permettent d'attaquer sans arrière-pensée. Ils poussent le

tenant. Ce combo est d'autant plus appréciable qu'il est facile à régler. Il est préférable d'ajouter un ou deux tokens dans la fourche afin d'apporter de la progressivité sur les passages les plus engagés. En revanche, quand on pousse l'amortisseur dans ses retranchements lors de longues descentes accidentées, l'arrière du vélo se montre un peu moins efficace passés les 200 m de dénivelé négatif. Le Deluxe a tendance à chauffer et à se durcir au fur et à mesure de la descente. Le poste de pilotage légèrement engagé sur l'avant aide à charger la roue avant pour garder le cap. Au guidon de cet Airok, on a tendance à oublier qu'il s'agit d'un e-bike : il se pilote comme un pur

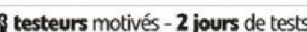
surant, même dans le rocailleux des Aravis ou dans la terre meuble du Jura. La carcasse Trail, plutôt légère, oblige le pilote à soigner ses lignes et à placer ses roues sur un usage enduro engagé. Les roues Newmen tiennent leur rang et se marient parfaitement avec la base arrière pour faire un ensemble souple et conciliant. Seule la direction peut trahir une petite faiblesse : la câblerie intégrée dans les coupelles de direction provoque parfois des craquements, pas dramatique mais pas idéal pour la durabilité et l'entretien. En comparaison directe, l'Airok Pro rivalise avec des références du segment. Plus nerveux qu'un Canyon Spectral:ONfly sur les sentiers ludiques, légèrement moins stable dans le défoncé, il est tout aussi polyvalent qu'un Specialized Levo SL ou un Haibike Lyke. Ce Raymon séduit même les réfractaires à l'électrique grâce à un comportement de vélo musculaire, le moteur n'intervenant que comme un soutien intelligent mais efficace. À 7 299 €, l'addition reste conséquente mais le montage cohérent, la batterie amovible et la possibilité d'étendre l'autonomie en font un investissement pertinent. Ce vélo s'adresse clairement aux pilotes qui aiment se balader en montagne, voulant une assistance légère sans dénaturer la sensation de maniabilité d'un musculaire. Il s'affirme comme l'outil idéal après une journée de travail bien remplie : sa motorisation pousse à aller plus loin tout en conservant un maximum de plaisir. ♦

L'Airok se pilote comme un pur enduro, capable de jouer dans les épingles serrées.

pilote à jouer avec le terrain, à glisser et balayer les trails de droite à gauche. La RockShox Lyrik Select+, en plus de son réglage de rebond, possède des réglages basses et hautes vitesses permettant d'encaisser sans peine les imperfections du terrain. Le Deluxe Select+, à l'arrière, travaille de concert pour un confort qui reste précis tant que le dénivelé n'est pas avalé d'un seul

enduro, capable de jouer dans les épingles serrées comme de lâcher les freins sur les pierriers, tout en restant plus dynamique que les VTTAE dotés de moteurs « full power ». Sur les singles joueurs, relances et sauts s'enchaînent avec une facilité bluffante, preuve que la répartition des masses a été soignée. La monte de pneus Continental Kryptotal-F en 29 x 2.40 assure un grip ras-

LE MAGAZINE DU VAE

Château-Arnoux-Saint-Auban (04)  Visite Mondraker

1 AN

6 NUMÉROS

VERSION PAPIER
+ DIGITAL OFFERT

39€

au lieu de 41,70€

4 Bonnes raisons de choisir l'abonnement

- L'assurance de ne manquer aucun numéro
- La livraison gratuite à domicile
- Un tarif préférentiel par rapport au prix kiosque
- Un service clients à votre écoute

A renvoyer accompagné de votre règlement à : eBike – Service Abonnement - 45, avenue du Général Leclerc 60643 Chantilly cedex - Tél : 03 44 62 43 79

✚ simple ✚ rapide, abonnez-vous en ligne sur: boutiquelariviere.fr/EBKP51

■ OPTION 1 1 an 6 numéros en version papier + Digital OFFERT
39€ au lieu de ~~41.70€~~

■ OPTION 2 2 ans 12 numéros en version papier & numérique
76€ au lieu de ~~83,40€~~

ERKP51

Nom* : Prénom* :

Adresse* :

CP* : Ville* :

Tel : 00 33 2 30 26 20 00

INDISPENSABLE POUR LE SUIVI DE MON ABONNEMENT

► **E-mail*** (en majuscules) :

- ☐ Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles d'eBike.
- ☐ Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles proposées par les partenaires d'eBike.

**Pour un paiement par Carte Bancaire,
rendez-vous sur votre espace client sur
boutiquelariviere.fr/EBKP51**

Pour les premières connexions, merci de créer votre compte client.

Ces informations sont destinées à la société Edisint Livreries, elles sont collectées et utilisées à des fins de traitement de votre abonnement. Le cas échéant, votre adresse email sera utilisée pour suivre votre abonnement et vous envoyer les communications dont vous bénéficiez en tant qu'abonné. Les informations de la réglementation applicable vous disposent des droits de rectification, d'effacement, d'opposition, à la portabilité des données et à la limitation des traitements. Pour exercer vos droits, veuillez contacter les Editeurs Livreries par email à dispositions@livreries.com ou par courrier au 9 allée Jean-François Châty, 92587 Cligny-Chatel, justifiant de votre identité. Les données collectées sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, merci de cocher cette case ☐ ou de nous en informer à l'adresse ci-dessus. Pour toute information complémentaire, consultez notre Politique de Confidentialité sur boutique.livreries.fr. * Champ obligatoire - Offre valable en France métropolitaine jusqu'au 31/12/2025.

Panorama

Les VTTAE à moins de 4000 €

Par Guédaro - Photos : constructeurs





Avec ou sans amorto?

Quel VTAE choisir quand le budget plafonne à 4 000 euros ? On en trouve de très bons, du côté des hardtails comme des tout-suspendus. 40 modèles classés par catégorie.

RIGIDES

BERGAMONT E-Revox Sport 20

3 999 € - 25,8 kg*

Cadre super lite aluminium AL-6061 **Moteur** Bosch Performance Line CX **Batterie** Bosch PowerTube, 600 Wh **Écran** Bosch Purion 200 **Fourche** Suntour XCM34 DS LO, déb. 120 mm **Potence/guidon** Syncros AM 2.0/Syncros Hixon 2.0, 740 mm **Tige de selle/selle** Syncros M 3.0/Syncros Tofino 2.5 **Manettes** Shimano SL-U6000 **Dérailleur AR** Shimano RD-U6000 **Pédalier** FSA CK-220, 34 dts **Cassette** Shimano CS-LG400-10, 11-48 dts **Freins** Shimano BR-MT410 **Roues (jantes/moyeux)** Cross X 18/Shimano TC500 **Pneus AV/AR** Schwalbe Nobby Nic **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** 2 **Contact** bergamont.com



BIANCHI T-Tronik X 9.1

3 650 € - Poids NC

Cadre Bianchi T-Tronik X aluminium **Moteur** Bosch Performance Line CX **Batterie** Bosch PowerTube, 800 Wh **Écran** Bosch Purion 200 **Fourche** Suntour XCR34X, déb. 120 mm **Potence/guidon** Velomann ViperO/ Velomann aluminium, 740 mm **Tige de selle/selle** Velomann AL2014/ Velomann Gnd Full-fit Start Up **Manettes** Shimano Deore SL-M4100 **Dérailleur AR** Shimano Deore RD-M4120 **Pédalier** FSA CK-320/IS **Cassette** Sunrace CSMS2, 11-42 dts **Freins** Sram Guide T **Roues (jantes/moyeux)** Velomann/Shimano TC500 **Pneus AV/AR** Obor Mike Bear, 29 x 2.35 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** 2 **Contact** bianchi.com



CANNONDALE Trail Neo 3

3 699 € - Poids NC

Cadre SmartForm C2 aluminium **Moteur** Bosch Performance Line **Batterie** Bosch PowerTube, 625 Wh **Écran** Bosch Intuvia **Fourche** SR Suntour XCM 34, déb. 100 mm **Potence/guidon** Cannondale 3/Cannondale 3 Riser, 780 mm **Tige de selle/selle** Cannondale 3/Cannondale Ergo XC **Manettes** Shimano Cues U6000 **Dérailleur AR** Shimano Cues U6000 **Pédalier** FSA Bosch Gen3, 38 dts **Cassette** Shimano Cues LG400, 11-48 dts **Freins** Shimano MT200 **Roues (jantes/moyeux)** WTB STX i25 TCS/ Shimano MT400 **Pneus AV/AR** Maxxis Ardent, 29 x 2.4 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** unique **Contact** cannondale.com



* Poids constructeur

COMMENCAL

MaxMax Power Dark Slate

4 000 € - 20,6 kg*

Cadre MaxMax Power aluminium 6061 **Moteur** Shimano DU-E7000 **Batterie** Shimano BT-E8035, 504 Wh **Écran** Shimano SC-E5000 **Fourche** RockShox 35 Silver R, déb. 150 mm **Potence/guidon** Ride Alpha Freeride/Ride Alpha R, 760 mm **Tige de selle/selle** Ride Alpha/Fizik Terra Aidon X5 **Manettes** Shimano Deore **Dérailleur AR** Shimano Deore **Pédalier** Shimano FC-E8000, 34 dts **Cassette** Shimano Deore, 11-43 dts **Freins** Sram Guide T **Roues (jantes/moyeux)** E13 LG1 EN Base/Formula **Pneus AV/AR** Schwalbe Johnny Watts, 27,5 x 2.8 **Tailles** M, L, XL **Coloris** unique **Contact** commencal.com



FLYER

G3 Uproc2 2.10

3 999 € - 27 kg*

Cadre aluminium **Moteur** Panasonic GX Ultimate FIT **Batterie** Panasonic, 750 Wh **Écran** Fit Display Compact DSP1-M **Fourche** SR Suntour XCR 34 R, déb. 110 mm **Potence/guidon** Flyer Carbon Cockpit/Ergotec Ergo XXL, 700 mm **Tige de selle/selle** Flyer Dropper Post télescopique/Royal Vivo **Manettes** Shimano Deore SL-M4100-R **Dérailleur AR** Shimano **Pédalier** Samox **Cassette** Shimano Deore CS-M4100, 11-46 dts **Freins** Shimano MT420 **Roues (jantes/moyeux)** Alexrims MD30/Formule **Pneus AV/AR** Maxxis Rekon, 29 x 2.6 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** 2 **Contact** flyer-bikes.com

FOCUS

Jarifa² 6.7

3 799 € - 23,5 kg*

Cadre aluminium 7005 hydroformé **Moteur** Bosch Performance CX Gen4 **Batterie** Bosch PowerTube, 625 Wh **Écran** Bosch LED Intuvia 100 **Fourche** SR Suntour XCR 34, déb. 100 mm **Potence/guidon** aluminium/aluminium, 760 mm **Tige de selle/selle** aluminium/Royal TCM **Manettes** Shimano Cues **Dérailleur AR** Shimano Cues **Pédalier** FSA CK-320, 34 dts **Cassette** Shimano, 11-48 dts **Freins** Shimano MT200 **Roues (jantes/moyeux)** Rodi TRYP25/Shimano TC500 **Pneus AV/AR** Maxxis Rekon, 29 x 2.6 **Tailles** XS, S, M, L, XL **Coloris** 2 **Contact** focus-bikes.com



FUJI

Ambiant Evo 29 1.3

3 999 € - Poids NC

Cadre Fuji A6-S aluminium **Moteur** Bosch Performance CX Gen4 **Batterie** Bosch PowerTube, 500 Wh **Écran** Bosch Purion **Fourche** SR Suntour XCR 34-Air, déb. 120 mm **Potence/guidon** aluminium forgé 6061/Oval Concepts 205, 760 mm **Tige de selle/selle** Oval Concepts 300/WTB High Trail **Manettes** Shimano Deore **Dérailleur AR** Shimano Deore **Pédalier** FSA CK-745/IS, 32 dts **Cassette** Shimano Deore, 11-51 dts **Freins** TRP Slate-T4 **Roues (jantes/moyeux)** WTB ST i29 TCS 2.0/Shimano MT400-Boost CL **Pneus AV/AR** Continental Trail King **Tailles** M, L, XL **Coloris** unique **Contact** fujibikes.eu

RIGIDES

GHOST E-Teru Advanced

3 999 € - Poids NC

Cadre aluminium **Moteur** Bosch Performance Line CX **Batterie** Bosch InTube, 750 Wh **Écran** Bosch Kiox 300 **Fourche** Suntour XCR34 Air Boost, déb. 120 mm **Potence/guidon** Ghost Riser **Tige de selle/selle** Ghost Non Suspension/Royal MTB Vivo **Manettes** Shimano Deore XT Triggershift **Dérailleur AR** Shimano Deore XT **Pédalier** Miranda Virage 170 **Cassette** Shimano Cues CS-LG700 **Freins** TRP **Roues (jantes/moyeux)** Schurmann Yak **Pneus AV/AR** Schwalbe Smart Sam 29" **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** 2 **Contact** ghost-bikes.com



GIANT Talon E+

2 800 € - Poids NC

Cadre Aluxx aluminium **Moteur** Giant SyncDrive Sport **Batterie** Giant EnergyPak Smart, 430 Wh **Écran** Giant RideControl Dash 2 **Fourche** SR Suntour XCM ATB DS, déb. 100 mm **Potence/guidon** Giant Contact/Giant Connect TR Riser, 750 mm **Tige de selle/selle** Giant/Giant Ergo Trail ESG **Manettes** Shimano Cues **Dérailleur AR** Shimano Cues **Pédalier** aluminium forgé, 36 dts **Cassette** Shimano Cues, 11-41 dts **Freins** Shimano MT200 **Roues (jantes/moyeux)** Giant GX03V/ eTracker Boost **Pneus AV/AR** Maxxis Rekon, 29 x 2.4 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** unique **Contact** giant-bicycles.com

GITANE Black Hill HT2

3 999 € - Poids NC

Cadre BlackHill Hardtail Al6061-T6 **Moteur** Bosch CX **Batterie** Bosch PowerTube, 750 Wh **Écran** Bosch System Controller **Fourche** SR Suntour XCR-34 Air, déb. 120 mm **Potence/guidon** TEC/TEC Obvious, 800 mm **Tige de selle/selle** aluminium/Royal Vivo **Manettes** Shimano **Dérailleur AR** Shimano Alivio RD-M3100 **Pédalier** aluminium, 34 dts **Cassette** Shimano CS-HG400, 11-36 dts **Freins** Tektro M745 **Roues (jantes/moyeux)** Mach1 ML30 Asy/ BearPawls **Pneus AV/AR** TEC Saxum, 29 x 2.35 **Tailles** S, M, L **Coloris** unique **Contact** cyclesgitane.fr



* Poids constructeur

KTM

Macina Team 773

3 999 € - 25,2 kg*

Cadre Macina MTB aluminium 6061 **Moteur** Bosch Performance GX Gen.4 **Batterie** Bosch PowerTube, 750 Wh **Écran** Bosch LED remote Smart System **Fourche** Suntour XCM 34 coil, déb. 100 mm **Potence/guidon** KTM Comp 2/ KTM Comp 2, 700 mm **Tige de selle/selle** KTM Comp 2/KTM Line Sport **Manettes** Shimano Deore M4100 **Dérailleur AR** Shimano Deore M4120 **Pédalier** FSA, 38 dts **Cassette** Shimano Deore M4100, 11-42 dts **Freins** Shimano MT200 **Roues (jantes/moyeux)** DT Champion-Alpine/Shimano MT 410-400 **Pneus AV/AR** Schwalbe Nobby Nic Perf **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** unique **Contact** ktm-bikes.at



LAPIERRE

Overvolt HT 6.6 High

3 899 € - Poids NC

Cadre aluminium **Moteur** Bosch Performance Line cX Gen.4 **Batterie** Bosch PowerTube, 600 Wh **Écran** Bosch Intuvia 100 **Fourche** SR Suntour XCR 34 Air LO, déb. 120 mm **Potence/guidon** aluminium/aluminium LP 6061 DB, 760 mm **Tige de selle/selle** n.c/Royal Vivo **Manettes** Shimano Cues SL-U6000 **Dérailleur AR** Shimano Cues 6000 **Pédalier** n.c. **Cassette** Shimano Cues LG300, 11-48 dts **Freins** Shimano MT **Roues (jantes/moyeux)** Ryde Rival/Shimano TC500 **Pneus AV/AR** Schwalbe Nobby Nic Perf **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** unique **Contact** lapierrebikes.com



MERIDA

eBig.Nine 400

3 199 € - Poids NC

Cadre eBig.Nine Lite III aluminium **Moteur** Shimano EP6 **Batterie** Shimano EN806 **Écran** Shimano **Fourche** SR Suntour XCM34 Boost, déb. 100 mm **Potence/guidon** Merida Expert eTRII/ Merida Expert TRII **Tige de selle/selle** Merida Expert CC/ Merida Comp SL **Manettes** Shimano Cues U6000 **Dérailleur AR** Shimano Cues U6000 **Pédalier** Shimano, 34 dts **Cassette** Shimano LG300, 11-48 dts **Freins** Shimano MT200 **Roues (jantes/moyeux)** Merida Comp CC II/ Shimano TC500 **Pneus AV/AR** Maxxis Ikon, 29 x 2.2 **Tailles** S, M, L **Coloris** unique **Contact** merida-bikes.com



MONDRAKER

Prime

3 799 € - 22,7 kg*

Cadre Prime Xtralite aluminium 6061 **Moteur** Bosch Performance Line CX **Batterie** Bosch PowerTube, 625 Wh **Écran** Bosch Intuvia 100 **Fourche** RockShox recon Silver RL 29, déb. 120 mm **Potence/guidon** OnOff Beehive/OnOff S3, 800 mm **Tige de selle/selle** OnOff S3-R/MDK **Manettes** Sram Trigger SX Eagle **Dérailleur AR** Sram SX Eagle **Pédalier** Sram X-Sync 2 Eagle, 34 dts **Cassette** Sram PG-12-10, 11-50 dts **Freins** Sram Level T **Roues (jantes/moyeux)** Mavic E-CrossRide/Mavic Boost **Pneus AV/AR** Maxxis Rekon, 29 x 2.6 **Tailles** XS, S, M, L, XL **Coloris** 2 **Contact** mondraker.com

