

A LA CROISÉE DES GENRES

Speedbike, ultra bike, super VTAE, appelez-le comme bon vous semble, mais le fait est que chevaucher un LMX, un gros vélo de 35 kilos à moteur électrique de 2500 watts et poignée de gaz, rappelle fortement le pilotage d'une moto. Et les bonnes sensations qui vont avec, surtout avec le dernier-né, le 56!

Par **Vincent**

Vous ayant déjà présenté il y a quelques mois l'usine LMX Bikes située à Jonage, près de Lyon, et vous ayant déjà dit tout le bien qu'on pensait de cette jeune PME spécialisée depuis 12 ans dans la fabrication de VTT à moteur électrique surpuissant, l'heure était venue de tester leur dernière production, le LMX 56. Le successeur du LMX 64, sorti en 2020, qui se veut comme un modèle plus abouti. Qu'entend-on par là ? Que les boss de la boîte lyonnaise ont créé une nouvelle plateforme qui est à la fois plus fun à piloter et

plus facile à fabriquer. Car c'était le gros souci de leur premier modèle. Assemblé de façon quasi artisanale à partir d'une feuille d'aluminium, sa fabrication demandait pas mal d'opérations manuelles délicates, toujours problématiques pour viser un certain volume de ventes. Autre souci, une conception qui pouvait rendre la maintenance ardue, notamment pour les interventions sur le moteur ou la batterie. Bref, les ingénieurs, épaulés par un bureau d'études spécialisé, sont partis d'une feuille blanche pour concevoir cet inédit LMX 56.



Tout nouveau, tout beau

On ne s'étonne pas du coup de constater, en le découvrant pour la première fois, que le nouveau-né n'a pas grand-chose en commun avec son prédécesseur, que ce soit l'architecture de son cadre qui intègre maintenant la batterie, sa suspension arrière ou son énorme moteur électrique. On est plus en phase avec les standards actuels, même si le cadre reste en aluminium (6061-T6), un alliage devenu rare dans la fabrication des vélos. Difficile en tout cas de penser qu'il soit plus aisé à produire quand on voit le degré

de complexité de sa suspension arrière, son bras oscillant comme les biellettes ou la structure même du cadre... Rien qu'en soudures, on imagine le taf colossal. Le fait est en tout cas que le LMX 64 prend de suite un sérieux coup de vieux quand on le met à côté du 56. Sa rusticité choque, notamment au niveau du boîtier de pédalier.

Après, pas de méprise non plus, les produits LMX Bikes conservent leurs finitions artisanales, notamment en comparaison des VTTAE produits à Taiwan, soit une grande partie... Ça sent encore la découpeuse laser, ↘



Ce LMX 56 paraît beaucoup plus abouti que son prédécesseur, aussi bien au niveau du châssis que du moteur ou de sa gestion électronique



- 1 POSTE DE PILOTAGE**
Une potence un peu plus haute n'aurait pas été pour nous déplaire.
- 2 CONSOLE** - Toutes les informations sont disponibles en un coup d'œil sur ce tableau de bord digne d'une moto.

la plieuse, la cintreuse, le poste à souder. Mais sur le LMX 56, c'est plus chic, mieux pensé, même s'il est vrai que certains passages de câbles pourraient être plus soignés, voire mieux intégrés. Notamment pour la version homologuée, dont nous disposons pour l'essai, qui présente l'équipement *street legal* : éclairage, avertisseur sonore, rétroviseur, support de plaque, béquille... En tout cas, pas question de la jouer à l'économie au chapitre équipements. LMX Bikes vous propose de configurer votre vélo à votre convenance en piochant dans le catalogue d'équipements maison. Mais quel que soit votre choix, ce sera du sérieux.

Ainsi, sur notre machine, on retrouve un dérailleur SRAM AXS GX Eagle, une fourche Formula Selva (Ø 35 mm) de 160 mm de débattement, un amortisseur Formula Mod, des jantes Mach1 de 29 et 27,5", des freins Formula Cura 4-e (disques de Ø 203 mm), une tige de selle télescopique Tranzx de 150 mm... Du sérieux, même si c'est surtout la motorisation qui met la bave aux lèvres : moteur brushless de 2 000 watts de puissance nominale, 2 500 en crête et 171 Nm de couple, batterie de 1 000 watts, console connectée à votre smartphone... Autant de promesses de sensations sympathiques. La marque annonce en tout cas de 40 à 100 kilomètres d'autonomie selon le niveau d'assistance et 25 à 35 kilomètres si vous vous

contentez de tourner la poignée et de mettre vos jambes au repos. Pour une recharge complète de 4 heures. Ultime info, il vous faudra impérativement une assurance et le permis, ou un BSR, pour utiliser ce véhicule déclaré comme un cyclomoteur L1e-B sur route ou en chemins ouverts au public. Enfin, encore une fois dans notre version homologuée. Pour l'autre, vous ne pourrez l'emmener que sur les pistes privées ou les circuits. C'est qu'on parle d'un engin qui roule à 45 km/h...

Ça marche !

