

BH


BHBIKES.COM



 SPLIT PIVOT

LYNX

PERFORMANCE
ENHANCED

 JULIE BRESSET Championne du Monde XC et vainqueur de la Coupe du Monde XC



Présentation BH Lynx 6

La suite logique

La saison dernière, BH avait frappé un grand coup en présentant son Lynx 4 carbone. Fleuron de BH, le vélo a constitué un tournant dans le positionnement de la marque, longtemps réputée pour son rapport qualité/prix intéressant sur des produits généralistes. Le Lynx est aux antipodes de cette logique.

Ce nouveau cadre très haut de gamme peut être considéré comme le grand frère du Lynx 4. Selon ses concepteurs, il se destine à une utilisation « trail agressif ». Après notre prise en main, nous aurions tendance à traduire cela par un terme plus conventionnel: vélo all-mountain, au caractère affirmé. Bref, un vélo de trail ultra-polyvalent. Le châssis du nouveau Lynx 6 nous a été présenté dans sa version carbone, pour laquelle trois modèles

ont été élaborés. Mais, comme pour le Lynx 4, une version alu va voir très rapidement le jour. Elle aussi sera déclinée en trois options d'équipement. La gamme Lynx 6 sera proposée dans une fourchette de prix allant de 2000 à 6900 euros.

La courbe d'amortissement est progressive et linéaire pour offrir un maximum de grip et de confort. La géométrie du Lynx 6 est le résultat des études réalisées par BH et Dave Weagle, le druide américain de la suspen-

sion. Il en résulte une géométrie assez conventionnelle pour un vélo de ce segment, avec un angle de fourche plus couché afin d'obtenir un angle optimal d'attaque de la roue au sol. Cette valeur, nommée Trail aux États-Unis, est la distance horizontale entre l'axe de direction de votre vélo et le centre de surface de contact du pneu avant. C'est un sujet chaudement débattu entre les geeks du MTB. Pour Dave, c'est un facteur clé qui détermine la façon

dont on peut *rider* , en particulier avec une charge avant. Le principe de suspension est identique au Lynx 4. Il utilise le système Split Pivot. Ce dernier permet de positionner l'articulation entre les bases et les haubans au niveau de l'axe de la roue arrière. Le point de pivot arrière est concentrique à l'axe de roue, ce qui a pour effet théorique d'isoler la suspension des forces d'accélération et de freinage. Le reste de l'agencement de la suspension est de

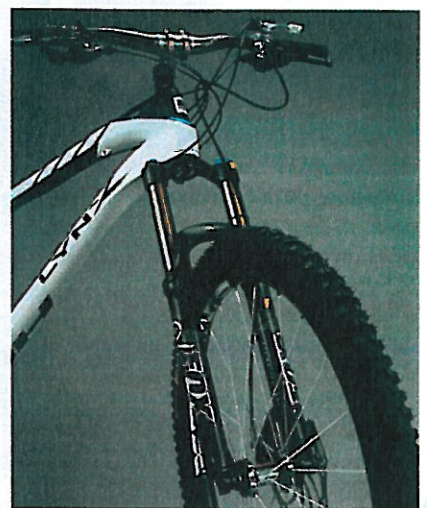


L'allure générale du Lynx 6 est très proche de celle du Lynx 4, une ligne racée et un travail soigné au niveau du design des tubes. La déco, elle, est bien plus conventionnelle.

type monopivot avec un amortisseur flottant. Celui-ci est fixé entre les bases et le basculeur. Ce système crée une suspension active en toutes circonstances. Bien entendu, la construction du nouveau Lynx 6 diffère légèrement de celle de son petit frère, pour s'adapter à une utilisation plus engagée. L'amortisseur est maintenant fixé directement sur les bases, sans avoir recours à un pied d'amortisseur monté sur une rotule. La dimension des tubes est elle aussi plus généreuse, pour offrir une rigidité supérieure à l'ensemble. Le dégagement pour les pneus a également été élargi afin d'accueillir des pneumatiques de plus grosse section: on peut aisément monter du 2.5. Le cadre, réalisé intégralement en carbone, dispose d'un triangle avant 100 % monocoque avec les fibres haut module. Les standards actuels sont au rendez-vous: jeu de direction