RIGIDES

MOUSTACHE

Samedi 27 OFF 4

3 899 € - 23,1 kg*

Cadre Off 4 aluminium 6061 T4-T6 **Moteur** Bosch Performance Line CX **Batterie** Bosch PowerTube, 625 Wh **Écran** Bosch Kiox 300 **Fourche** Marzocchi Bomber Z2, déb. 120 mm **Potence/guidon** Moustache aluminium forgé/ Moustache aluminium, 740 mm **Tige de selle/selle** EXA 860i télescopique/Selle Royal **Manettes** Shimano Deore SL-M5100-R **Dérailleur AR** Shimano Deore RD-M5100-SGS **Pédalier** FSA, 34 dts **Cassette** Shimano Deore CS-M5100, 11-51 dts **Freins** Shimano MT410 **Roues (jantes/moyeux)** Moustache aluminium 6061E/Shimano **Pneus AV/AR** Maxxis Rekon, 27,5 x 2.6 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** unique **Contact** moustachebikes.com



ORBEA

Urrun 20

3 599 € - Poids NC

Cadre Orbea Urrun aluminium **Moteur** Shimano EP600 RS Gen2 **Batterie** Orbea International, 630 Wh **Écran** Shimano EN500 **Fourche** Marzocchi Bomber Z2, déb. 120 mm **Potence/guidon** OC Mountain Control MC20/ OC Mountain Control MC31, 800 mm **Tige de selle/selle** OC Mountain Control MC22/Fortune **Manettes** Shimano Cues SL-U6000 **Dérailleur AR** Shimano Cues SL-U6000 **Pédalier** EP8, 32 dts **Cassette** Shimano **Freins** Shimano MT420 **Roues (jantes/moyeux)** aluminium **Pneus AV/AR** Schwalbe Smart Sam Perf, 29 x 2.35 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** 3 **Contact** orbea.com



PEUGEOT

EM02 Performance 29"

3 249 € - 22,3 kg*

Cadre aluminium 6061-T6 **Moteur** Bosch Performance Line **Batterie** Bosch PowerTube, 500 Wh **Écran** Bosch Purion **Fourche** Suntour XCR34, déb. 100 mm **Potence/guidon** aluminium, 720 mm **Tige de selle/selle** TEC Obvious/Royal Vivo **Manettes** Shimano Alivio **Dérailleur AR** Shimano Alivio **Pédalier** aluminium, 38 dts **Cassette** Shimano CS-HG400, 11-36 dts **Freins** Shimano MT400 **Roues (jantes/moyeux)** Mach1 CrossR/Shimano MT **Pneus AV/AR** Hutchinson Squale, 29 x 2.25 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** unique **Contact** peugeot.fr



* Poids constructeur

RADON

Jealous Hybrid 9.0 750

3 730 € - 24,2 kg*

Cadre Jealous Hybrid aluminium **Moteur** Bosch Performance Line CX Gen4 **Batterie** Bosch PowerTube, 750 Wh **Écran** Bosch Kiox 300 **Fourche** RockShox Psylo Silver RC, déb. 120 mm **Potence/guidon** Levelnine Race/Levelnine Race, 740 mm **Tige de selle/selle** Radon Dropper télescopique/Natural Fit Venec **Manettes** Sram NX Eagle **Dérailleur AR** Sram NX Eagle **Pédalier** Acid E-crank, 38 dts **Cassette** Sram PG-1210 Eagle, 11-50 dts **Freins** Magura MT Trail Custom **Roues (jantes/moyeux)** Alexrims MD30/Shimano TC500 **Pneus AV/AR** Schwalbe Nobby Nic, 29 x 2.6 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** unique **Contact** radon-bikes.de



ROCKY MOUNTAIN

Fusion Powerplay 10

3 999 € - 23,7 kg*

Cadre Form aluminium **Moteur** Dynamene 4.0 MB Drive **Batterie** Intégrée, 480 Wh **Écran** Rocky Mountain Jumbotron **Fourche** Suntour XCR32 Air, déb. 120 mm **Potence/guidon** Rocky Mountain 31.8 XC/Rocky Mountain XC **Tige de selle/selle** Rocky Mountain/WTB Volt 142 **Manettes** Microshift Advent X **Dérailleur AR** Microshift Advent X **Pédalier** Race Face, 34 dts **Cassette** Microshift CS-EH104, 11-48 dts **Freins** Shimano MT400 **Roues (jantes/moyeux)** Rocky Mountain TR30/Rocky Mountain-Novatec E-MTB SL **Pneus AV/AR** Maxxis Ardent, 29 x 2.4 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** unique **Contact** tribesportgroup.com



SCOTT

Aspect eRide 910

3 699 € - 25,8 kg*

Cadre aluminium 6061 **Moteur** Bosch Performance Line CX **Batterie** Bosch PowerTube, 500 Wh **Écran** Bosch Intuvia 100 **Fourche** SR Suntour XCM34 RL Coil, déb. 120 mm **Potence/guidon** Syncros AM2.0/Syncros 3.0, 720 mm **Tige de selle/selle** Syncros M3.0/Syncros Tofino E2.0 **Manettes** Sram SX Eagle **Dérailleur AR** Sram NX Eagle **Pédalier** FSA CK-220, 36 dts **Cassette** Sram PG1210, 11-50 dts **Freins** Shimano BR-MT420 **Roues (jantes/moyeux)** Cross X19/Formula CL **Pneus AV/AR** Kenda Booster, 29 x 2.6 **Tailles** XS, S, M, L, XL **Coloris** 2 **Contact** scott-sports.com



SPECIALIZED

Turbo Tero 4.0

3 299 € - 23,15 kg*

Cadre E5 aluminium **Moteur** Specialized 2.0 **Batterie** Specialized U2-710, 710 Wh **Écran** MasterMind **Fourche** SR Suntour XCR34-Boost, déb. 110 mm **Potence/guidon** Specialized Stealth/Specialized Trail, 750 mm **Tige de selle/selle** TranzX Dropper télescopique/Bridge Sport **Manettes** Shimano Cues **Dérailleur AR** Shimano Cues **Pédalier** Shimano, 40 dts **Cassette** Shimano Cues, 11-41 dts **Freins** Tektro HD-T280 **Roues (jantes/moyeux)** Stout XC/Specialized aluminium **Pneus AV/AR** Ground Control, 29 x 2.35 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** 2 **Contact** www.specialized.com



RIGIDES

SUNN

Rage

3 399 € - 24 kg*

Cadre aluminium 6061 **Moteur** Bosch Performance Line CX **Batterie** Bosch PowerTube, 500 Wh **Écran** Bosch Intuvia 100 **Fourche** SR Suntour XCM34 RL Coil, déb. 120 mm **Potence/guidon** Syncros AM2.0/Syncros 3.0, 720 mm **Tige de selle/selle** Syncros M3.0/Syncros Tofino E2.0 **Manettes** Sram SX Eagle **Dérailleur AR** Sram NX Eagle **Pédalier** FSA CK-220, 36 dts **Cassette** Sram PG1210, 11-50 dts **Freins** Shimano BR-MT420 **Roues (jantes/moyeux)** Cross X19/Formula CL **Pneus AV/AR** Kenda Booster, 29 x 2.6 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** 2 **Contact** www.sunn.fr



THOK

Might HT-R

3 790 € - 21,8 kg*

Cadre aluminium 6061 T4 T6 **Moteur** Shimano E7000 **Batterie** Shimano, 504 Wh **Écran** Cyclo Computer SC-E7000 **Fourche** RockShox Recon RL, déb. 120 mm **Potence/guidon** Thok CNC/Thok Oversize **Tige de selle/selle** Thok télescopique/Thok **Manettes** Sram NX Eagle **Dérailleur AR** Sram NX Eagle **Pédalier** FSA, 34 dts **Cassette** Sram NX Eagle, 11-42 dts **Freins** Sram Guide T **Roues (jantes/moyeux)** Thok Drift **Pneus AV/AR** Maxxis Dissector, 29 x 2.6 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** unique **Contact** thokbikes.com

TREK

Powerfly+ 6 5^e génération

3 999 € - 24,4 kg*

Cadre aluminium Alpha Platinum **Moteur** Bosch Performance Line CX **Batterie** Bosch PowerTube, 800 Wh **Écran** Bosch Purion 200 **Fourche** RockShox Recon Silver RL, déb. 100 mm **Potence/guidon** Bontrager Comp/Bontrager Comp **Tige de selle/selle** Bontrager Line Dropper **Manettes** Shimano Deore M6100 **Dérailleur AR** Shimano XT M8100 **Pédalier** e*thirteen, 36 dts **Cassette** Shimano Deore M6100, 10-51 dts **Freins** Shimano MT420 **Roues (jantes/moyeux)** Bontrager Line TLR30/Shimano TC500 **Pneus AV/AR** Bontrager, 29 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** 3 **Contact** trekbikes.com



* Poids constructeur

TOUT-SUSPENDUS

BH AtomX LYNX

3 399 € - Poids NC

Cadre carbone Full Suspension, déb. 160 mm **Moteur** Brose Smag **Batterie** Brose, 720 Wh **Écran** BH i-Remote **Fourche** Fox 38 Float Rhythm, déb. 160 mm **Amortisseur** Fox Float DPS Performance **Potence/guidon** BH Evo 35 Fit/BH MTB, 780 mm **Tige de selle/selle** Race Face DP Aeffect 31,6 télescopique/Prologo Proxim **Manettes** Shimano Deore **Dérailleur AR** Shimano XT **Pédalier** Praxis, 32 dts **Cassette** Shimano CSM6100, 10-51 dts **Freins** Sram DB8 **Roues (jantes/moyeux)** Race Face Ar 30 TR **Pneus AV/AR** Maxxis Minion TPI 120 Terra Exo, 29 x 2.5/2.4 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** unique **Contact** bhbikes.com



BULLS LT Evo CX AM

3 899 € - 25,6 kg*

Cadre aluminium, déb. 140 mm **Moteur** Bosch Performance Line CX Gen5 **Batterie** Bosch PowerTube, 600 Wh **Écran** Bosch Purion 200 **Fourche** RockShox 35 Gold RL, déb. 140 mm **Amortisseur** SR Suntour Edge X-R **Potence/guidon** Bulls MTB Vorbau CCS/Bulls Sport-S **Tige de selle/selle** Rumble Escalator télescopique/Bulls MTB-Sport **Manettes** Shimano Alivio SL-M3100 **Dérailleur AR** Kettenschaltung **Pédalier** Samox **Cassette** Shimano CS-HG200, 11-36 dts **Freins** Tektro HD-M275 **Roues (jantes/moyeux)** Bulls DDM/Shimano Deore TC500 **Pneus AV/AR** Schwalbe Smart Sam K-Guard, 29 x 2.25 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** unique **Contact** bulls-bikes.com



CANYON Neuron:ON AL 7

3 849 € - 25,9 kg*

Cadre Canyon Neuron:ON aluminium, déb. 145 mm **Moteur** Bosch Performance Line CX Gen.5 **Batterie** Bosch PowerTube, 600 Wh **Écran** Bosch Purion 200 **Fourche** RockShox Psylo Silver RC, déb. 150 mm **Amortisseur** RockShox Deluxe Select **Potence/guidon** Canyon G5/Canyon G5, 780 mm **Tige de selle/selle** Canyon SP0070-01 télescopique/Fizik Terra Alpaca X5 **Manettes** Shimano Deore **Dérailleur AR** Shimano Deore M6100 **Pédalier** FSA **Cassette** Shimano Deore M6100, 10-51 dts **Freins** Shimano Deore M4120 **Roues (jantes/moyeux)** Iridium 30/Shimano MT410 **Pneus AV/AR** Schwalbe Hans Dampf, 29 x 2.35 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** 2 **Contact** canyon.com



TOUT-SUSPENDUS

CONOR

Bora

3 899 € - Poids NC

Cadre aluminium 6061, déb. 120 mm **Moteur** Vinka E30 **Batterie** Phyllion GX20, 720 Wh **Écran** Vinka LCD DC31 **Fourche** Suntour X1 Boost Air RLR, déb. 120 mm **Amortisseur** Suntour RS16 Raidon LO **Potence/guidon** aluminium, 700 mm **Tige de selle/selle** aluminium SP-C207/VD 1162E **Manettes** Shimano Cues U6000 **Dérailleur AR** Shimano Cues U6000 **Pédalier** Shimano, 34 dts **Cassette** Shimano Cues LG400, 11-50 dts **Freins** Shimano **Roues (jantes/moyeux)** aluminium **Pneus AV/AR** CST, 29 x 2.4 **Tailles** S, M, L **Coloris** unique **Contact** conorbikes.com



CONWAY

EWME 2.0 Full Suspension

3 999 € - 25,8 kg*

Cadre aluminium Intube EP8, déb. 150 mm **Moteur** Shimano EP800 **Batterie** Darfon Intube, 720 Wh **Écran** Shimano SC-EM800 **Fourche** RockShox Lyric, déb. 160 mm **Amortisseur** Fox Float DPS **Potence/guidon** LevelNine Race A-Head/LevelNine Race Riser **Tige de selle/selle** Limotec télescopique/Royal 2315HRN **Manettes** Shimano Cues SL-U6000 **Dérailleur AR** Shimano Cues RD-U6000 **Pédalier** Shimano, 34 dts **Cassette** Shimano Cues CS-LG300, 11-48 dts **Freins** Shimano BR-MT420 **Roues (jantes/moyeux)** Velotec VR23/Shimano TC500 **Pneus AV/AR** Schwalbe Magic Mary/ Schwalbe Hans Dampf **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** 2 **Contact** conway-bikes.com



CUBE

Stereo Hybrid One22 Pro 800

3 999 € - 26,3 kg*

Cadre aluminium Superlite **Moteur** Bosch Performance Line CX **Batterie** Bosch PowerTube, 800 Wh **Écran** Bosch Purion 200 **Fourche** SR Suntour XCR 34X C2R, déb. 120 mm **Amortisseur** SR Suntour EdgeX R **Potence/guidon** Cube Performance E-MTB/ Cube Rise Trail **Tige de selle/selle** Cube Dropper Post télescopique/Acid Sequence Pro 160 **Manettes** Shimano Cues SL-U6000 **Dérailleur AR** Shimano Cues RD-U6000-GS **Pédalier** Acid MTB Hybrid Pro, 38 dts **Cassette** Shimano Cues CS-LG300, 11-48 dts **Freins** Magura MT Thirtly **Roues (jantes/moyeux)** Cube EX30/Cube Newmen **Pneus AV/AR** Schwalbe Smart Sam, 2.6 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** unique **Contact** cubebikes.fr



* Poids constructeur

HAIBIKE Alltrail 3

3 999 € - Poids NC

Cadre aluminium, déb. 140 mm **Moteur** Yamaha PW-S2
Batterie Yamaha InTube, 720 Wh **Écran** Yamaha A2
Fourche Suntour SF23-XCR34 Air, déb. 140 mm **Amortisseur**
RockShox Deluxe Select+ **Potence/guidon** n.c/Haibike Flat
Tige de selle/selle JD/Royal Vivo **Manettes** Shimano Cues
Dérailleur AR Shimano Cues RD-U6000 **Pédalier** Samox Isis
Cassette Shimano Cues CS-LG300 **Freins** Shimano
BR-MT420 **Roues (jantes/moyeux)** Rodi TRYP **Pneus AV/AR**
Schwalbe Nobby Nic Performance, 27,5/29 **Tailles** S, M, L, XL
Coloris 2 **Contact** haibike.com



KONA Remote 160

3 999 € - Poids NC

Cadre Kona aluminium 6061, déb. 160 mm **Moteur**
Shimano E7000 **Batterie** Shimano, 504 Wh **Écran**
Shimano SC-E7000 **Fourche** RockShox 35 Gold RL
DebonAir, déb. 160 mm **Amortisseur** RockShox
Deluxe Select + Trunnion **Potence/guidon** Kona XC/
BC 35 **Tige de selle/selle** Tranz X Dropper
International télescopique /WTB Volt **Manettes**
Microshift Advent X **Dérailleur AR** Microshift
Advent X **Pédalier** Shimano E8000, 34 dts **Cassette**
Microshift Advent X, 11-48 dts **Freins** TRP Slate Evo
Roues (jantes/moyeux) WTB ST/Formula **Pneus**
AV/AR Maxxis Minion, 29 x 2.5 **Tailles** S, M, L, XL
Coloris unique **Contact** konaworld.com

LIV Embolden E+2

3 400 € - Poids NC

Cadre Aluxx SL aluminium, déb. 125 mm **Moteur**
SyncDrive Sport 2 **Batterie** EnergyPak Smart, 500 Wh
Écran RideControl Dash **Fourche** SR Suntour XCR 34
LO-R, déb. 140 mm **Amortisseur** SR Suntour Raidon R
Potence/guidon Giant Contact/Giant Connect TR Riser,
750 mm **Tige de selle/selle** Giant/Liv sylvia E
Manettes Shimano Deore LinkGlide **Dérailleur AR**
Shimano Deore LinkGlide **Pédalier** FSA Comet E-Bike,
36 dts **Cassette** Shimano CS-LG400, 11-43 dts **Freins**
Tektro HD-M745 Orion **Roues (jantes/moyeux)** AM30/
Giant eTracker Boost **Pneus AV/AR** Maxxis Minion/
Dissector, 29 x 2.5/2.4 **Tailles** XS, S, M, L **Coloris** unique
Contact liv-cycling.com



MEGAMO Crave AL 40

3 999 € - Poids NC

Cadre aluminium, déb. 130 mm **Moteur** Shimano EP6
Batterie intégrée Li-On, 630 Wh **Écran** Cycle Computer
SC-EN600+ **Fourche** Suntour XCR34, déb.130 mm
Amortisseur Suntour Trunion RS18 Edge R **Potence/
guidon** aluminium, 780 mm **Tige de selle/selle**
Megamo télescopique/Italia X Superflow **Manettes**
Shimano Cues **Dérailleur AR** Shimano Cues **Pédalier**
Shimano, 36 dts **Cassette** Shimano Cues
Freins Shimano MT420 **Roues (jantes/moyeux)**
Megamo **Pneus AV/AR** Maxxis Rekon, 29 x 2.6
Tailles S, M, L **Coloris** unique **Contact** megamo.com

TOUT-SUSPENDUS

NAKAMURA E Summit 950S

2 899 € - 27 kg*

Cadre aluminium, déb. 130 mm **Moteur** Naka E-Power Max **Batterie** Nakamura, 500 Wh **Écran** TFT couleur **Fourche** RockShox 35 Silver R, déb. 140 mm **Amortisseur** RockShox Deluxe Select+ **Potence/guidon** A-Headset/aluminium, 720 mm **Tige de selle/selle** aluminium/DDK Sport **Manettes** Microshift Advent X Trail Trigger **Dérailleur AR** Microshift Advent X **Pédalier** aluminium, 34 dts **Cassette** Microshift, 11-48 dts **Freins** Shimano MT200 **Roues (jantes/moyeux)** Mach 1 Trucky 30/aluminium **Pneus AV/AR** Arisun Mount Bona, 29 x 2.35 **Tailles** S, M, L **Coloris** unique **Contact** intersport.fr