C'est par une petite pression sur les diodes placées sur le cadre que se démarre le LMX 56. Enfin, après que vous ayez connecté son coupe-circuit et enfilé la dragonne. Ceci fait, ne vous reste plus qu'à décider de votre pratique en choisissant le mode d'utilisation. Vous vous sentez l'âme d'un cycliste ou d'un pilote ? Car tout est là. Selon votre humeur, vous pourrez faire varier l'assistance du moteur électrique, voire totalement l'annuler et mettre vos jambes au repos. Vous n'aurez alors qu'à vous contenter de tourner la poignée de gaz. Le moteur de 2 000 watts ainsi que la transmission dédiée feront le reste. Et de quelle façon ! Si vous avez déjà testé un vélo à assistance électrique, dites-vous que le LMX en propose deux fois plus. On



Fiche technique

LMX 56

MOTEUR

Électrique de type brushless, central
Puissance (W) : 2 000 nominale/2 500 en pic
Couple : 171 Nm
Transmission : moyeux LMX, double chaîne de transmission
Batterie : 1 000 Wh, 52 V, 20 Ah

CHÂSSIS

Cadre : aluminium (6061-T6), caissonné
Fourche (mm) : Formula Selva S/Fox 38 Kashima, déb. 160
Amortisseur (mm) : Formula Mod/Fox DHX, déb. 160
Empattement : 1 245 mm (taille M), 1 305 (taille L)
Freins à disques AV/AR (mm) : Formula Cura 4-e, 203/203
Jantes AV/AR (mm) : Mach1 30 mm x 29"/Mach1 35 x 27,5"
Poids (kg) : 32





1 COSTAUD
Il faudra taper un peu fort pour briser un tel bras oscillant tant il semble surdimensionné.

2 SUSPENSION
L'amortisseur est posté à la verticale et s'appuie sur des renvois pour une progressivité parfaite.

parle de puissance, de couple, donc de sensations. Tablez ainsi, sur le plat, sur une vitesse maximale de 45 km/h, rapidement dépassée dès lors que ça descend un peu. Là, vous pouvez vite accrocher les 60, 70, une vitesse où l'on craint rapidement la tôle... Bon OK, dans les montées, le 56 requiert assez rapidement l'assistance des guiboles pour ne pas s'effondrer (alors que le 64 soutient lui plus longtemps la charge), mais sur le gras, on peut quand même parvenir à le faire un peu glisser de l'arrière. Surtout, la nouvelle gestion électronique du moteur paraît bien plus aboutie que sur le LMX 64. Sur le 56, on peut évoluer sur le filet de gaz et moduler la puissance au Newton près... Alors que sur le 64, c'est carrément on/off. L'impression de puissance est décuplée, mais en termes d'efficacité, il n'y a pas photo, le 56 s'en tire mieux. Vous pouvez même vous amuser à trialiser, à plat, ou sur les terrains légèrement en pente si cela vous chante. Tourner autour des arbres en dévers demande pas mal de doigté et de bons appuis sur les pédales, comme en trial. Après, on ne vous cache pas qu'en matière de franchissement,

Le LMX 56 permet de s'attaquer à des petites zones de trial tant qu'il n'y a pas de franchissement. Ou alors, il faut s'appeler Bou !

DIFFÉRENCE
Trois années séparent ces deux speedbikes, mais ça semble bien plus quand on voit le fossé technologique qui les sépare...



vous serez vite rappelé à l'ordre par le poids de la bête, sa garde au sol et son explosivité. Enfin, sûr qu'un Toni Bou ferait des merveilles dessus ! En mode vélo à assistance électrique classique, le mode 1, le LMX 56 se comportera comme n'importe quel VTTAE, mais avec bien plus de puissance quand même. Surtout si vous avez pris la peine de régler l'assistance à son maximum.

En tout cas, force est de constater que ce qu'on pouvait imaginer du nouveau cadre se confirme en action.

La nouvelle suspension arrière apporte son supplément de confort et pose mieux le vélo au sol, tout en conservant cette rigidité bienvenue parce qu'encore une fois, la bête prend vite de la vitesse. Dommage en revanche que la fourche, et dans une moindre mesure l'amortisseur, ne soit pas plus onctueuse sur le début de course. La Manitou manque de souplesse sur le début de course et ça cogne pas mal dans les poignets. Et les freins ? Tout va bien ! C'est puissant, progressif et endurant. Heureusement !

Alors, que penser du nouveau LMX 56 ? Ou, plus globalement, des LMX Bikes ? Déjà, qu'ils offrent des sensations uniques, jamais encore proposées par un vélo. On parle de puissance pure, mais surtout du fait de ne pas avoir à pédaler pour avancer. La poignée de gaz se suffit et donne la sensation de chevaucher une petite moto. Accessoirement, cela permet aussi d'être mieux accepté par les personnes croisées sur les chemins autorisés. L'illusion de chevaucher un vélo classique est totale. Après, en comparaison du 64, le 56 nous a semblé plus abouti et convivial. Ses suspensions sont plus efficaces, agréables et, surtout, la gestion électronique du moteur est autrement plus convaincante. Quoi qu'il en soit, à 7 800 euros le 56 en version de base et 5 590 euros le 64, il est clair que ces LMX proposent une autre palette de sensations que les VTTAE classiques, bien plus proches de celles d'une moto. Mais pas encore d'une trial. L'objectif de la troisième génération ? ■