

# VTT

## MAGAZINE

INTERVIEW

LOÏC BRUNI

L'officiel du vélo tout-terrain

**DÉCOUVERT**  
**LES ALPES-DE**  
**HAUTE-PROVENC**

**MATCH XC 27,5"**  
**FOCUS RAVEN 27 R 6.0**  
**HAIBIKE FREED 7.15**  
**KTM AERA 27 PRO 2**  
**QUEL CARBONE**  
**POUR 2 000 €**

**ESSAI**  
**PIVOT**  
**MACH 4 CARBON**

Homemell

M 03535 - 294H - F: 4,90 € - RD



VTT MAG - JUILLET 2015

### SPÉCIAL MATOS ÉTÉ

- ▶ **COMPARATIF 13 SACS À DOS PORTE-BOISSON**
- ▶ **TENUES, LUNETTES, CHAUSSURES... NOTRE SÉLECTION DES MEILLEURS ÉQUIPEMENTS**
- ▶ **HOUSSES, VALISES, PORTE-VÉLOS : LES SOLUTIONS POUR TRANSPORTER VOTRE VTT**
- ▶ **ET AUSSI : LES ACCESSOIRES POUR L'ENTRETIEN, LES PNEUS POUR TERRAIN SEC**

**ESSAIS 2010**

▶ **650B, 29", 6FATTI**



**LES 3 VISAGES DU**  
**STUMPJUMPER FSI**

▶ **BH LYNX 4.8 27,5"**





BH LYNX 4.8 27,5

Taille L sans pédales

11,70 kg

6 783 €

## BELLE BÊTE !

Chez BH, on n'est pas en retard cette année. La preuve, la marque espagnole nous a récemment conviés sur la Côte d'Azur pour l'essai du Lynx 4.8 carbon 2016... Et dans la foulée, à force d'insister, nous avons même pu conserver le vélo pour un véritable test sur nos terrains de jeux habituels. Il en ressort que si le nouveau Lynx carbon 27,5 est visuellement une belle bête, en action et surtout au pédalage, il se défend aussi très bien.

**Explications.** Texte : Chris Caprin - Photos : Chris Caprin et BH

SUR LE

## PAPIER

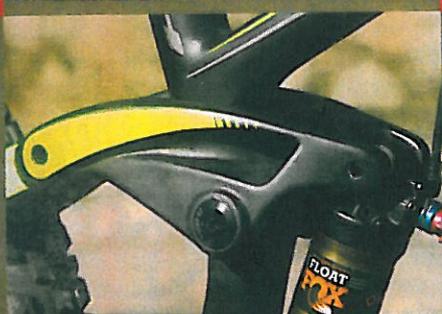
L'an dernier, le Lynx 4.8 27,5 en aluminium (4.8 pour 4,8 pouces soit 120 mm de débattement) m'avait déjà plutôt séduit, mais le poids un peu élevé du modèle essayé fait que j'attendais avec une certaine impatience la version en carbone. Aujourd'hui, la bête est là et quand on la regarde sous toutes les coutures, force est

de constater que les ingénieurs espagnols ont bien bossé. Déjà, au niveau du look, le design est très réussi. Avec son carbone mat souligné de traits jaune fluo, ses tubes aux formes harmonieuses et sa géométrie typique des VTT actuels (tube supérieur long, potence courte, bases arrière courtes et cadre hyper *sloping*), on sait qu'il y a peu de chance d'être déçu... Même si, au premier coup d'œil, j'ai pensé que

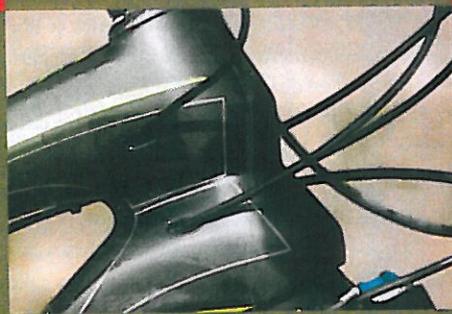
le vélo que l'on m'avait octroyé était un M et non un L comme je l'avais demandé, tant son aspect me semblait compact et ramassé. Mais finalement, ça, c'est plutôt bon signe, car parfois, sur certains VTT en taille large, le côté *sloping* a tendance à diminuer jusqu'à en devenir gênant pour le positionnement des genoux dans les portions techniques et les virages. Ce ne sera pas le cas du BH ! Ce tout nouveau cadre monocoque est en fibre de carbone T2, T3 et T4 (avec une biellette également en carbone) et pèse moins de 2 kilos sur la balance, sans amortisseur, mais avec tous les axes et la visserie. La fourche est une Fox 32 Elite 2016 (même cartouche intérieure et même fonctionnement que les Kashima, paraît-il...), tandis que l'amortisseur est un Kashima 2016 avec commande au guidon. Enfin, dans le tour du propriétaire, n'oublions pas la transmission complète Shimano XTR avec son double plateau 36/26 (ouf, il était temps !) et sa cassette 11 vitesses. Du très haut de gamme, donc, ce qui explique le tarif élevé du vélo complet.