NEOMOUV Falango

3 999 € - 27,4 kg*

Cadre aluminium 6061 T6, déb. 120 mm **Moteur** Neoassist 2 Sport **Batterie** intégrée, 691 Wh **Écran** LCD **Fourche** SR Suntour Zeron 36 Boost, déb. 130 mm **Amortisseur** SR Suntour Raidon **Potence/guidon** aluminium, 760 mm **Tige de selle/selle** aluminium/Sport **Manettes** Shimano Deore **Dérailleur AR** Shimano Deore **Pédalier** Shimano, 34 dts **Cassette** Shimano Deore, 11-51 dts **Freins** Shimano MT420 **Roues (jantes/moyeux)** aluminium double paroi/n.c. **Pneus AV/AR** Hutchinson, 29 **Tailles** M, L **Coloris** unique **Contact** neomouv.com

NINER Rip E9-3-Star

3 999 € - Poids NC

Cadre Niner RIP E9 aluminium, déb. 150 mm **Moteur** Bosch Performance Line CX **Batterie** Bosch PowerTube, 625 Wh **Écran** Bosch Purion **Fourche** RockShox ZEB R, déb. 160 mm **Amortisseur** Fox Float X Performance Evol **Potence/guidon** Race Face Aeffect R/ Race Face Aeffect R, 780 mm **Tige de selle/selle** KS LEV/Niner Custom TR **Manettes** Sram SX Eagle **Dérailleur AR** Sram SX Eagle **Pédalier** Praxis Bosch, 36 dts **Cassette** Sram PG210 Eagle, 11-50 dts **Freins** Sram Guide RE **Roues (jantes/moyeux)** Stans NoTubes Flow/Formula CL-811 **Pneus AV/AR** Schwalbe Eddy Current/Hans Dampf, 29 x 2.4/2.35 **Tailles** S, M, L **Coloris** unique **Contact** ninerbikes.eu



* Poids constructeur

POLYGON

Siskiu T7E

3 399 € - Poids NC

Cadre ALX Trail aluminium **Moteur** Shimano DU-EP801 **Batterie** Shimano BT-EN806, 630 Wh **Écran** Shimano **Fourche** SR Suntour Aion 35 Boost RC-PCS, déb. 150 mm **Amortisseur** SR Suntour TriAir2 3CR **Potence/guidon** Entity Expert/Entity Expert, 780 mm **Tige de selle/selle** Tranz X télescopique/Entity XTend **Manettes** Shimano SLX SL-M7100 **Dérailleur AR** Shimano SLX RD-M7100 **Pédalier** Shimano, 34 dts **Cassette** Shimano Deore CS-M6100, 10-51 dts **Freins** Sram Code R **Roues (jantes/moyeux)** Entity XL3 aluminium/Shimano HB-MT400 **Pneus AV/AR** Schwalbe Hans dampf, 29 x 2.6 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** unique **Contact** polygonbikes.com



RAYMON

Trailray 120 Pro

3 999 € - 25,5 kg*

Cadre aluminium 6061, déb. 120 mm **Moteur** Yamaha PW-S2 **Batterie** Yamaha, 800 Wh **Écran** n.c. **Fourche** RockShox Psylo Silver RC, déb. 130 mm **Amortisseur** SR Suntour Raidon R **Potence/guidon** Raymon 31,8/Raymon Riser **Tige de selle/selle** Raymon **Manettes** Shimano Deore **Dérailleur AR** Shimano Deore **Pédalier** Shimano **Cassette** Shimano CS-LG400, 11-43 dts **Freins** Tektro Orion **Roues (jantes/moyeux)** Raymon VR23-DT210 **Pneus AV/AR** Schwalbe Nobby Nic Perf, 29 x 2.4 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** 2 **Contact** raymon-bicycles.com



ROCKRIDER

e-feel 700 S

3 499 € - 25,7 kg*

Cadre Rockrider aluminium 6061, déb. 150 mm **Moteur** Shimano EP600 **Batterie** Shimano BT-EN806, 630 Wh **Écran** Shimano SC-EN600 **Fourche** RockShox 35 Gold RL, déb. 160 mm **Amortisseur** RockShox Deluxe Select **Potence/guidon** Rockrider/Rockrider Sport, 780 mm **Tige de selle/selle** Rockrider Dropper télescopique/Decathlon Short Nose **Manettes** Shimano Cues 6000 **Dérailleur AR** Shimano Cues 6000 **Pédalier** Shimano, 34 dts **Cassette** Shimano Cues LG400, 11-50 dts **Freins** TRP Slate Evo **Roues (jantes/moyeux)** Sun Ringle Duroc SD37 **Pneus AV/AR** Rockrider Grip 500, 29 x 2.4 **Tailles** S, M, L, XL **Coloris** unique **Contact** decathlon.fr



Tests produits

Le bon matos

Pour rouler bien équipé, *eBike* vous propose une sélection de produits testés par la rédaction lors de sorties tout-terrain.

**. Pédales Time
XYSTO**

**. Selle Ergon
SM E-Mountain Core
Prime Woman**

**. Sac à dos Evoc
Trail Pro Backline 26**

**. Pneus Michelin
E-Wild Racing Line**

**. Fourche inversée Fox
Podium**





4,5
sur 5

Pédales Time XYSTO

220 € - 458 g la paire

Par Bertrand Thiébault

Avant même de clipser ses chaussures sur les pédales automatiques Time XYSTO et les traîner dans la boue, il y a l'effet « waoouh » ! Oui, c'est beau, parfaitement usiné dans un bloc d'aluminium, avec un chic traitement anodisé gris pour la plateforme, les ressorts colorés façon iridium, des roulements de qualité au fonctionnement fluide. De quoi faire un peu mieux passer la note de 220 € pour ce nouveau modèle Time, marque acquise récemment par le groupe Sram. Clairement, ces pédales se positionnent sur un segment haut de gamme, dans l'esprit des nouvelles Shimano XTR 9220. Elles concernent les pratiques allant du trail à la descente en passant par l'enduro, sans oublier l'e-bike pour ceux qui apprécient de faire corps avec leur machine.

Ce qui distingue ces XYSTO, outre leur présentation extrêmement soignée, est la forme asymétrique de leurs cages. Elles sont plus évasées côté manivelles et offrent une généreuse surface d'appui avec une plateforme de 79 x 94 mm, proche d'une pédale plate de même obédience. Le système d'accroche est le fameux Atac de Time avec un réglage micrométrique précis de tension de ressort (une mini-vis BTR dont l'orifice peut vite se boucher avec la terre) et la possibilité d'utiliser différents types de cales. Les XYSTO sont fournies d'origine avec des cales réversibles de 13 ou de 17° d'ouverture de déclenchement selon leur positionnement gauche/droite. Time propose également en accessoires des cales Easy avec un angle de déchaussement de 10° – cales avec lesquelles je me suis senti plus à l'aise après des décennies de roulage en Shimano SPD. En effet, il n'est jamais simple de passer d'un

Finition très soignée
Clipsage franc et direct
Excellente évacuation de la boue
Possibilité de rouler sans clipser

Prix élevé
Gabarit imposant
Risque de frottement dans les passages techniques
Vis de réglage du ressort qui se colmate avec la boue

La qualité de fabrication des Time XYSTO est irréprochable. Leur système d'accroche Atac apporte un enclenchement très franc, y compris en conditions boueuses. On peut également pédaler sans clipper, sans aucune gêne grâce aux picots réglables et à la large surface d'appui de la plateforme.

système de pédales auto à un autre, avec une perte de repères et de sensations qui réclame souvent un peu d'habitude. La transition est plus simple avec les cales Easy au déclenchement plus aisé, mais tout cela n'est qu'une question de feeling.

À l'usage, le système Atac offre un clipsage très franc, direct, avec un bon maintien qui permet de faire parfaitement corps avec le vélo lorsque l'on est en recherche de performance, que ce soit en montée avec l'effet pousser/tirer ou en descente pour le contrôle du vélo. Grâce au dessin de leur plateforme, ces pédales offrent également la possibilité de rouler déclipés tout en gardant un bon grip avec les picots (cinq par face) réglables en hauteur, amovibles au choix de l'e-biker. Ce qui s'avère bien pratique dans les passages un peu scabreux dans lesquels on peut se sentir plus à l'aise les pieds en liberté, mais aussi pour les redémarrages avant que l'on ne reclipse naturellement. L'accroche reste bonne, l'appui conséquent et le ressort ne gêne pas pour pédaler déclipé. Bien sûr, opter pour des pédales automatiques, c'est avant tout profiter de leur apport en termes de performance et de contrôle et ces XYSTO y répondent parfaitement. Même avec un ressort réglé souple, il n'y a pas de déclenchements non-sollicités et toujours ce clipsage franc, naturel, sans trop avoir à chercher le mécanisme. Autre avantage du système Atac, son efficacité sur terrain gras. Le dessin du ressort engendre une très bonne évacuation de la boue : il n'y a pas de bourrage et le clipsage s'avère toujours évident, même avec les semelles chargées de bouillasse bien collante. Ce début d'automne humide nous a largement permis de s'en assurer ! Puis si un caillou ou un morceau de bois vient se glisser dans le mécanisme, il est bien souvent expulsé au clipsage. C'est d'ailleurs une différence notable avec le système concurrent SPD de Shimano sur les terrains boueux. Revers de médaille de ces pédales assez imposantes, outre leur poids (458 g, ce qui n'est pas un gros écueil en e-bike), c'est l'encombrement qui peut parfois devenir gênant dans les passages techniques. Avec une largeur de 95 mm entre la manivelle et l'extérieur de la plateforme, on ponce inévitablement les flancs sur les rochers... et ça fait un peu mal au cœur sur un si bel et précieux équipement.

Corps aluminium 6106-T6 anodisé **Plateforme** asymétrique, 79 x 94 mm **Axe** acier, long. 57 mm **Roulements** acier étanche + bagues **Système Atac** avec micro-réglage de tension, 5 picots par face, réglables et amovibles **Fourni avec** cales Atac standard 13/17° (cales Atac Easy 10° en accessoire, 21 €) **Contact** sram.com/fr/time-sport



**3,5
sur 5**

Selle Ergon **SM** **E-Mountain Core** **Prime Women** **174,90 € - 387 kg**

Par Laurine Petit

Choisir une selle spécifique au VAE relève du défi : la position plus assise et le centre de gravité abaissé modifient le pilotage par rapport à un vélo musculaire. Ergon a cherché ce meilleur compromis entre confort et transfert de puissance. Nous avons testé ce modèle pendant plusieurs mois, notamment lors d'une itinérance de quatre jours en montagne. Disponible en version homme et femme, la déclinaison féminine adopte une largeur accrue et une forme adaptée à l'anatomie. Dès les premières sorties, la position se trouve rapidement et l'appui sur les pédales devient naturel. Le revêtement doux accroche bien, même sous la pluie ou dans la boue, et se nettoie sans difficulté. Sa fabrication repose sur quatre couches : une base rigide solidaire du rail, le noyau ergonomique 3D Infinergy, une coque d'assise flexible et une mousse orthopédique. En montée, l'assise ferme soutient efficacement les ischions et ne s'affaisse pas avec le temps.

Texture et revêtement agréables
Confort des ischions
Décharge du périnée

Bords latéraux trop épais
Frottements et irritations sur les longues distances
Poids élevé

Sur les pentes raides, l'arrière de la selle cale fermement le pilote, tandis que le bec large autorise un report de poids vers l'avant sans gêne.

Le noyau accompagne les mouvements latéraux du bassin à chaque coup de pédale, garantissant confort et soutien. Même sur de longues distances, aucune douleur aux ischions. Sur les pentes raides, l'arrière de la selle cale fermement le pilote, tandis que le bec large autorise un report de poids vers l'avant sans gêne. Côté périnée, aucune pression ni engourdissement, les bords rembourrés assurent une bonne décharge des zones sensibles. Cependant, sur les très longues sorties (60 km et plus) ou en itinérance, les micro-mouvements répétés génèrent des frictions et irritations entre l'entrejambe et les bords latéraux épais. En revanche, l'amorti protège efficacement le rachis en absorbant les chocs. En descente, la forme ne gêne pas et n'occasionne pas de frottements lorsqu'on pédale debout. Avec 387 g, ce modèle ne rivalise pas avec les selles les plus légères, mais ce détail reste secondaire en usage VAE. Reste le prix : 174,90 €, un investissement conséquent même si les technologies embarquées tentent de le justifier.

Technologie Noyau 3D Infinergy BASF **Coque** en nylon composite, rail CroMo, recouvrement microfibre, rembourrage en mousse de confort orthopédique **Selle 2 largeurs** : S/M 147 mm ou M/L 160 mm
Contact www.ergonbike.com

4,5
sur 5



Sac à dos Evoc Trail Pro Backline 26 270 € - 1 180 g (S/M)

Par Auguste Mannoury

Ce sac Evoc cumule les atouts, surtout pour qui cherche un volume suffisant afin de partir quelques heures ou plusieurs jours en itinérance. Nous avons porté ce Trail Pro 26L à de nombreuses reprises, mais c'est lors de notre tour du Mont-Blanc sur quatre jours, dans des conditions pluvieuses et fraîches, qu'il a véritablement révélé tout son potentiel. Même après plusieurs jours sur le dos, aucun inconfort : les bretelles sans coutures, généreusement rembourrées, répartissent parfaitement la charge. Leur largeur soulage les épaules, tandis que la ceinture Airoflex à scratch, souple et ergonomique, épouse la morphologie. Une seconde ceinture à clips complète l'ensemble, équilibrant le poids entre hanches et épaules. Le Trail Pro reçoit aussi une sangle pectorale réglable en hauteur et en largeur, avec support pour tuyau d'hydratation, qui plaque efficacement le sac contre le dos. Une fois ajusté, il ne bouge pas d'un poil, en montée comme en descente, au point qu'on finit par l'oublier. La dorsale amovible de niveau 2, homologuée ski et remplaçable gratuitement en cas d'accident, apporte à la fois protection, rigidité et ventilation. Même par forte chaleur, la transpiration s'évacue bien et le dos reste sec, un vrai plus sur le plan du confort. Avec ses 26 litres, le Trail Pro offre un compartiment principal accueillant la dorsale et une poche pour réservoir d'eau de 3 l (non fourni). L'espace restant loge sans difficulté un change complet, une veste de pluie, une



Confort
Aération du dos
Volume de rangement
Maintien
Housse de pluie



Support casque
en option



Conçu pour les amateurs d'aventure, ce sac Evoc ne manque pas d'atouts ni de confort, quelles que soient les conditions, pluvieuses ou chaudes.

couche chaude, une trousse de toilette et un chargeur d'e-bike. Un filet interne garde les objets précieux en sécurité, avec un crochet porte-clés intégré. Sur la face avant, deux compartiments : l'un doublé de tissu doux pour lunettes ou masque, l'autre dédié aux outils avec cinq emplacements pour pompe, CO₂, multi-outils ou démonte-pneus. Deux sangles de compression latérales maintiennent le sac compact et préservent les coutures. La ceinture dispose de deux poches : à droite, ravitaillement et téléphone restent accessibles ; à gauche se loge la housse de pluie "Rain Cover". Facile à déployer et fixée par crochets, elle couvre l'ensemble du sac, ceinture incluse. Après une journée complète sous la pluie (25 mm et boue en prime), aucun signe d'humidité à l'intérieur. Autre avantage : elle se nettoie bien plus facilement que le sac. Le Trail Pro peut recevoir un casque, les attaches sont prévues mais le dispositif vendu séparément – un regret à ce tarif de 270 €. Comme toujours chez Evoc, les finitions ne déçoivent pas : fermetures solides, durabilité éprouvée même lorsqu'il est chargé à bloc. Le sac se décline en deux tailles, S/M et L/XL, avec un volume identique mais une dorsale adaptée à la morphologie.

Pratique all-mountain, enduro Dim. 11 x 27 x 56 cm Volume 26 l
Compartiments 6 poches Poche à eau 3 l (non fournie) Dorsale interne
amovible (niveau 2) Tailles S/M ou L/XL Coloris noir Contact evoc.com

■ Bof ■ Moyen ■ Bien ■ Très bien ■ Parfait



Arrière

4
sur 5



Cet E-Wild, c'est du costaud parce que je ne l'ai pas épargné dans la caillasse et sur des blocages de roue arrière aussi inutiles que grisants !



Pneus Michelin E-Wild Racing Line

55 à 65 € - 1 220 g.
(en 29x2.4 AV / 1 200 g en 27,5x2.6 AR)

Par JMP

Superbes pneus que ces Michelin E-Wild Racing Line. Avec leur pavage très marqué, leurs crampons espacés et proéminents sur les côtés auxquels s'ajoutent les marquages de la marque en bleu et jaune, on peut dire qu'une fois montés sur le biclou, ça a de la gueule. Un montage facile avec du produit préventif, sans galère particulière, avec un gonflage sans souci au premier coup de pompe à pied. Montés au mois de février, les pneus ont eu 600 kilomètres dans les dents (enfin, les tétines) fin juillet. Il était temps de faire un bilan. D'abord, j'ai eu un peu de mal à trouver la bonne pression. En hiver, j'aime bien dégonfler pour avoir du grip sur mon terrain favori, qui est calcaire et très glissant par temps humide. Mais en dessous de 1,5 kg à l'arrière, ça ne va pas, la carcasse est trop molle, ça se déforme trop et sans un net avantage en motricité dans les montées. Sans oublier que le rendement devient médiocre au point de voir l'autonomie du vélo descendre vraiment trop vite. OK, j'ai donc roulé à 1,6 kg sur le gras (je fais 80 kg) à l'arrière comme à l'avant. Puis monté à 1,8 kg sur le sec pour les deux, voire 2 kg à l'arrière pour les sorties « longue distance » moins engagées.

Le pneu avant soulève très peu de critiques et n'appelle que du bon commentaire : un super grip en descente, sur sol gras comme sur le sec. Aucune mauvaise dérobade sur plusieurs types de terrains



- Solidité exceptionnelle
- Grip à l'attaque
- Confort AV
- Durabilité AV
- Gueule



- Rendement moyen AR
- Usure rapide AR



Avant

(sableux, rochers et poussière). Une confiance absolue que j'ai pourtant éprouvée dans de belles pentes bien techniques. C'est confort dans le roulant et rassurant au freinage. R.A.S. L'usure après 600 bornes est plus que satisfaisante et l'E-Wild va encore rester performant de longs kilomètres. Pas la même limonade avec le pneu arrière qui a bien morflé (mais 600 kilomètres, ce n'est pas rien). Crampons usés, moins de motricité dans la « peuf » estivale alors qu'il ne m'a que moyennement convaincu dans les montées grassouillettes de l'hiver et du printemps. Même à basse pression, ça décroche assez vite dans le pentu. Ce pneu réagit mieux en descente, en virages rapides comme en courbes, et pas trop mal au freinage. C'est là qu'il vaut son pesant de cacahuètes à l'attaque dans du rapide. Ça tombe bien, j'aime ça. Mais entre deux parties négatives, son rendement en liaison est moyen (ou il faut gonfler suffisamment). C'est un pneu pour l'attaque plus que pour la balade, un pneu de compétiteurs, même s'il existe le modèle Competition Line, encore plus performant.