La suspension Fox 2013 a été customisée à la demande de Dave Weagle pour s'adapter à la cinématique particulière du châssis, qui s'articule autour du fameux Split Pivot.



conique intégré, boîtier de pédalier BB92, patte de frein arrière Postmount et fixation de l'antidérailleur ISCG 05 et du dérailleur à attachement direct en carbone pressé. Ces pièces sont rarement en carbone sur les productions actuelles, mais

BH n'a pas lésiné sur les moyens pour concevoir son cadre AM haut de gamme. Le poids de l'ensemble est, quant à lui, optimisé, avec seulement 2,3 kg, sans l'amortisseur en taille medium. Autre détail important pour le fonctionnement de la

suspension, tous les roulements sont en provenance du manufacturier Enduro Béring, optimisés pour des rotations lentes sur seulement quelques degrés.

EN ACTION

Nous avons pu tester tout le potentiel du Lynx 6 carbone sur les sentiers du Pays basque. La version essayée est un modèle de présérie, avec les produits que vous retrouverez sur le modèle haut de gamme. Cer-

Le Lynx 6 est un vrai vélo de all-mountain, bon grimpeur, avec une motricité élevée.

tains composants seront modifiés, comme le poste de pilotage et le pédalier XT. Dans l'ensemble, le montage du vélo est cohérent. Une fois en selle, la position est parfaite. On se sent prêt à grimper n'importe quelle montagne pour ensuite la dévaler à pleine vitesse. Juste le temps de roder les freins Magura MT8 et nous voilà sur des sentiers techniques, avec des gros passages de marches en montée et en descente. Le Lynx 6 développe un grip monstrueux. On avale les blocs de granite avec facilité et confort. À faible vitesse sur le plat ou en côte, le vélo tend à être un peu lourd en direction, mais cela se fait très vite oublier dès que l'on commence à conserver un minimum de vitesse. Cette sensation est aussi liée au braquet utilisé. Sur le petit plateau en 24, le vélo est plus sujet aux effets de la chaîne; en revanche, sur le 38, le vélo répond rapidement. En descente, le BH devient un vrai trail, très sécurisant avec une suspension très active et un excellent grip, en courbe comme au freinage. Le cadre, pas excessivement rigide, permet d'obtenir un compromis idéal entre dynamisme et confort. Détail important, nous avons roulé avec un SAG* arrière de 30%. Cela nous paraît la valeur idéale pour utiliser au mieux la suspension et la géométrie du Lynx 6. Surtout que le vélo est équipé d'un fameux levier de contrôle de suspension Fox qui permet d'utiliser trois préréglages de compression plus ou moins fermes. Nous avons été agréablement surpris des aptitudes du vélo en descente. Il encaisse vraiment très bien. La géométrie est une vraie réussite, tout comme la suspension. On retrouve tout le dynamisme qui a fait la réussite du Lynx 4, avec le débattement supplémentaire qui offre un franchissement supérieur.



Le franchissement et le grip sont les deux points forts du Lynx. Le vélo est agile et rassurant. Nous avons vite pu le constater durant notre prise en main dans des conditions particulièrement humides sur un sol caillouteux.

Au final, le châssis du Lynx 6 est celui d'un vrai vélo de all-mountain. Celui d'un bon grimpeur, avec une motricité élevée, le tout consommant peu d'énergie – surtout si on utilise le mode de compression approprié de l'amortisseur. Aux abords des passages techniques, le Lynx 6 reste sécurisant et

propose un franchissement totalement impressionnant pour un VTT en 26 pouces – il est vrai que l'angle de chasse et la hauteur du boîtier sont idéalement choisis pour offrir cette sensation. En descente, là encore, le Lynx est à son avantage avec un grip et une suspen-

sion efficaces. On peut parier que certains n'hésiteront pas à utiliser ce châssis en rallye ou en enduro, avec un équipement plus engagé. Nous avons été emballés par le caractère de cette machine. BH, dans la continuité de son renouvellement de gamme, propose un

châssis abouti au caractère bien affirmé. Il nous tarde d'utiliser cette machine sur un test longue durée pour en découvrir tout le potentiel. En tout cas, BH continue de nous étonner et de s'affirmer de plus en plus comme une marque incontournable de la scène VTT. ●

*SAG: enfoncement de la suspension en statique sous le seul poids du pilote.