**«La légèreté et le rendement sont les gros points forts du Lynx 4.8 carbon 2016.»**



*La nouvelle bielle en carbone apporte davantage de rigidité.*



*La colonne de direction en forme de sablier a également pris du volume Elle reste néanmoins un peu haute.*



*Quand on vous dit que le pied frotte sur les bases arrière, on ne vous raconte pas d'histoires !*



**«Avec ses lignes agressives et son excellent rendement, le Lynx 4.8 carbon donne envie de pédaler.»**

## SUR LE TERRAIN

En dépit d'un tube de fourche assez haut (125 mm) et pour peu que l'on prenne soin d'enlever les cales sous la potence, la position est agréable au guidon du Lynx carbon. Bien sûr, certains pratiquants plus crosseurs que descendeurs devront certainement positionner la potence à l'envers pour trouver de meilleures sensations au pédalage, mais pour une utilisation polyvalente, il est préférable de la laisser à l'endroit. Facile à prendre en main, on se rend compte dès les premiers kilomètres que le Lynx 4.8 a du répondant en termes de rendement. Et pourtant, avec une monte de pneumatiques Tubeless Michelin Grip'R 2.35 aux crampons hauts et à la gomme tendre (excellents au demeurant pour rouler dans le Sud de la France), on sent bien quand même que les pneus (surtout l'arrière) grattent un peu la piste et freinent

légèrement le vélo... C'est dire si la qualité du cadre et sa rigidité sont au top ! Tout comme l'excellent comportement des roues DT Swiss 1501 Tubeless. De son côté, le système de suspension Split Pivot, avec pivot sur l'axe de roue, permet d'optimiser le travail de la suspension arrière pendant les phases de freinage, tout en restant très peu sensible à l'effet de pompage. Hormis sur quelques portions de route, je n'ai d'ailleurs quasiment jamais bloqué les suspensions. Un signe de très bon fonctionnement du système et un gage de confort et d'adhérence supplémentaire très appréciables qui donnent parfois la sensation d'avoir plus que 120 mm de débattement. En revanche, la fourche Fox 32 Elite 2016 (en 120 également) ne m'a pas convaincu plus que ça... Tout du moins celle montée sur notre vélo de test. Attention à ne pas faire de généralité ! Beaucoup trop ferme en début de course, elle a tendance à taper au lieu d'absorber lors des successions rapides de petits

chocs. Évidemment, c'est surtout flagrant dans les descentes trialisantes et très cassantes, mais quand on roule comme moi les trois quarts du temps sur des sentiers de chèvres qui ne sont qu'un enchaînement de marches, de rochers et de pierres, forcément, on sait de quoi on parle, on sait comment des suspensions fonctionnent et, surtout, on sait ce dont on a besoin pour rouler le plus vite possible et en sécurité sans avoir l'impression de tenir un marteau-piqueur entre ses mains ! Mais heureusement, les choses s'améliorent nettement lorsque l'on arrive dans des portions plus rapides, roulantes et moins défoncées. Là, le Lynx fait preuve d'une stabilité, d'une tenue de cap et d'un confort de pilotage tout bonnement incroyables. De même, dans les courbes prises à grande vitesse, la sensation d'avoir un vélo collé au sol est très sécurisante (67,5° d'angle de fourche, ça aide... Une tige de selle télescopique et des pneus adaptés aussi, forcément !). Une dernière petite remarque (légèrement désobligeante, mais après tout, nous sommes là pour ça, hein !), l'épaisseur un peu trop importante des bases arrière, que l'intérieur de la semelle des chaussures vient souvent toucher au niveau de la protection à droite. Non pas au pédalage, car là, à moins de pédaler en canard, il n'y a rien à dire, mais plutôt en descente et dans les passages techniques, là où il faut davantage bouger les jambes et faire corps avec le vélo... Un léger défaut que l'on avait déjà souligné sur certains modèles de chez Lapierre il y a quelques années et auquel on finit par s'habituer, même si cela peut aller tout de même jusqu'à entamer comme il faut le plastique de la protection de chaîne.