Reste qu'en 600 kilomètres, pas une crevaison, pas une déchirure, pas un crampon arraché ! Le tout sans avoir remplacé le produit préventif et roulé dans une végétation parfois très piquante. Il faut bien le dire, cet E-Wild c'est du costaud parce que je ne l'ai pas épargné dans la caillasse et sur des blocages de roue arrière aussi inutiles que grisants (ah, le drift...). À ce jour, c'est le pneu le plus costaud que j'ai pu martyriser depuis pas mal d'années. Bravo ! Affichés aux alentours de 65 à 75 euros à leur mise sur le marché en 2024, on constate que ces pneus sont désormais vendus entre 55 et 69 euros sur la plupart des sites marchands. Un poil cher, mais français. La qualité, ça se paie.

Dimensions 29x2,4 AV / 27,5x2,60 AR **Montage** Tubeless Ready **Terrain** polyvalent mixte **TPI** 2x55 **Tringle** souple **Type** standard **Carcasse** Gravity Shield **Gomme** Magi-X **Technologie** E-Bike Ready **Compatible** avec les chambres à air A4 (AV) et B6 (AR) **Contact** michelin.fr

Fourche inversée Fox Podium

2 859,90 € - 2,7 kg

Par Laurent Reviron

Fox franchit un cap historique avec la Podium, première fourche inversée à simple té de la marque. Le géant californien bouscule les codes et promet une rigidité allée à une sensibilité inédite. Révolution ou pari risqué ?



4,5
sur 5



L'avant, un peu grossier, n'est pas sans rappeler celui d'une moto de cross. La valve se trouve désormais en dessous.

Fox reste solidement installé au sommet du segment des suspensions gravity avec ses références mythiques : la 36, la 38 et la 40 en DH. Mais jusqu'à présent, la marque californienne n'avait pas osé l'architecture inversée en simple té, un terrain jusque-là réservé à des acteurs plus confidentiels comme Intend, Manitou, DVO ou WP. Avec la Podium, Fox promet une fourche qui offre les sensations d'un modèle de descente dans un format enduro, pensée aussi pour les VTAE. La logique est claire : les parties lourdes étant placées en haut, la suspension gagne en réactivité. La Podium se distingue par ses fourreaux de 47 mm, soit 9 mm de plus qu'une 38, et un té supérieur massif, optimisé par conception numérique. Objectif : une rigidité avant-arrière comparable à celle d'une 40 pour mieux encaisser les pentes raides et défoncées. Le point faible des inversées reste traditionnellement la rigidité en torsion. Fox y répond avec un axe acier Boost DH en 20 x 110 mm, au lieu des 15 mm alu habituels. Testé à l'aveugle par les ingénieurs et les athlètes de la marque, ce choix semble renforcer la stabilité directionnelle et aider à garder le cap dans les sections techniques.

La configuration inversée du châssis permet d'allonger le chevauchement des bagues de guidage à 175 mm. C'est 32 % de plus que



- Sensibilité
- Maintien
- Capacité à encaisser
- Poids bien réparti
- Rigidité



- Assez lourde

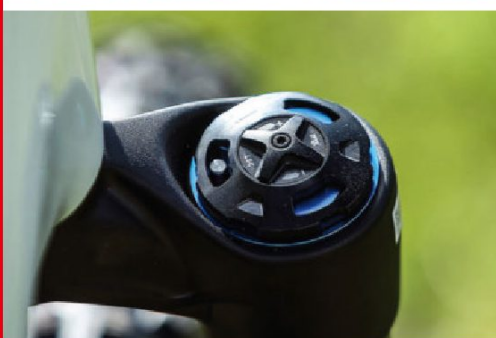
sur la 38 et 7 % de plus que sur la 40, pourtant dotée de 200 mm de débattement. Résultat attendu : plus de rigidité, moins de frictions et un comportement plus fluide. Fox a également conçu un ressort pneumatique inédit. Baptisé GlideCore, il offre une flexibilité latérale qui accompagne les contraintes plutôt que de les subir, réduisant ainsi les frictions internes. De petits joints souples en nitrile complètent le système, absorbant les micro-impacts avant même que le ressort à air ne s'active. Côté hydraulique, on retrouve la Grip X2, spécialement recalibrée. La compression est renforcée tandis que le rebond est légèrement allégé pour tirer parti de la réduction de masse non suspendue. Ce concept « inversé », qui permet à l'huile d'être en contact permanent avec les joints, promet fluidité et durabilité. Les protections en carbone allègent l'ensemble tout en protégeant les plongeurs Kashima. Grâce au raccourcissement de la distance bague/axe à mesure de l'enfoncement, Fox annonce une augmentation de la fluidité à mesure que la fourche est poussée dans ses retranchements.

Avec ses 2,7 kg, la Podium est plus lourde qu'une 38 (2,2 kg) et tutoie la 40 (2,745 kg). Fox assume ce compromis : « Pour la performance en descente, quelques centaines de grammes de plus restent un prix acceptable ». Uniquement disponible en version

On ne subit pas le poids plus important de cette fourche.



Enfin, plutôt accessible, la Podium se révèle tout de même à mesure que la cadence augmente.



Factory Kashima, la Podium se décline en 160 et en 170 mm de débattement, au tarif de 2 859,90 €.

Essai terrain

C'est sur un Scott Patron ST 900 Tuned que l'on découvre cette Fox inversée. Pour le premier roulage, on conserve les réglages de compression et de détente d'origine, seule la pression de la chambre à air ayant été ajustée à notre poids. La valve de gonflage, placée sous le fourreau, reste un peu moins accessible que sur une fourche traditionnelle. Dès les premiers mètres, la Podium surprend par son aspect visuel : bouchons imposants dépassant du poste de pilotage, absence d'arceau rigidificateur... L'allure évoque presque une fourche de motocross. Une impression accentuée sur ce Scott Patron par un poste de pilotage assez haut. Dans les premiers enchaînements lents, on note une direction un peu moins vive qu'avec une fourche classique, l'ensemble demandant un effort supplémentaire pour pivoter à basse vitesse. Passé ce cap, les sensations se rapprochent de ce que l'on connaît déjà chez Fox sur les modèles haut de gamme, avec un bon compromis entre rigidité et confort. Contrairement à certaines craintes exprimées autour de la Podium, elle n'exige pas un pilotage de pro pour s'exprimer. Elle se montre même plus abordable qu'une 38, que l'on apprécie généralement à mesure que le niveau de pratique augmente. Malgré notre montage avec cintre carbone sur ce Scott haut de gamme, la filtration reste convaincante et l'ensemble s'avère plutôt confortable. Le test s'est poursuivi dans des descentes typées enduro, truffées de racines

sèches et cassantes. Un terrain qui, d'ordinaire, laisse les bras marqués en bas des pentes. Là, la fourche se montre d'une efficacité impressionnante : sensible sur les petits chocs et capable sans surprise d'encaisser les gros sans broncher. La stabilité du train avant et l'absence de réactions parasites renforcent ce sentiment de sécurité. On se sent libéré, relâché et en confiance. On ne subit finalement pas tant que cela le poids plus important de cette fourche. Certes, il ne faut pas espérer gagner en vitesse en adoptant cette Podium, mais le poids, bien réparti, ne plombe pas pour autant le train avant. Pas toujours facile de s'y retrouver pour un novice, mais les nombreuses possibilités de réglages – compression haute vitesse : 8 crans, compression basse vitesse : 18 crans, rebond haute vitesse : 8 crans, rebond basse vitesse : 16 crans – accessibles via des dispositifs précis permettent d'ajuster dans les moindres détails la suspension aux terrains et aux envies. Seul bémol constaté : une fuite d'huile rapide au niveau d'un joint spi, côté frein malheureusement. Un souci récurrent bien connu sur les premières fourches inversées en motocross. Espérons que ce ne soit pas le cas sur cette Podium. Hormis cette parenthèse, la Podium a révélé des performances très encourageantes.

Châssis inversé Roues 29" Débattement 170 mm et 160 mm en option
Ressort Float Evol Cartouche hydraulique Grip X2 Réglages HSC -
LSC - HSR - LSR Axe 20 x 110 mm Boost Rake (déport) 44 mm Pivot 1.5
conique Purgeurs oui Axe flottant oui Diamètre de disque 200 mm
direct Post Mount, 230 mm max Montage garde-boue Fox Mud Guard
disponible automne 2025 Disponibilité immédiate

Mécanique

Entretenir sa batterie

Par Aro et Antoine Dujardin - Photos : Laurent Reviron



Expertise batterie

Avec le moteur, la batterie est l'élément-phare d'un VTAE. En bon état, elle permet de s'aventurer sans retenue sur de longs parcours. Bien entretenue et utilisée correctement, sa durée de vie sera augmentée, alors autant la bichonner et éviter une grosse dépense avec l'achat d'une neuve. Voici les points à ne pas négliger.

■ Étudier notice

La batterie étant un élément onéreux (de 500 à 1 000 euros) et crucial dans le bon fonctionnement de votre VTAE, il est donc important de lire attentivement la notice de la marque, les diverses recommandations, les préconisations du constructeur, le temps de charge, de décharge et autres consignes sur la batterie. En les suivant, on optimise sa durée de vie et c'est aussi un bon moyen de rester raccord avec la garantie.

■ Démontage/remontage

Sur certaines marques de vélos, la batterie ne peut pas être retirée. Cela reste toutefois souvent possible comme ici, sur ce Canyon Strive:ON.

- Placer le vélo sur le pied d'atelier. Sans pied à disposition, pour une extraction par le dessous comme ici, coucher le vélo si ça suffit. Sinon, le retourner, posé sur le guidon et la selle (protéger les commandes



La batterie craint l'humidité, il faut absolument éviter lavage direct à l'eau, stockage en zone humide, etc.

sensibles).

- Dévisser la ou les vis qui maintiennent le sabot de protection et l'enlever.

- Batterie accessible, déverrouiller le système de blocage de la batterie. Il y a toujours un système à actionner, manuellement

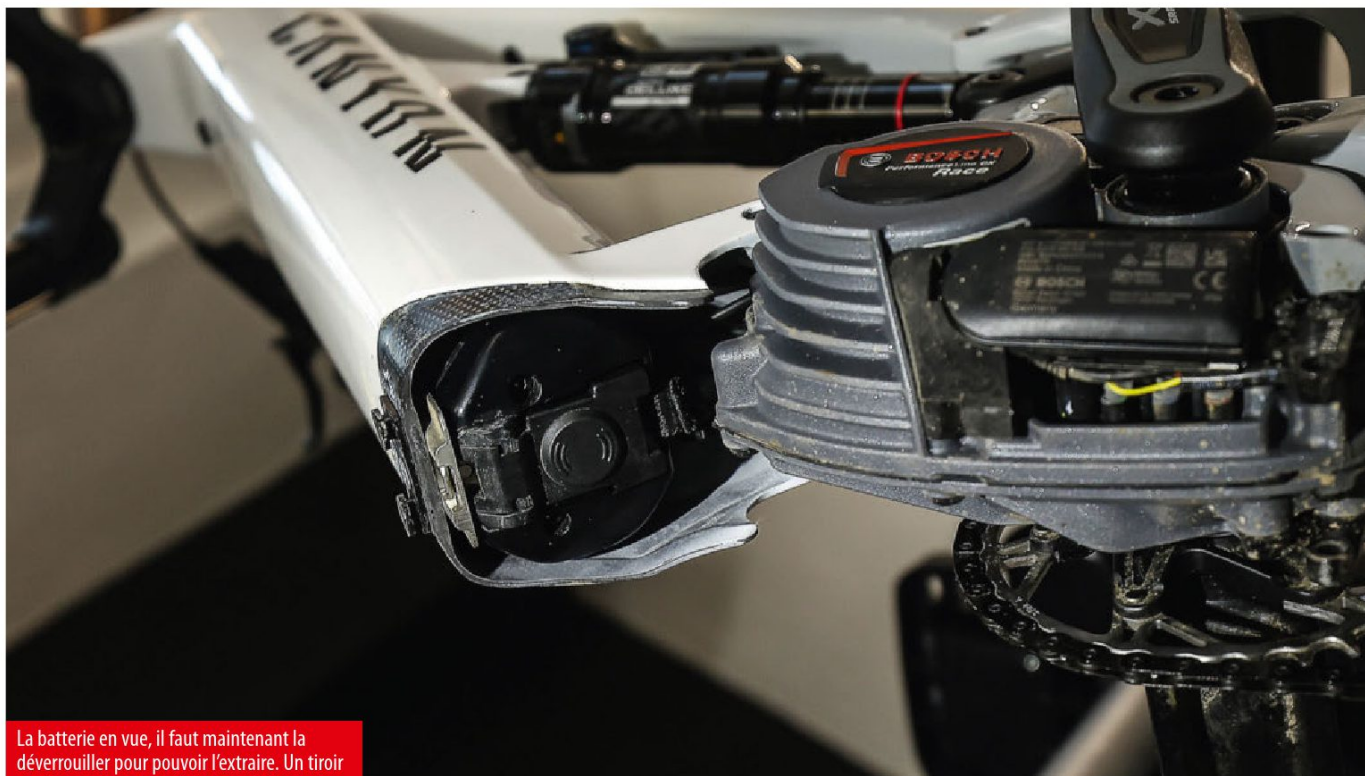
(ici une sangle à tirer) ou à l'aide d'un outil (clé allen, etc.). Ça peut aussi être une clé « classique ». Ainsi logée et verrouillée, la batterie est parfaitement calée dans son logement.

- Coulisser la batterie jusqu'à l'extraire entièrement, ici par le bas. Certaines sortent par le côté, d'autres par le dessous du montant du cadre.

- Pour le remontage c'est l'inverse en pensant bien à la verrouiller une fois introduite dans son logement.

Nettoyage

Après les sorties hivernales boueuses et des conditions humides, il sera parfois nécessaire de nettoyer et sécher la batterie. Il faudra d'abord nettoyer le vélo en la laissant en place. L'enlever avant le lavage exposerait la connectique du vélo à l'humidité, à éviter donc. Par contre, après le lavage, même s'il n'est pas nécessaire de le faire à



La batterie en vue, il faut maintenant la déverrouiller pour pouvoir l'extraire. Un tiroir sec dans un lieu tempéré est parfait pour le stockage. Par contre, l'exposition plein soleil sous la chaleur, on oublie.



chaque fois, pour sécher complètement le vélo. Ne pas la laver au jet ou au laveur, ne jamais la mouiller franchement. Nettoyage à sec à l'aide d'un chiffon microfibre, très légèrement humidifié si besoin et en évitant les connectiques. Pour les points de connexion, il existe aussi des pulvérisateurs spécifiques. Le WD 40, nettoyant spécial connexions, permet de pulvériser directement sur les branchements.

Stockage

- Le vélo ne va pas servir pendant un certain temps, par exemple pour une pause hivernale, la batterie retirée doit être stockée dans un endroit propre, tempéré et à l'abri de l'humidité. Éviter le garage non isolé en plein hiver. La température ambiante doit être comprise entre environ 10 et 20 degrés, éviter + de 25 °C et - 10 °C.

Ne jamais stocker la batterie chargée ou déchargée au maximum.

- La batterie ne doit pas être chargée à fond ni complètement déchargée quand on stoppe l'activité un certain temps. Entre 30 et maxi 70 % est généralement OK, soit entre deux et trois barrettes sur le display. Chaque marque préconise la charge de stockage idéale.
- Ne pas laisser le vélo (ou la batterie) trop longtemps dans un environnement froid : si la batterie se décharge complètement, elle risque de s'endommager sérieusement et peut se détruire.
- *A contrario*, l'exposition plein été au soleil

est également déconseillée. Durant une pause, privilégier une place à l'ombre pour votre vélo. Si le système a bien chauffé, le vélo en plein cagnard n'est pas une bonne chose. C'est encore plus vrai pour la batterie seule.

■ Chargeur

Veillez à utiliser le chargeur adapté au vélo, plus précisément compatible à la batterie. Privilégier le modèle de la marque plutôt qu'un adaptable qui pourrait l'endommager. Un chargeur doit fonctionner de façon à



Certaines batteries indiquent leur niveau de charge par des leds, et parfois un « range extender » peut y être raccordé. La charge doit s'effectuer dans un endroit sec, ventilé convenablement et à proximité.

débuter et terminer la charge lentement. Une fin de charge trop rapide ou continuer l'alimentation rapide passés les 100 % endommageront prématurément la batterie, ce qui peut arriver avec un chargeur adaptable. Les batteries proposent de plus en plus d'autonomie, les chargeurs s'adaptent en conséquence. Certaines marques proposent un chargeur « fast charge ». Là aussi, il doit être préconisé par le fabricant, pas d'adaptable. Il permet de charger plus vite, mais aussi plus efficacement. La batterie chauffe moins, elle s'utilisera moins vite et la consommation d'électricité diminuera.

■ Charge

- Éviter un secteur humide pour recharger. L'environnement doit être tempéré, sec et ventilé convenablement. La batterie doit être éloignée de la lumière directe du soleil, des matériaux inflammables et des sources de chaleur.

pour VTTAE. Cela va dépendre du vélo, de l'utilisateur et de sa façon de rouler, des conditions d'utilisation, du stockage... En plus, la technologie de fabrication d'une batterie évolue à vitesse grand V. Pour un vélo acheté en 2021, utilisé normalement, la batterie doit à présent commencer à donner quelques signes de faiblesse. Ça ne veut pas dire que la durée de vie d'une batterie est de quatre ans mais, à ce stade d'utilisation il commence à y avoir une différence comparée à la batterie neuve. Si on enchaîne des sorties avec une perte de 60 % d'autonomie, on recharge et ainsi de suite, la batterie tiendra des années. Par contre, si à chaque sortie, les cycles de charge/décharge sont maximums, elle tiendra moins longtemps.

■ Explosion !

Le risque d'explosion existe. Ça peut être dû à l'humidité, à l'utilisation d'un chargeur

Une batterie aux normes, utilisée et bien entretenue, le risque d'explosion est quasi nul.

- Préférer charger à un endroit à proximité afin de pouvoir intervenir si besoin et vérifier de temps en temps que tout est ok. Éviter une charge durant la nuit.

- Sur un vélo neuf, il est conseillé de faire un premier roulage (petite sortie prise de contact, réglages position, etc.) pour baisser la charge, puis effectuer un cycle de charge complet. La vider avant de la recharger à 100 %.

■ Durée de vie batterie

Trop de paramètres rentrent en compte pour déterminer la durée de vie d'une batterie

inadéquat, et donc d'une surchauffe pendant la charge, ou encore d'une charge sous trop haut voltage (ce dernier serait dû à une installation électrique de la maison défectueuse, rare quoi !). La batterie d'un VTTAE de qualité doit être certifiée CE, si ce n'est pas le cas... méfiance ! Enfin, les risques d'explosion avec une utilisation normale sont quasi nuls.

■ Extension de batterie

Chez certaines marques comme Bosch, et si le vélo le permet comme ici, il y a possibilité de raccorder une deuxième



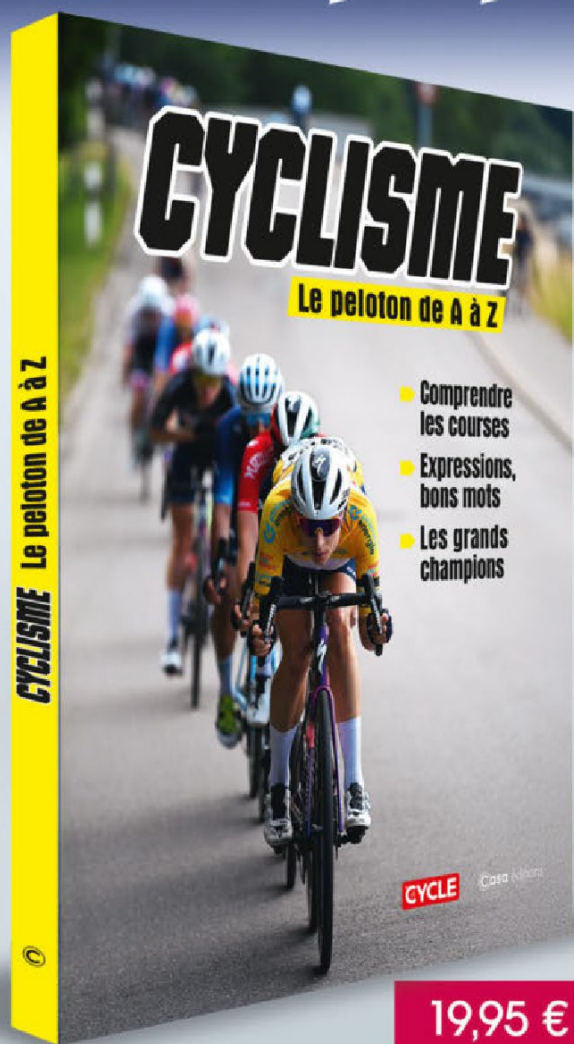
batterie logée à la place du porte-bidon pour encore plus d'autonomie. La prise de recharge est accessible et, là, on peut y raccorder le « range extender » ou la batterie additionnelle.



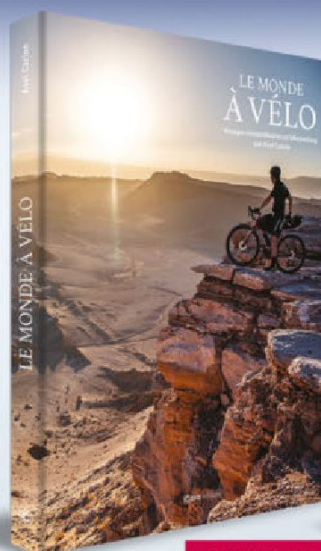
Confiez l'entretien de votre Canyon à des experts

Cette session mécanique a été réalisée en partenariat avec Canyon France, dans l'un des 50 ateliers Service Partners Agréés. Ces ateliers vous accueillent partout en France pour assurer l'entretien et la réparation de votre Canyon avec un savoir-faire certifié, des pièces d'origine et dans le respect des préconisations de la marque. Une tranquillité d'esprit garantie pour rouler en toute confiance. Merci à Antoine Dujardin du service SAV pour ses précieux conseils.

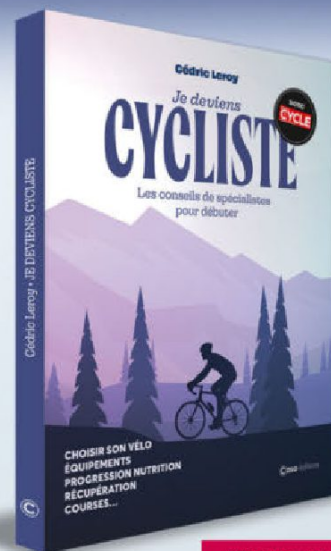
À chaque pratique, un livre !



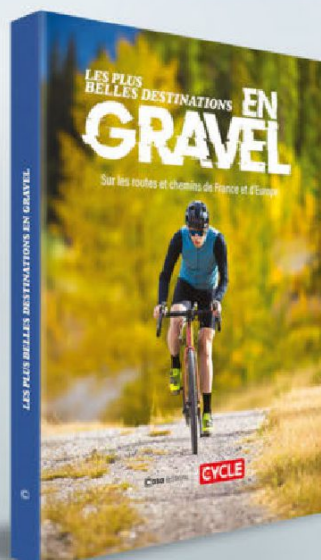
19,95 €



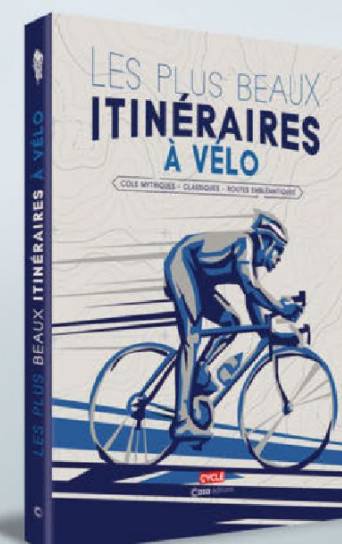
39,95 €



19,95 €



34,95 €



32,95 €



SIMPLIFIEZ-VOUS
LA VIE
COMMANDEZ
EN UN FLASH

Casa éditions

► BOUTIQUELARIVIERE.FR

BON DE COMMANDE

Bulletin à renvoyer avec votre règlement à : **CASA ÉDITIONS**
Service VPC - 45 avenue Général Leclerc - 60643 Chantilly cedex

OUI, JE COMMANDE :

- ☐ Frais de port : 5 € par livre.
- ☐ **CYCLISME, LE PELOTON DE A à Z** - Format 205 x 269 mm - 144 pages - **Prix 19,95 €** - Réf. 73866
- ☐ **LE MONDE À VÉLO** - Format 235 x 310 mm - 176 pages - **Prix 39,95 €** - Réf. 72492
- ☐ **JE DEVIENS CYCLISTE - LES MEILLEURS CONSEILS DES PROS POUR SE METTRE AU VÉLO DE COURSE** - Format 190 x 250 mm - 144 pages - **Prix 19,95 €** - Réf. 73627
- ☐ **LES PLUS BELLES DESTINATIONS EN GRAVEL** - Format 205 x 269 mm - 240 pages - **Prix 34,95 €** - Réf. 73872
- ☐ **LES PLUS BEAUX ITINÉRAIRES À VÉLOS** - Format 205 x 269 mm - 240 pages - **Prix 32,95 €** - Réf. 71925

► Je choisis de régler par :

- ☐ Chèque bancaire à l'ordre des **EDITIONS LARIVIERE**

Pour régler par carte bancaire,
reportez vous au flash code ci-dessus

MES COORDONNÉES :

CASAPAGE23

Nom :

Prénom :

Adresse :

CP :

Ville :

Tél :

Email (majuscules) :

- ☐ Cochez cette case pour ne pas être informé des offres promotionnelles des partenaires.

*Tarifs France métropolitaine 2023. DOM-TOM, Etranger, nous consulter au + 33 3 44 62 43 79 ou par email : abo.lariviere@editions.com

Ces informations sont destinées à la société Editions Larivière, elles sont collectées et utilisées à des fins de traitement de votre abonnement. Le cas échéant, votre adresse mail sera utilisée pour suivre votre abonnement et vous envoyer les communications dont vous bénéficiez en tant qu'abonné. En application de la réglementation applicable, vous disposez des droits d'accès, de rectification, d'effacement, d'opposition, à la portabilité des données et à la limitation des traitements. Pour exercer vos droits, veuillez contacter les Editions Larivière par courrier à Editions Larivière - service abonnements 9 allée Jean Prouvé 92587 Clichy cedex, en justifiant de votre identité. Pour toute information complémentaire, consultez notre Politique de Confidentialité sur boutique.lariviere.com.

Par Elodie Lantelme & Freddy Porret - Photos : Laurent Reviron



S'il y a bien une section de pilotage vélo que l'e-bike a transformée, c'est la montée. Exit la bavante rebutante ! Avec le VTAE, grimper raide est devenu un challenge drôle et technique à la fois. Et comme plus la pente est forte, plus le plaisir monte, Freddy Porret vous aide à envisager l'impossible.



Pourquoi parler de montées impossibles en e-bike ?

Parce que le VTAE ouvre un nouveau terrain de jeu : les raidards techniques que l'on n'osait même pas tenter en musculaire. Avec l'assistance, il devient envisageable de franchir ces murs pierreux ou ces épingles ultra-raides. Mais attention, ce n'est pas le moteur qui fait tout ! Le pilote doit s'adapter, affiner ses gestes et apprendre à exploiter intelligemment la puissance pour transformer un obstacle insurmontable en un challenge accessible.

Quel est le premier réflexe à avoir avant de s'élancer ?

Lire le terrain ! En montée raide, l'anticipation est cruciale : identifier la meilleure ligne, repérer les zones de grip et prévoir où placer la roue avant. Une trajectoire bien choisie peut sauver l'énergie du pilote et préserver la batterie. Le regard doit porter

loin, au moins deux à trois mètres devant la roue, pour rester fluide et éviter les corrections de dernière minute qui coûtent cher en équilibre.

Quel mode d'assistance choisir ?

Si le grip est bon, le mode Turbo, le plus puissant, peut se révéler judicieux. Mais il peut aussi s'avérer délicat sur les terrains piégeux. Trop de couple, trop d'agressivité, et la roue arrière patine ou la roue avant se cabre. Les modes moins puissants, type Trail, eMTB et eMTB+, sont souvent plus adaptés : progressifs, ils permettent de doser l'effort tout en gardant de la motricité. L'idée est de trouver le mode qui accompagne sans surprendre, en restant prêt à donner un coup de pédale plus franc pour passer un obstacle.

Quelle position adopter sur le vélo ?

La clé, c'est le centrage. Trop en arrière, et la roue avant se lève ; trop en avant, et la

roue arrière perd son grip. En pratique, on avance légèrement sur la selle, on baisse le buste et on garde les coudes ouverts pour absorber les réactions du vélo. Les épaules doivent avancer tandis que le bassin reste calé pour stabiliser la roue arrière. La position assise est souvent préférable : elle maintient le poids sur l'arrière et aide à garder de la motricité.

Faut-il pédaler vite ou lentement ?

Ni l'un ni l'autre ! La cadence optimale, celle qui permet au moteur de délivrer toute sa puissance, se situe en général autour de 80-90 tr/minute. C'est déjà assez important. Ça représente en tout cas une fréquence que le pratiquant non aguerri n'adoptera sans doute pas naturellement. En dessous, le moteur saccade et perd en efficacité ; au-dessus, on gaspille de l'énergie, on perd de la précision et le nombre de tours de manivelle par minute augmente. Donc, proportionnellement, les risques de taper le sol aussi. Un pédalage "rond", sans coups de piston, est également préférable. Il doit être souple, sans à-coups. L'astuce, c'est de chercher à dessiner un cercle parfait avec les pieds. Mais il faut garder en tête que le changement de vitesse pendant la montée est délicat : si on ne peut l'éviter, il doit être

Défi très fun, la montée raide en e-bike requiert une technique bien particulière.

Certains franchissements de montée en e-bike paraissent à peine croyables tant le VTAE permet de passer dans le raide. Des sections qui mettent en avant les spécificités de la pratique.



effectué avant les parties les plus raides. Mieux vaut accepter d'arriver en pédalant un peu au-dessus de la cadence recommandée durant la prise d'élan, pour être sûr qu'on se trouvera ensuite sur le bon braquet afin de sortir en haut de la section.

Comment gérer un passage très technique, avec des racines ou des marches ?

C'est là que l'e-bike révèle son potentiel. Juste avant l'obstacle, on garde de la vitesse de pédalage et on augmente légèrement la pression sur les pédales pour donner un surcroît de couple. En même temps, on tire doucement sur le guidon pour alléger l'avant, mais sans cabrer, donc en avançant le buste. L'idée est d'absorber l'obstacle plus que de le franchir en force, donc de garder de la souplesse pour laisser le guidon "vivre" un minimum. Un guidon trop rigide risque de bloquer le vélo dans les racines.

Certains motoristes ont développé une technologie type Extended Boost, qui permet de conserver la puissance de l'assistance quelques instants après avoir cessé de pédaler. Est-ce vraiment utile ?

C'est une véritable aide, notamment sur la prise d'élan, lorsque les pédales risquent



Les erreurs les plus courantes

- ◆ Vouloir tout passer en force. En montée technique, l'excès de puissance est souvent l'ennemi de la précision.
- ◆ Ne pas baisser sa selle.
- ◆ Regarder sa roue avant au lieu de lever le regard.
- ◆ Tirer trop fort sur le guidon.
- ◆ Être placé trop sur l'arrière. On va perdre la traction.

Sourire full face et plaisir maximal tout en gardant un doigt sur les freins, histoire de plaquer le vélo au sol et d'éviter la cabrette !



de toucher sur le franchissement d'un obstacle plus prononcé type racines ou marche. Elle demande à être apprivoisée pour être dosée et bien placée sans déséquilibrer, donc il faut bien se coordonner, et ça n'est pas naturel, mais ça vaut la peine !

Et pour les épingles serrées en montée ?

C'est probablement l'exercice le plus délicat en e-bike, mais aussi le plus gratifiant. La clé est de combiner anticipation et gestion du couple : on arrive à vitesse modérée, on garde un filet de pédale, puis on accompagne la rotation du vélo avec les épaules et le regard. Le poids du corps doit rester centré, presque "posé" sur le vélo, pour laisser la roue arrière mordre le sol. Dans certains cas, il peut être utile de couper légèrement l'assistance en début d'épingle, puis de relancer doucement en sortie pour éviter le surséisme.

Est-ce uniquement une question de technique ou la forme physique compte-t-elle aussi ?

Même avec un moteur, la condition physique joue un rôle majeur. Les montées impossibles demandent de la force dans les jambes pour maintenir une cadence régulière mais aussi du gainage pour stabiliser le haut du corps. Plus le pilote est solide, plus il peut rester détendu et précis dans son pilotage. Et bien sûr, plus il est en forme, plus il peut économiser la batterie en se passant du mode Turbo !

Un dernier conseil pour se lancer ?

Ne pas avoir peur d'échouer. Les montées impossibles demandent plusieurs essais et chaque tentative apporte un enseignement. Varier les approches, tester des trajectoires, changer de position... tout ça fait progresser. L'e-bike permet de multiplier les tentatives sans s'épuiser : c'est l'occasion rêvée de transformer un "mur" en terrain de jeu. ♦

Gestion de l'assistance, position adaptée, vous voilà en route vers les sommets !

Pour progresser

Il existe des exercices simples à mettre en place. On peut commencer par travailler sur des montées courtes, avec un sol varié (racines, pierres, terre meuble). L'idée est de répéter plusieurs fois, en changeant de mode d'assistance, pour sentir la différence de couple. Ensuite, s'entraîner à passer des petites marches de 10 à 20 cm en montée en gardant toujours la fluidité du pédalage. Enfin, travailler les demi-tours serrés à basse vitesse : c'est une excellente préparation aux épingles techniques !

Le conseil du pro

On peut baisser la pression des pneus pour augmenter la motricité. Surtout, beaucoup de pilotes oublient que la respiration joue un rôle clé : bloquer son souffle accentue la crispation et rend le pilotage haché. Garder une respiration régulière aide à rester souple et réactif.

PARIS LA DEFENSE ARENA

SUPERCROSS *Paris*



15-16 NOVEMBRE
2025

SUPERCROSSPARIS.COM
PARISLADEFENSEARENA.COM



Milwaukee

VENUM

Moto

Moto

MX

AUTOMOTO

MOTO

RMC

Editions Larivière

Équipement

Rouler l'hiver

Par Élodie Lantelme



Les incontou



rnables

Vous connaissez l'adage « *Il n'y a pas de mauvaise météo, que des mauvais équipements* », non ? Alors pour continuer à profiter de votre e-bike en hiver, voici notre liste des dix immanquables façon "Dix Commandements". Vélo, pilote, expériences à vivre, la saison froide s'annonce chaude, en somme.

1 Tes pneus, tu soigneras

Sol plus meuble, plus glissant... l'hiver rend l'adhérence et la motricité plus délicates. Pour faire face à ces conditions et continuer à rouler en sécurité autant que se faire plaisir, l'investissement dans des pneus spécifiques est un incontournable. Profils de crampons plus profonds et espacés afin de laisser la boue et l'humidité s'évacuer davantage, gomme plus tendre pour favoriser l'accroche, voire petits clous si vous roulez beaucoup en montagne sur sol dur et gelé, sont de véritables alliés pour profiter à plein de la saison froide. Pensez à changer vos pneus dès le retour des beaux jours. Cela vous permettra de les conserver plusieurs saisons afin d'amortir au mieux l'investissement.

2 Une pompe sur toi, tu auras

Le saviez-vous ? En raison de la condensation de l'air, le froid fait baisser la pression des pneus. On estime qu'en passant de 20 °C à 0 °C, la pression perd environ 0,2 bar. Et si, durant votre sortie, vous avez dégonflé vos pneus pour mieux franchir certaines sections à l'adhérence et à la motricité faibles, mieux vaut regonfler ensuite afin d'éviter la crevaisson.

3 Ta batterie au chaud, tu mettras

Pour préserver les performances et optimiser la durée de vie de l'un des éléments les plus onéreux de votre e-bike, mieux vaut le chouchouter. Il est donc conseillé de stocker sa batterie dans un lieu dont la température est stable, entre 10 °C et 20 °C. Si vous faites une pause durant votre sortie hivernale, il est préférable de la démonter et de l'emmener. Si votre batterie est fixe, abritez au maximum votre vélo. Par ailleurs, le froid ralentissant

la mobilité des électrons, les batteries lithium-ion (les plus courantes pour nos VTTAE) se déchargent plus rapidement. Ainsi, rouler dans une température autour de 0 °C pourrait faire perdre jusqu'à 20 % d'autonomie. À prendre en compte pour le choix du mode d'assistance et de l'itinéraire, surtout que décharger totalement sa batterie dans le froid endommage le bon fonctionnement durable des cellules ! Il peut alors être intéressant de couvrir votre batterie avec une housse néoprène (environ 20 €) lorsque vous sortez rouler. Une fois de retour de sortie froide, évitez de recharger immédiatement votre batterie, laissez-la plutôt à température ambiante quelques instants avant de la rebrancher. Vous veillerez ainsi à conserver ses performances.

4 Une lubrification adaptée, tu choisiras

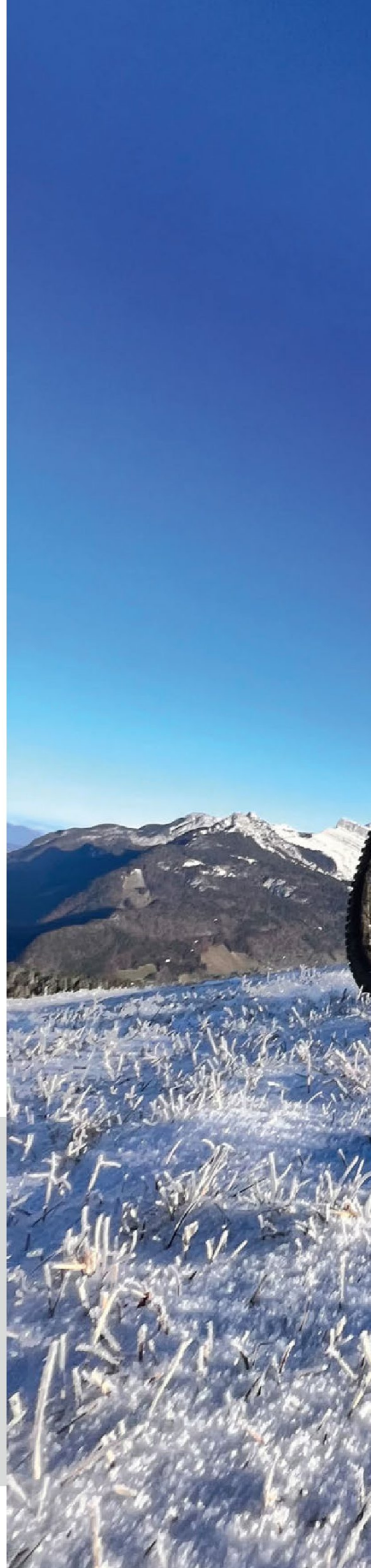
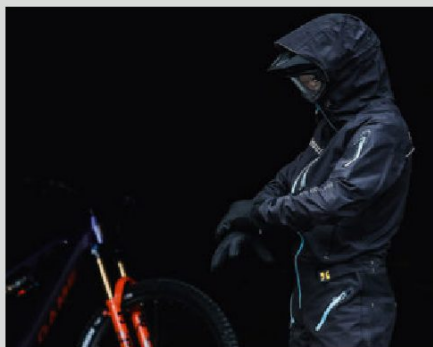
L'humidité, la boue, parfois le sel si vous devez emprunter des sections bitumées pour rejoindre vos trails préférés, mènent la vie dure à votre e-bike. Un entretien après chaque sortie est indispensable. Point d'attention à privilégier, la lubrification, qui va protéger vos composants. Optez pour une huile spéciale conditions humides, à la texture plus épaisse, pour votre chaîne, et vous l'appliquerez après avoir bien nettoyé et séché cette dernière. Pensez aussi à lubrifier vos câbles et gaines pour conserver des passages de vitesse fluides. Si vous roulez en pédales automatiques, pensez également à lubrifier vos cales.

5 De l'éclairage additionnel, tu monteras

Sur le casque ou le guidon (ou, mieux, les deux, car celle sur le cintre éclaire votre environnement et celle sur le casque va là où vous portez le regard), un éclairage additionnel vous permettra de

Bien couverts

S'il n'y avait qu'une information à retenir pour votre équipement durant l'hiver, ce serait évidemment le principe des trois couches (1- sous-vêtements respirants, 2- couche thermique, 3- veste imperméable et coupe-vent). Mais on y ajoute une mention spéciale pour la base en mérinos. Chaude, douce, respirante, thermorégulatrice, la laine mérinos est devenue notre incontournable première couche. Autre pièce maîtresse, le tour de cou, que l'on peut monter sur l'arrière du crâne pour protéger les oreilles et placer devant la bouche lorsque l'air est glacial. On pourrait y ajouter la gourde isotherme, la gaine néoprène antigel pour la poche d'hydratation, les chaussures hiver à surchaussures étanches intégrées, les chaufferettes ou encore les gants chauffants pour les plus frileux, mais on vous renvoie surtout à notre dossier complet « Un peu de tenue » paru dans le numéro 47 d'eBike pour tout savoir de votre meilleur équipement en selle l'hiver.



***Rouler l'hiver est un plaisir, à condition
de bien préparer son vélo et son
équipement pour.***



Après chaque sortie, boue et humidité obligent, une séance d'entretien est incontournable.



vivre de nouvelles expériences sur des sentiers connus empruntés de nuit. À vous les sensations inédites de pilotage nocturne ! Pour en profiter à plein, choisissez des lampes offrant au moins entre 800 et 1 000 lumens et *a minima* deux heures d'autonomie constructeur à pleine puissance (tenez compte de l'impact du froid sur cette dernière aussi). Il est intéressant d'opter pour une batterie déportée, qui permet d'avoir une recharge dans le sac si jamais votre sortie s'éternise. Certains vélos disposent même de ports USB pour les recharger en roulant. Enfin, pensez que si vous empruntez une route, vous devez arborer un gilet rétroréfléchissant aux normes EN 1150 et un éclairage arrière.

6 Des garde-boue, tu installeras

Histoire de ne pas finir chaque sortie complètement criblé de boue et de voir vos lunettes rapidement mouchetées, pensez à installer un garde-boue à l'avant. Attention à bien choisir sa taille et sa forme pour que celles-ci soient compatibles avec votre fourche, et gardez à l'esprit qu'en cas

de boue collante, le « bourrage papier » sera de mise. Néanmoins, dans les conditions humides, c'est vraiment un confort et une sécurité optimisés.

7 Des pédales plates, tu adopteras

Si vous roulez en pédales automatiques, il peut être intéressant d'opter pour des plates afin d'éviter que la boue ne rende le clipsage de vos pédales laborieux et d'user vos cales prématurément. Sinon, pensez bien à les lubrifier pour limiter l'adhérence de la boue et à les nettoyer après chaque sortie.

8 Tes suspensions, tu contrôleras

Soyez particulièrement attentifs à vos suspensions. L'hiver, les résidus de boue peuvent s'infiltrer et compromettre le bon fonctionnement de vos fourche et amortisseur en créant des points durs. Aussi, démontez et nettoyez vos cache-poussières après chaque sortie et, après ce nettoyage minutieux, appliquez une fine couche de lubrifiant spécifique sur

Incontournables à vivre l'hiver

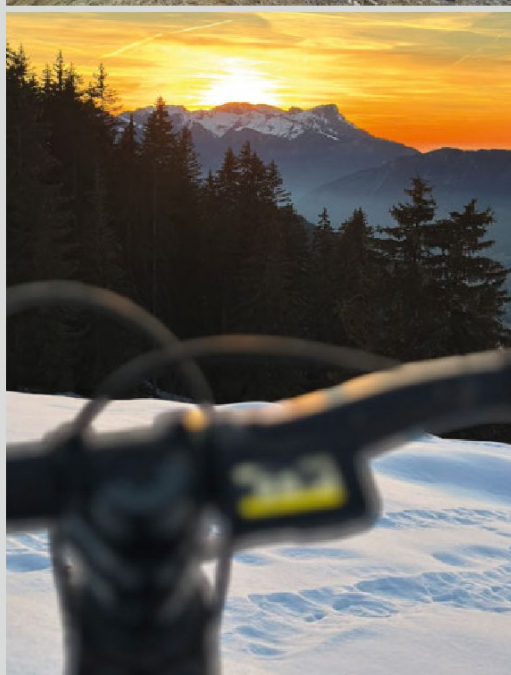


Oubliez les vacances au ski ! Et si vous faisiez de cet hiver une occasion de découverte de spots et d'expériences de roulage e-bike originaux ?

• En France

Inspirez-vous des trails centers nord-américains et misez sur le VTAE sur neige, en mode fatbike ou non ! De nombreuses stations proposent ce type d'activité, en journée ou de nuit. Parmi elles, on peut notamment citer Châtel ou Morzine-Avoriaz (sorties quotidiennes) pour les Portes du Soleil, Les Saisies ou encore Ax-3 Domaines, dans les Pyrénées. Assurez-vous des conditions d'enneigement suffisantes au préalable.

Si la neige et le froid vous font horreur, certains bike-parks hexagonaux restent ouverts à l'année pour rouler sous le soleil, notamment celui du Viaduc de Millau, dans l'Ariège, juste au pied de la célèbre architecture. Une DH noire, quatre enduros rouges, une flow line bleue et quatre sections de pumptrail de vert à rouge sont en accès libre et gratuit toute l'année. Tant que vous êtes par là, allez explorer le bike-park de Loudenvielle, également ouvert à l'année. Plus à l'est, l'incontournable Estérel n'est plus à présenter, des excursions encadrées en e-bike y sont même proposées.



vos joints pour en renforcer l'étanchéité. Si vous remarquez une fuite, il vous faudra alors procéder sans tarder au changement des joints spi ou envoyer votre suspension au service dédié pour une remise en état plus profonde.

9 Une chamoisette sur toi, tu auras

Glissée dans une poche étanche de votre sac, cette petite pièce de tissu est une véritable alliée pour le nettoyage en douceur de vos lunettes lorsque vous n'y voyez plus clair derrière les gouttes d'eau (veillez à avoir éliminé tout résidu de boue auparavant pour ne pas rayer vos verres). La chamoisette peut également s'avérer précieuse si vous avez de la mécanique à faire durant votre sortie, pour nettoyer et sécher vos mains ou vos pièces. Bonne copine !

10 Au séchage, tu veilleras

Après chaque nettoyage de votre vélo, il vous faudra soit le mettre au chaud directement, soit prendre le temps de bien le sécher. En gros, ne laissez jamais votre e-bike dehors lorsqu'il est humide (le gel des freins relève du vécu) ! L'usage d'une soufflette et d'un compresseur associé peut être intéressant, à condition de ne pas diriger le flux d'air trop frontalement vers des parties plus fragiles (joints, connecteurs), afin d'éviter d'y faire rentrer l'humidité. Un chiffon doux, à haute capacité d'absorption, vous permettra de remettre à neuf votre VTTAE en attendant la prochaine sortie (vous pouvez même le gratifier d'un petit coup de polish sur le cadre, ça lui rendra son éclat et lui laissera un petit film de protection pas inintéressant !).



Incontournables à vivre l'hiver

• À l'étranger

Envie de dépaysement plus complet ? Bien sûr, Finale Ligure demeure une référence, sur la côte ligurienne, en Italie. Mais on ne peut que vous conseiller aussi de pousser jusqu'à Santa Coloma de Farners, en Catalogne, de l'autre côté de la Grande Bleue. Au nord-est de l'Espagne, non loin de Gérone, le site mêle spots d'enduro, trails plus roulants et ambiance méditerranéenne savoureuse au milieu des frimas de l'hiver. Moins connu, le Valais, en Suisse, dispose d'un microclimat qui rend le roulage à l'année envisageable.

Et si l'avion ne vous rebute pas, passez en mode « hémisphère sud » en mettant le cap sur l'Afrique du Sud. Des circuits en e-bike à la demi-journée ou sur plusieurs jours sont organisés autour du Cap. Les vignobles de Stellenbosch sont également réputés pour les trails VTT qui ont ravi les équipes de France en préparation durant l'hiver. Dernière suggestion pour le trip d'une vie : mettre le cap sur la Nouvelle-Zélande et s'offrir The Old Ghost Road, un itinéraire mythique de 80 km et de près de 3 000 mètres de D+ sur les traces des chercheurs d'or, qui part de l'ancienne route de dragage, près du site historique minier de Lyell, et vous emmène jusqu'à la rivière Mōkihinui, non loin de Seddonville (bien gérer son autonomie !).



A full-page photograph of two mountain bikers riding down a rocky trail. The lead rider is wearing a red helmet and a blue and black jersey with 'KENNY' on it. The second rider is wearing a white helmet and a black and blue jersey. They are riding on a narrow, rocky path that runs along a cliff edge. In the background, the ocean is visible with white waves crashing against the rocks. The sky is filled with dramatic, colorful clouds from a sunset or sunrise. The overall mood is adventurous and scenic.

***En France ou à l'étranger,
des destinations se découvrent
avec bonheur en plein hiver.***



Aventure

Tour du Mont-Blanc

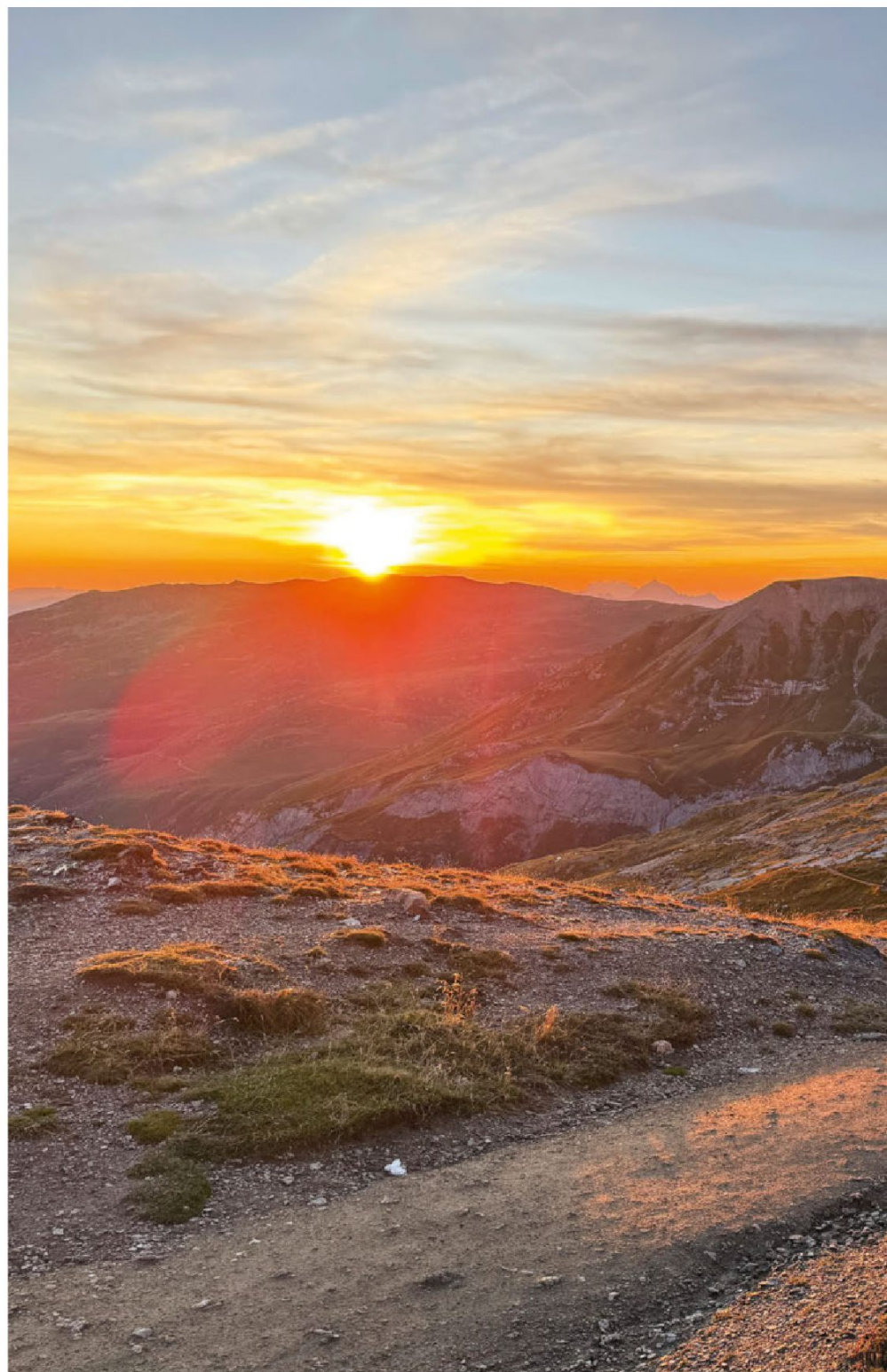
Par Laurent Reviron

N Dans le Noir...

Le tour du Mont-Blanc en une journée : même en e-bike, ça reste un beau défi. On l'a tenté un soir de pleine lune entre coucher de soleil flamboyant, nuit hypnotique, ascensions interminables et descentes techniques...



C'est le genre d'idée qui peut trotter longtemps dans la tête. Freddy en parlait en tout cas depuis un moment : faire le tour du Mont-Blanc en une journée, et surtout un soir de pleine lune pour pouvoir rouler de nuit. L'éclairage lunaire ne remplace pas totalement une lampe mais, dans les bonnes conditions, il offre une clarté étonnante et une atmosphère unique. Le 7 septembre dernier, les planètes s'alignent : météo idéale, pleine lune annoncée, et même une éclipse en prime. Plusieurs parcours permettent de faire le tour du Mont-Blanc. Plus l'on élargit, plus c'est roulant mais plus l'on fait de kilomètres. On a donc choisi la version la plus courte. Proche de celle réalisée à pied par les coureurs de l'UTMB (Ultra Trail du Mont-Blanc). Soit environ 160 kilomètres et 7 000 mètres de dénivelé positif très cassants. Un tracé que les meilleurs de l'épreuve bouclent à pied en moins de vingt heures. Les randonneurs peuvent eux y passer cinq à sept jours... Sur une boucle plus large, les vététistes mettent quatre à cinq jours en classique, et entre deux et quatre en électrique. Notre objectif reste de tout avaler d'une traite. Le départ est donné à 18 heures, depuis Notre-Dame-de-la-Gorge, au-dessus des Contamines, avec un trio composé de Freddy, de Greg et de votre serviteur ici au clavier. La stratégie impose d'entrée un rythme soutenu. L'idée étant d'être au col du Bonhomme (2 329 mètres), le premier point haut du parcours, pour voir le soleil se coucher et la lune se lever, avant de basculer dans la nuit pour attaquer le gros morceau du parcours. La mise en route se révèle assez ludique avec une large piste caillouteuse bien fréquentée par des randonneurs en cette fin de journée. C'est également assez exigeant, avec de gros rochers, des épingles serrées et déjà quelques sections où il faut pousser. Le chemin se resserre, puis se redresse encore... Pas facile d'économiser l'énergie dans ces conditions qui obligent à enclencher les modes d'assistance maximums. On évolue alors concentré, la selle en bas pour plus de stabilité, avec un coup de pédale précis afin d'éviter de heurter les pierres. Depuis notre position déjà dans l'ombre, on aperçoit les sommets qui s'illuminent encore des derniers rayons. Une première course contre le temps s'engage pour ne pas rater ce coucher de soleil. On finit par rattraper la lumière orangée des



derniers rayons de la journée avant le sommet. Souffle d'air chaud, couleurs magnifiques, lumière dorée qui caresse les montagnes... Le timing est parfait. Quelques minutes plus tard, la magie opère : derrière une arête, un mince croissant de lune apparaît. Cinq minutes après, la lune

domine déjà le ciel, pleine et éclatante. Le contraste est saisissant, presque irréel. En un instant, la montagne bascule dans une autre dimension.

Recherche pizza

À peine partis, on a déjà l'impression d'avoir coché une bonne partie des cases, mais le plus dur reste à faire. La descente vers les Chapieux s'amorce alors que le jour décline doucement. Pas encore besoin d'allumer les lampes, la lueur résiduelle et nos yeux qui s'habituent permettent de se guider dans cette première grande dévalée.

En un instant, la montagne bascule dans une autre dimension.



Sur ce Moustache Game, ce dispositif pas très académique a évité d'avoir à transporter 9 kg de batterie dans un sac à dos déjà bien rempli avec le change, le casse-croûte, les éclairages, le chargeur et une Powertube 750.



Mais il faut rester prudent. La luminosité réduite ne permet pas de tout discerner précisément, et il serait dommage de s'en coller une tout de suite ! On imagine secrètement que ça ferait un peu désordre d'avoir à appeler les secours en pleine nuit au beau milieu de la montagne. Cette aventure nocturne permet de profiter d'une montagne déserte. Les caravanes de randonneurs étant alors posées devant une soupe dans les refuges, on apprécie le silence d'une descente fluide, avant d'allumer les phares pour la dernière portion, quand l'obscurité finit par engloutir la vallée. En bas, la nuit est tombée pour de bon alors que l'on

attaque la montée vers le col de la Seigne (2510 mètres). Une ascension magique en e-bike puisque tout passe normalement sur la selle. Les faisceaux d'éclairage découpent la montagne. La lune s'installe doucement, et la progression devient hypnotique. Chacun gère son effort et surtout... son autonomie. On a tous trois batteries pour boucler le tour. Freddy et Greg ont choisi de les porter dans leur sac à dos. Ça fait du poids, quasiment 9 kg, et les bretelles finissent par vous scier les épaules. De mon côté, j'avais bricolé une installation de fortune avec des sangles pour fixer une batterie sur le top-tube. Le montage, pas très académique,

tient étonnamment et j'ai moins de poids sur le dos. Et un surpoids à l'avant, qui fait évidemment perdre en maniabilité mais permet de gagner en stabilité. À la descente, mon Moustache Game est collé au sol, à la montée, il ne cabre pas et l'adhérence se montre incroyable. Je dois faire un premier changement de batterie avant le haut. Je suis le plus lourd des trois, ça se paie cash ! Mais globalement, l'énergie fond plus vite qu'attendu. La dernière mise à jour du logiciel Bosch, qui permet d'augmenter la puissance de 25 %, se montre aussi plus énergivore. Pour l'heure, une autre préoccupation prend le dessus : la pizza réservée



Premiers « poussages » avant l'arrivée au col du Bonhomme. Il y en aura bien d'autres.

à Courmayeur. Cette perspective transforme la descente du col de la Seigne en spéciale chronométrée. Plus question de retenue : les lampes crachent leur gros faisceau et font presque oublier la nuit. Au passage du refuge Elisabetta, on profite quand même d'un moment suspendu. La silhouette du bâtiment éclairé se détache sur un fond de sommets enneigés et de ciel clair et étoilé. La lune, certes un peu timide, n'offre pas la clarté espérée, mais cette ambiance mystérieuse a quelque chose d'inoubliable.

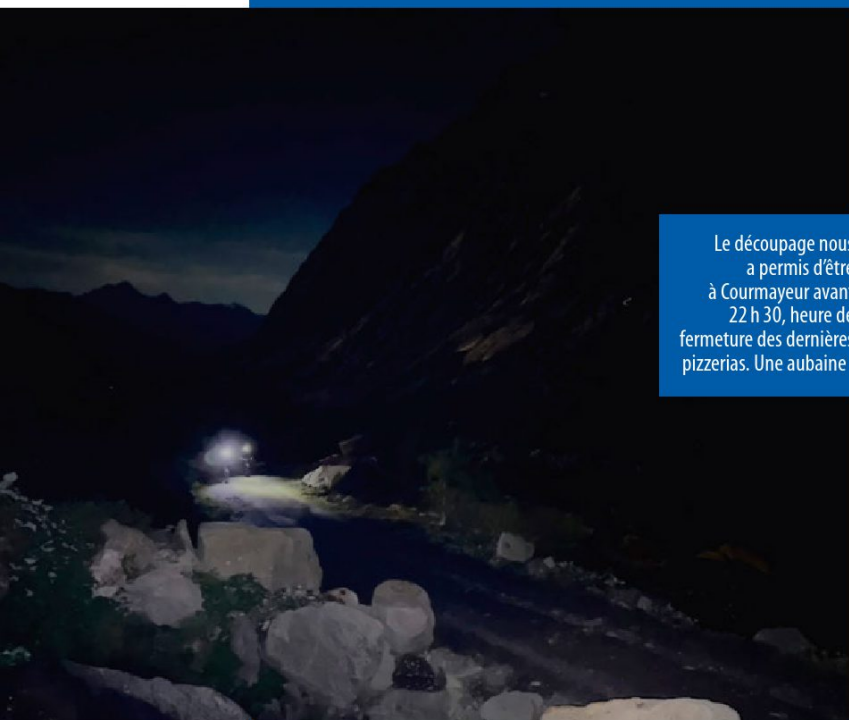
Nuit magique

Pour assurer le coup et ne pas rater le casse-croûte, on opte pour la route jusqu'à Courmayeur. C'est long, interminable même, mais efficace. On surprend quelques voitures que l'on croise avec nos éclairages et, plus étonnant encore, quelques marcheurs de nuit. Ce massif ne dort jamais vraiment à cette époque de l'année. À 22h15, on s'installe enfin au restaurant. Les serveurs,

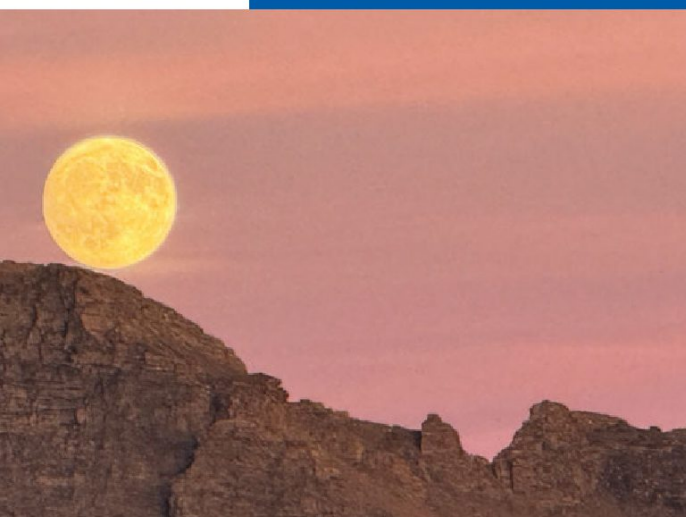


déjà prêts à fermer, tirent un peu la tête, mais la réservation nous sauve. Deux Coca, une pizza engloutie à toute vitesse, ce repas tant espéré prend des allures de festin. Le répit reste de courte durée. À peine sortis,

il faut attaquer la montée vers le Grand col Ferret (2537 mètres), le point culminant du tour, le gros morceau. On a une petite idée de ce qui nous attend, pour avoir tous déjà descendu ce que l'on s'apprête à monter. On sait que ça va être dur, mais on ne mesure pas à quel point la nuit et la fatigue vont changer la donne. L'ascension débute par la route, l'occasion de passer sur les modes de plus faible puissance et économiser la batterie. Mais la pizza pèse sur l'estomac, cette progression dans le froid et la nuit se montre laborieuse. Très vite, quelques pensées parasites s'invitent. Qu'est-ce que l'on fait là ? Pourquoi ne pas être au chaud sous une couette ? Il faut vite s'enlever ça de la tête ! L'ascension se transforme en épreuve mentale autant que physique. Longue portion de route, piste 4x4 monotone puis single raide à l'heure où le corps réclame normalement du repos. Il est 1 heure du matin. La fatigue brouille la lucidité, et l'obscurité n'aide évidemment pas. Ces énormes renvois d'eau en pierre, déjà



Le découpage nous a permis d'être à Courmayeur avant 22 h 30, heure de fermeture des dernières pizzerias. Une aubaine !



délicats à la descente, transforment cette ascension en cauchemar. L'assistance à la marche devient une alliée précieuse. Un nouveau changement de batterie ponctue cette montée interminable. L'arrivée au col représente un vrai soulagement. Épuisés

batteries, au sens propre comme au figuré. La descente vers la vallée, longue et roulante, s'avale assez rapidement. Le froid commence à nous tirailler. En bas, il reste une dernière occasion de se réchauffer pour remonter jusqu'au village. Fatigue et nuit

Qu'est-ce que l'on fait là ? Pourquoi ne pas être au chaud sous une couette ?

mais conscients de vivre un moment unique, seuls à cette heure au sommet, on savoure ce privilège autant que la difficulté.

Rouge bovine

La suite consiste à rejoindre Champex où un ami de Freddy nous a préparé un couchage de fortune, histoire de recharger les

noire aidant, on se trompe de chemin en cherchant ce petit single aux sculptures en bois pris l'an dernier dans l'autre sens. Le sentier choisi se révèle beaucoup trop raide, obligeant de nouveau à user du mode "walk". La lassitude se fait sentir. Une fois sur le bon tracé, les épingles serrées et le terrain joueur assez technique réveillent le plaisir malgré l'usure. Mais là encore,

l'assistance sollicitée fait fondre la batterie à vue d'œil. À Champex, chacun s'effondre à 2 h 30 sur son lit improvisé. Je n'ai même pas le courage de retirer mes chaussettes avant de plonger dans un sommeil léger, certes, mais réparateur. À 5 heures, le réveil sonne. La batterie, mise à charger dès notre arrivée, n'a récupéré que 70 % en deux heures et demie. C'est déjà ça, mais ça risque de ne pas suffire. Contre toute attente, la forme est correcte. Pas de café, pas de vrai petit-déjeuner, juste quelques bonbons énergétiques qui traînent au fond de la poche avalés en guise de carburant. Après quelques coups de pédale donnés sur une piste 4x4 montante, il faut affronter l'un des gros morceaux du jour : la montée à Bovine (1987 mètres). Cette coupe réservée aux marcheurs, et qui ne se fait normalement pas en VTT, permet d'optimiser le kilométrage mais prend de nuit une dimension particulière. Sentier raide, chaos de pierres roulantes, racines traîtresses : la progression est lente et souvent à pied. On se

Aventure

Tour du Mont-Blanc



***Une vue sur le Mont-Blanc qui
nous éclate au visage.***





Aucune casse, aucune crevaison en 160 km, seulement pas mal changements de batterie au milieu de la nuit.



rassure en se disant que l'utilisation de l'assistance à la marche permet au moins d'économiser un peu la batterie. Ingrat mais efficace. À l'approche du sommet, le ciel commence à s'embraser. La pente s'adoucit, le single redevient roulant et le jour naît. Devant nous, les lumières de Martigny scintillent encore tandis que les crêtes se découpent dans un ciel rougeoyant. Le lever de soleil sur Bovine restera comme l'un des plus beaux instants du périple. La descente qui suit, vers le col de la Forclaz, est à l'image de la montée : raide, piègeuse, technique. Cailloux instables, marches et racines exigent un engagement un peu intensif pour un réveil en douceur. Mais tout passe sur le vélo, cette fois, avec le plaisir retrouvé du pilotage.

Plus de jus

Le premier café de la journée nous attend au col de la Forclaz. Le refuge est bondé de marcheurs déjà sur le départ. File d'attente,



ambiance de foule contrastant avec notre isolement nocturne. Café, croissant, jus d'orange avalés à la hâte : de quoi relancer

la machine avant d'attaquer la dernière partie vers Chamonix. La descente vers Trient procure un vrai plaisir. D'abord sur la route, puis par un petit single aux épingles très serrées. Le matin, encore à moitié endormi, certains passages nécessitent de mettre pied à terre. L'ascension vers le Col de Balme suit, avec ses colonies de marcheurs évoluant avec leurs bâtons. En pleine nuit, c'était plus calme ! Cette montée restera la pépite de la boucle. Technique, certes, mais plaisante et parfaitement adaptée à l'e-bike. Mais une fois de plus, chaque coup de pédale épuise un peu plus nos batteries. Au sommet (2 191 mètres), il ne me reste plus que de 2 % de batterie. On s'en inquiétera plus tard, la suite est en descente. Le petit single technique, étroit, jalonné de myrtilles et de marches, offre une vue incroyable sur le Mont-Blanc qui nous éclate littéralement au visage. Alors qu'il était auparavant réglementé, voire interdit, cet itinéraire dispose désormais d'une section destinée aux VTT. Les passages sont engagés mais roulants, et le panorama grandiose rend chaque coup de pédale inoubliable. Pour rallier Chamonix sans batterie, la route goudronnée s'impose. La boulangerie « Aux Petits Gourmands » devient alors notre havre. Le café, le jus d'orange, les œufs brouillés et les chaus-

Café et œufs brouillés font l'effet d'un étoilé du guide Michelin.

Après une belle galère dans les cailloux, ce lever de soleil restera l'un des meilleurs moments du périple.



sons au citron nous font l'effet d'un étoilé du guide Michelin. Les batteries sont branchées mais la recharge reste lente. 18 % d'autonomie gagnés en plus d'une heure de charge. La remontée mécanique de Belle-vue se présente comme la seule solution pour reprendre de la hauteur et rejoindre Notre-Dame-de-la-Gorge, où le camion nous attend. On aura donc bouclé ce tour du Mont-Blanc en dix-huit heures (sommeil compris), en roulant une grande partie de nuit et en assistant au coucher de soleil et au lever de lune et de soleil : une expérience intense et inoubliable. Un défi physique qui n'a pourtant évidemment rien de comparable à un tour du Mont-Blanc à pied ou à vélo musculaire. Le vélo électrique ouvre ces possibilités inédites. Il permet de s'attaquer à des itinéraires jusqu'alors inaccessibles, d'explorer des parcours ambitieux et de repousser ses limites personnelles. Chacun peut ainsi vivre « son » aventure hors norme et se mesurer à la montagne sous différents angles. Le sentiment de satisfaction, au terme de ces kilomètres et de ces heures passées sur le vélo reste immense : un mélange de plaisir, d'effort et de découverte rendu possible grâce à la puissance et à la liberté offertes par l'assistance électrique. ♦



Vous aussi...

Réalisé sur plusieurs jours et sur un itinéraire spécialement adapté, le tour du Mont-Blanc reste une expérience incontournable dans une vie de « e-biker ». Des singles fabuleux, des paysages de haute montagne à couper le souffle, trois pays traversés et autant de cultures à découvrir, sans oublier la possibilité de faire transporter vos bagages d'une étape à l'autre... Rares sont les périple qui concentrent autant d'atouts. Quelques exemples de structures qui proposent cette aventure en formule « clé en main » :

chamonix-guides.com | levelorizons.com | alpesaventures.com | titotomasi.fr

Randonnée En Andalousie

Par Laurent Reviron

Parenthèse régénérante

À la Finca El Moro, on roule sans stress, on savoure le paysage et on prend le temps. Les gîtes avec piscine, la cuisine maison de Daisy, les singles d'Elliott cachés dans les collines..., l'e-bike devient juste un outil pour profiter...



Des vacances au vert saines, déconnectantes et totalement dépayssantes... mais avec de l'e-bike. C'est exactement ce qu'on est venu chercher en Andalousie, à la Finca El Moro, une ancienne ferme transformée en petit paradis pour vététistes. Ici, pas de station, pas de foule, pas de chrono. Juste le plaisir de rouler, de partager et de passer en mode cool ! Depuis la France, rejoindre Séville est un jeu d'enfant : les vols sont nombreux et abordables si on s'y prend tôt. Que l'on parte de Paris, de Marseille ou de Genève, il suffit de deux à trois heures. À l'aéroport, un taxi nous attend. Il reste encore une centaine de kilomètres jusqu'à la Finca : une heure et demie entre autoroute et nationale, puis la chaussée disparaît au profit d'une piste cabossée. On grimpe alors dans un vieux 4x4 bringueballant. Ça secoue, la poussière rentre par toutes les fenêtres et on se demande franchement si quelque chose peut bien se cacher au bout de ce chemin. Et puis, au détour d'un virage, elle apparaît : la Finca El Moro. Ancienne ferme andalouse rénovée, la propriété s'étend au milieu des collines ocre, des chênes-lièges et des oliviers. Les gîtes indépendants gardent leur cachet rustique : murs blanchis, terrasses ombragées, chaque maisonnette a même sa piscine privée, luxe discret mais ô combien appréciable après une sortie à vélo sous le soleil andalou. L'ambiance est familiale, conviviale, portée par Daisy et Elliott. Elle, monitrice de ski, a grandi ici avant de reprendre la ferme avec son compagnon. Lui, cordiste et vététiste passionné, est tombé amoureux du lieu et n'en est jamais reparti. Ensemble, ils ont fait de cette Finca un refuge pour voyageurs en quête de nature. Une fois nos quartiers pris, Daisy nous fait faire le tour des lieux et nous raconte l'histoire incroyable de la ferme. Tout a commencé en 1989, quand ses parents, venus du Royaume-Uni, décident de tout plaquer pour mener une vie autonome. Ils tombent alors sur cette ferme abandonnée. Trente ans plus tard, ils en ont fait un havre accueillant randonneurs, cavaliers et participants à des retraites de yoga. Aujourd'hui, la deuxième génération a pris le relais et a remplacé les séjours équestres par de l'e-bike. Leur credo est simple : faire découvrir la région sans souffrir, en misant sur le plaisir et la convivialité. Elliott a écumé les *caminos* de contrebande qui relient l'Espagne au

Portugal, écumé les sentiers, aménagé des parcours. Aujourd'hui, il emmène ses hôtes explorer ce terrain de jeu grande nature, avant de les ramener à la Finca pour une bière bien fraîche et un dîner maison.

Chevaux modernes

La visite commence par l'atelier, véritable QG de l'e-bike et point de rendez-vous avant chaque sortie. Symbole parfait de la transition entre chevaux et VTT, les Moustache Trail sont rangés et bichonnés dans les anciennes écuries, réhabilitées pour l'occasion. On enchaîne ensuite par la salle

de yoga, l'espace massage, puis retour vers la terrasse où l'on retrouve le groupe de la semaine autour d'un apéro. L'ambiance est internationale : Allemands, Autrichiens, Australiens, Espagnols..., tous avec des niveaux de pratique différents. Pour que chacun puisse rouler à son rythme, deux groupes sont formés. Après un apéro bien agréable, on passe à table. Ici, on dîne tôt – rien à voir avec les habitudes espagnoles. La table joue un rôle central dans la vie de la Finca. Daisy cuisine avec les légumes du potager, l'huile d'olive maison et les produits des fermes voisines. Paellas parfumées, tapas revisitées, légumes rôtis, vins locaux, chaque repas devient une petite fête simple et généreuse. Le lendemain, rendez-vous est donné à 10 heures. De quoi profiter d'une bonne nuit et d'un petit-déj' copieux sans se presser. Les vélos sont alignés devant l'atelier, accrochés à une longue barre qui aurait aussi bien pu servir aux chevaux. Les premiers coups de pédale



Paellas parfumées, tapas revisitées, chaque repas est une petite fête simple et généreuse.



Les paysages sont magnifiques, la difficulté est juste dosée pour ne pas s'ennuyer ni trop se fatiguer.



Randonnée

En Andalousie

*Le rythme s'installe
doucement : effort le matin,
détente l'après-midi,
convivialité le soir.*





Les distances restent raisonnables mais 10 km suffisent pour changer radicalement de paysage.

donnent le ton : tranquille et ludique. À peine la barrière de la finca franchie, un single file entre les chênes-lièges. Le terrain est joueur, avec ses petites marches, ses virages serrés et ses rochers qui forcent à choisir sa trajectoire. L'e-bike gomme les difficultés et permet de se concentrer sur le plaisir. Le soleil est timide ce matin, mais l'air est sec et le dépaysement total.

Les sentiers étroits demandent un peu d'attention, mais le rythme adapté permet à chacun de se régaler, sans stress lié à la batterie, à une montée interminable ou à une descente trop engagée. Eliott nous mène jusqu'à la Peña de Arias Montano, un ermitage perché qui domine le village d'Alájar. Pause contemplative, les yeux levés vers les vautours qui planent au-dessus de nous. Les villages que l'on traverse paraissent presque vides. Des voitures garées, quelques signes de vie, mais pas une âme dans les rues : la plupart des habitants sont aux champs. Cela renforce ce sentiment de privilège, comme si les sentiers, les places et les cafés étaient là rien que pour nous. On s'engage ensuite dans une descente un peu plus technique avant d'atteindre Linares. Sur la place, on savoure un café noir, simple et efficace, avant de repartir pour une quinzaine de kilomètres supplémentaires jusqu'au casse-croûte.

Parenthèse locale

Les rares locaux que l'on croise paraissent toujours un peu surpris. Parfois ils préviennent, inquiets, curieux et toujours bienveillants : « *Attention, là tu ne passeras pas !* » Et puis, quand ils nous voient fran-



chir l'obstacle sans difficulté, c'est l'étonnement qui prend le dessus. Il faut dire qu'ici, on est dans une région d'Espagne où le sport de loisir reste un luxe. Imaginer dépenser plusieurs milliers d'euros dans un vélo semble complètement irréaliste pour la majorité des familles. Le sport n'est pas perçu comme un hobby du quotidien mais

plutôt comme une pratique élitiste réservée à quelques privilégiés. On croise bien quelques riders locaux, mais c'est surtout du VTT classique. Quant à l'e-bike, il reste un objet presque étranger, symbole d'un autre monde : celui du confort et du loisir. La boucle se poursuit jusqu'à Aracena, où un déjeuner copieux nous attend. *Croquetas de jamón ibérico*, poisson frit, tapas à partager..., le vélo prend soudain un goût résolument méditerranéen. Nous rentrons à la Finca en milieu d'après-midi, avec au compteur 45 km et 1 300 m de D+. La piscine nous tend les bras, son eau encore chaude idéale pour une baignade bien méritée. Mais la différence est là : on rentre sans être lessivés. On a encore l'énergie de lire, de nager, de papoter tranquillement. On profite au lieu de passer l'après-midi à récupérer d'une sortie trop exigeante. Peu à peu, l'e-bike se révèle pour ce qu'il est ici : un outil de régénération, pas seulement une machine pour se dépasser. Le soir, on se retrouve pour l'apéritif autour d'olives et de fromage, avant de partager une paella parfumée. Le rythme s'installe doucement : effort le matin, détente l'après-midi, convivialité le soir. Et on se surprend à se dire que, finalement, les vraies vacances à vélo, c'est peut-être ça. La deuxième journée en e-bike nous emmène dans un décor totalement différent. Fini la poussière rouge et les singles secs de la veille, cette fois on suit le cours du Río Múrtiga. Et là, grosse surprise : le paysage bascule du tout au tout. On roule à l'ombre de châtaigniers immenses, au milieu de fougères géantes, dans une atmosphère fraîche et humide qu'on n'imaginerait jamais en Andalousie.

Randonnée

En Andalousie





< WE

***Le parcours permet à chacun
de se régaler, sans stress lié à la batterie
ou à une descente trop engagée.***



Le patrimoine est aussi riche et dépaysant que la faune et la flore.

On se croirait transportés dans une autre région. Premier arrêt à Valdelarco, un petit village pavé accroché à flanc de colline. Les ruelles abruptes serpentent entre des façades blanches impeccables, et une énorme église domine le tout comme une forteresse. On commande un Coca en terrasse, dans ce lieu calme où personne ne semble pressé.

Mode refresh

On repart, la piste devient plus roulante, alternant passages en sous-bois humide et sections en balcon avec vue dégagée. Les kilomètres défilent presque sans qu'on s'en aperçoive, d'autant qu'avec l'assistance, on peut vraiment se concentrer sur le décor. On arrive bientôt à Fuenteheridos, classé au patrimoine de l'Unesco. C'est l'Andalousie de carte postale : fontaines, placettes ombragées, maisons blanches immaculées. On s'installe pour déjeuner dans une cour fraîche, sous une treille. Tapas, poisson frit, *croquetas de jamón* : tout ce qu'il faut pour prolonger la douceur du moment. Au retour,

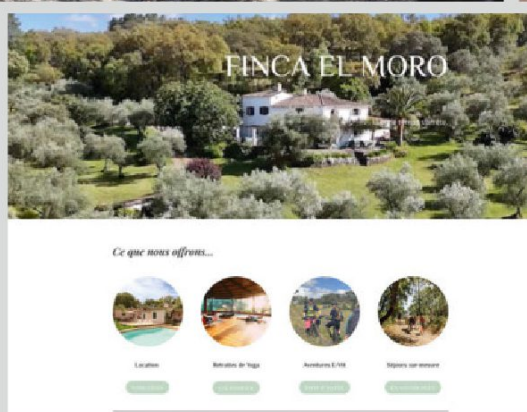
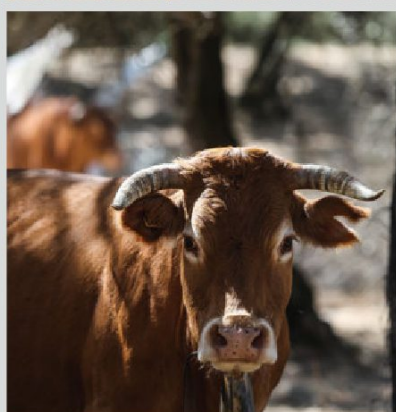


le compteur affiche 42 km et 1 200 m de D+. La chaleur, un peu plus marquée que la veille, rend la piscine encore plus irrésistible. Une parenthèse estivale au cœur de l'automne, pendant qu'en France l'hiver s'installe déjà. Et la journée se termine par un moment incroyable : le massage de Daisy. Dans une petite pièce baignée de lumière douce et d'odeurs d'huiles essen-

tielles, je sens chaque tension se dissoudre peu à peu. Ses gestes sont précis, enveloppants. Ses pressions parfois profondes vont chercher ces tensions accumulées depuis des semaines. Plus qu'un massage, c'est une véritable expérience de lâcher-prise qui prolonge parfaitement l'effet du vélo. L'équilibre entre l'effort tranquille de la journée et cette détente profonde me laisse une sensation unique : celle d'une cure régénérante où corps et esprit se remettent au même rythme. La Finca El Moro, ce n'est donc pas seulement une histoire de guidon. Certains viennent pour le yoga, d'autres pour les massages, d'autres encore pour marcher. Mais tous repartent avec ce sentiment rare : avoir ralenti. Ici, on vit autrement : on mange ce qu'on produit, on partage ce qu'on aime, on respecte les rythmes naturels. Pas besoin d'écran, pas de bruit parasite, le téléphone passe d'ailleurs à peine. Juste le vent dans les chênes-lièges et les oliviers et quelques crissements du gravier sous les pneus du VTT. Rouler ici, c'est s'offrir un luxe rare : celui du temps retrouvé. L'e-bike ouvre les chemins, Daisy et Eliott offrent le cadre, et la Finca devient le théâtre d'un voyage hors du temps. Une semaine suffit à réapprendre un art oublié : celui de savourer. Ce n'est pas une expédition, encore moins une performance. C'est une parenthèse régénérante, une invitation à ralentir. ♦

La Finca El Moro, ce n'est donc pas seulement une histoire de guidon.

Finca El Moro pratique



Où ?

La Finca El Moro est située au cœur de la Sierra de Aracena, à 100 km de Séville. Cette petite chaîne montagneuse proche de la frontière portugaise bénéficie d'un climat plus frais et ventilé. Les températures y sont bien plus douces que dans le reste de l'Andalousie, idéales pour rouler au printemps et en automne.

À quelle période ?

Eliott et Daisy proposent des séjours VTAE en avril, mai, juin, septembre et octobre. Les températures varient de 20 °C à 30 °C la journée, avec des soirées plus fraîches.

Est-ce que l'on parle français ?

Oui, parfaitement. Eliott est français et Daisy maîtrise parfaitement la langue tricolore, en plus de l'anglais et de l'espagnol.

Aéroport le plus proche

- Séville : l'aéroport le plus pratique. Finca El Moro propose un transfert de groupe gratuit depuis la ville le jour d'arrivée et de départ.
- Faro (Portugal) : à 2 h 30 de route, envisageable si vous louez une voiture.

- Madrid : possibilité de prendre le train à grande vitesse (2 h 30) jusqu'à Séville.

Tarif : 1 600 € par personne comprenant :

- 6 nuits d'hébergement à la ferme
- Pension complète
- Guidage quotidien
- Location des VTT électriques Moustache dernière génération
- Transfert de groupe depuis/vers Séville

Puis-je apporter mon vélo ?

Le transport aérien des batteries étant limité, la Finca El Moro propose d'excellents vélos à la location (Moustache Trail 5). Mais si vous souhaitez venir avec votre propre vélo, aucun problème ! Contactez simplement l'équipe pour les informations nécessaires.

A faire :

- Musée cinco jotas à Jabugo, avec un tour guidé d'une heure sur tout le processus de la fabrication du Jamón avec dégustation. www.cincojotas.com
- Gruta de las Marvaillas à Aracena : magnifiques grottes situées juste en dessous du

château : www.aracena.es

- Visite du château d'Aracena : www.aracena.es

- La mine de Riotinto avec son musée et ses visites, très impressionnant. C'était la plus grosse mine de cuivre au monde dans les années 1900. www.spain.info/fr/parcs-loisirs/parc-minier-riotinto

Manger :

- Meson Biarritz, à Fuenteheridos
- Restaurant Russes Gastrobar à Aracena, pour manger des plats locaux revisités
- Bar Plaza Cortelazor. La grand-mère aux fourneaux, le mari sert des plats simples avec des ingrédients de qualité (souvent de leur potager et de leur élevage).

Boire un coup le soir :

- Bar La Esquinita, sur la place de Fuenteheridos

Contacts

E-mail : daisy@fincaelmoro.com

Téléphone : +34 607 795 282

Web : www.fincaelmoro.com

Ils mettent les watts

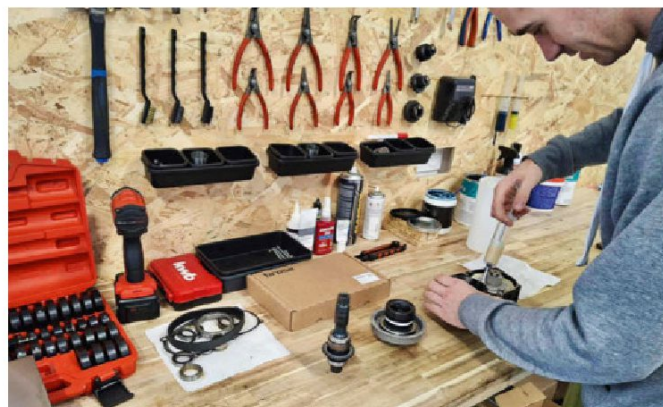
Ebike Motor



L'entretien et la réparation de moteurs ayant dépassé leur temps de garantie sont souvent problématiques.

Désormais, une poignée de techniciens proposent

leurs services de façon professionnelle et rapide dans plusieurs régions de France. C'est le cas de Johan et Youenn, deux Bretons qui se sont lancés en début d'année avec leur entreprise Ebike Motor du côté de Brest. Par JM Pouget



« **O**ui, un moteur se répare, explique Johan Le Moign. Le discours des grandes marques est de ne jamais intervenir dessus, mais on comprend bien qu'elles ont tout intérêt à vendre un moteur

à 1 000 euros plutôt que de le réparer pour un quart du prix ! » Youenn Garnier et Johan Le Moign, respectivement 39 ans et 29 ans, sont vététistes, enduriste pour le premier, cross-country pour le second, compétiteurs par le passé et amateurs désormais. Et tous deux ont un passé de techniciens. Youenn a créé une entreprise grossiste en pièces détachées pour le vélo, EGD Sport, il y a quelques années, avec notamment, dans son catalogue très fourni, roulements, joints et autres kits de réfection pour moteurs électriques. Sollicité à de nombreuses reprises pour l'entretien et la réparation de moteurs, Youenn a fait appel à son pote Johan en lui proposant de s'associer dans le projet Ebike Motor. « Depuis janvier 2025, on réalise l'entretien et les réparations mécaniques des moteurs, précise ce dernier. Tout ce qui est électrique et électronique est verrouillé par les marques, c'est compliqué d'intervenir. De plus, on intervient seulement après la fin de la garantie car sinon, celle-ci saute dès lors que le moteur a été ouvert. » Au-delà de la garantie, une majorité de vélocistes envoient les moteurs en panne au service après-vente de la marque concernée qui souvent renvoient un moteur neuf à régler comptant. Ebike Motor se propose d'ouvrir et changer la ou les pièces défectueuses. Il suffit de remplir une fiche modèle sur le site internet d'Ebike Motor et d'envoyer ensuite le bloc-moteur via Colissimo, que l'on soit vélociste ou particulier – du moment que l'on sait démonter le moteur du cadre (et le remonter par la suite).

Une fois reçu, le moteur est ouvert : « Ces pièces mécaniques ont une usure. On doit les remplacer. C'est parfois juste une courroie car elle peut se casser ou se détendre, parfois des roulements qui s'usent et prennent du jeu ou ne tournent plus. » Et Johan de préciser qu'on peut également faire entretenir son moteur bien avant d'arriver à la casse ou à l'usure totale de ses composants. « On fait un nettoyage et un graissage des parties mécaniques. On n'est pas obligé de changer les roulements. Un particulier qui

n'a pas de bruit dans son moteur peut nous l'envoyer pour un nettoyage/graisage qui prolongera sa vie. Si l'on détecte une pièce usée anormalement, on prévient le client et on fait un devis. Certains moteurs ont le double voire le triple de kilomètres et ne font aucun bruit car ils n'ont roulé que sur le sec. On préconise 5 000 kilomètres pour un entretien de moteur de VTAE. »

Ebike Motor intervient sur de nombreuses marques, Bosch en tête. Mais ils interviennent également sur Brose, Yamaha et désormais Shimano et Giant. Et de citer aussi Shimano qui a des pignons en plastique que l'on ne trouve pas en pièces détachées, ce qui nécessite l'envoi du moteur chez Shimano. Ou ces bagues téflon sur les moteurs Bosch de 4^e génération, pas disponibles en after market et qu'Ebike Motor fait usiner pour un remplacement à moindre coût. Bagues qui induisent un jeu au niveau du pédalier suite à des chocs répétés des pédales contre un obstacle. Au niveau tarif, ces interventions mécaniques, auxquelles s'ajoutent le coût de l'envoi et le retour du colis par la Poste, coûtent « au maximum la moitié du prix d'un moteur neuf », assure Johan. Autrement dit une affaire plus qu'intéressante pour prolonger la vie de son moteur. Quel est le moteur le plus robuste ? « C'est compliqué à dire car chaque marque a ses faiblesses. Chez Shimano, la partie mécanique est fiable mais il y a parfois des problèmes électriques. Chez Brose, certaines courroies tiennent longtemps, d'autres pas. Et si je reçois beaucoup de Bosch, c'est parce que c'est un moteur très répandu. Ceci dit le roulement de carter du Gen 4, celui de gauche, s'oxyde rapidement et prend du jeu. C'était déjà une critique sur le Gen2. » Quant au nouveau moteur DJI qui fait beaucoup parler de lui, Johan lance : « Il va falloir attendre que la durée de garantie soit passée avant d'en recevoir. C'est un moteur puissant et compact, on est curieux de savoir comment il tiendra dans le temps. » Un entretien, une réparation peuvent être résolus entre 48 heures et 72 heures. Une semaine maximum suivant les délais de transport du colis. Ebike Motor voit son activité prospérer à l'avenir. « Le parc est vieillissant et de l'entretien sera nécessaire. » Sans pour autant passer par la case moteur neuf. Une très bonne nouvelle.

« Ces interventions mécaniques coûtent au maximum la moitié du prix d'un moteur neuf... »

MAXXIS®

PERFORMANCE MAXIMALE

3 FOIS CHAMPION DU MONDE 2025



tribe
SPORT GROUP

MACINA KAPOHO EXONIC CX-R Di2

KTM
BIKE INDUSTRIES

1x11 SHIMANO XTR Di2 LG

Design: Groupe-Dejourde



UN
PERFORMANCE
CARBON

LINKSLICHT

800 Wh
BATTERY

GPS MODULE

160 mm
REAR

e Shift
AUTO

Uphill. Downhill. Why not both?



@ktmbikeindustries

Ktmbikesofficial

ktmbikeindustries

sales-france@ktm-bikes.at

KTM-BIKES.AT