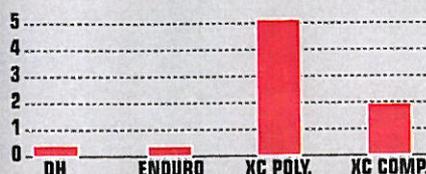
## FICHE TECHNIQUE

**Cadre :** monocoque carbone Toray  
**Fourche :** Fox Float Elite 32 CTD 120 mm  
**Amortisseur :** Fox Float Kashima CTD 120 mm  
**Jeu de direction :** FSA semi-intégré  
**Dérailleur AV/AR :** Shimano XTR  
**Commandes :** Shimano XTR  
**Pédalier :** Shimano XTR double (36/26)  
**Cassette :** Shimano 11 vitesses (11-40)  
**Chaîne :** Shimano  
**Freins :** Magura MT8 180/160 mm  
**Moyeux/jantes :** DT Swiss 1501 Spline One Tubeless Ready  
**Pneus AV/AR :** Michelin Grip'R 27,5x2.35" Tubeless Ready  
**Potence :** BH Evo 60 mm  
**Cintre :** BH Evo 750 mm  
**Tige de selle :** KS LEV télescopique  
**Selle :** Prologo X8  
**Tailles :** S, M, L, XL

## GÉOMÉTRIE

Tube de selle (mm) :	480
Tube supérieur (mm) :	623
Bases (mm) :	426
Empattement (mm) :	1 182
H. boîtier de pédalier (mm) :	337
Angle de direction (°) :	67,5
Angle de tube de selle (°) :	74,5

## POUR QUI ?



## POINTS FORTS

Poids, rendement, stabilité, transmission XTR, look, tige de selle télescopique

## POINTS FAIBLES

Manque de sensibilité de la fourche, bases arrière un peu trop larges

## VERDICT

Ça ne fait aucun doute, le BH Lynx 4.8 carbon 2016 est un VTT bien né. Son excellente géométrie et son système de suspension Split Pivot en font l'un des modèles les plus polyvalents du marché et malgré son débattement réduit de 120 mm, il est capable de passer partout sans trop se faire secouer. Son rendement est excellent, sa stabilité et sa tenue de piste le rendent très sécurisant dans les descentes rapides et le seul reproche que nous ayons à faire concernant notre vélo d'essai, c'est le manque de sensibilité de la fourche Fox Elite 2016... Pour cela et pour la câblerie complètement dépassée du double système de blocage des suspensions au guidon, Fox se doit de corriger le tir.

## LE MOT DU CHEF DE PRODUIT



**Nicola Vies nous parle en détail de son nouveau bébé, le Lynx 4.8 carbone 27,5...**

« Comme les modèles de route ou l'Ultimate utilisé par nos coureurs du team de X-country, nous sommes partis sur la base d'un cadre monocoque en fibre de carbone Toray, haut module et ultra haut module. Nous sommes ainsi descendus sous la barre des deux

kilos pour le cadre nu sans amortisseur. Sur cette nouvelle version, nous avons tenu à garder le look des autres VTT de la gamme Lynx, avec en particulier, les haubans dans le prolongement du top tube et la fameuse douille de direction en forme de sablier. Pour une plus grande rigidité, celle-ci a d'ailleurs été épaissie un peu dans la partie haute et davantage dans la partie basse. Concernant la nouvelle biellette en carbone, notre but n'était pas de gagner du poids mais plutôt d'augmenter ici aussi la rigidité tout en gardant les mêmes masses. Nous sommes d'ailleurs très satisfaits du résultat, puisque nous avons enregistré un gain de 50 % à ce niveau-là. Je pense honnêtement que ce nouveau Lynx en carbone et en roues de 27,5 est un modèle hyper polyvalent capable de se sortir avec panache de toutes les situations, que ce soit en montée, en descente ou sur des raids longues distances... Un vélo idéal pour le coureur de La Transvésubienne ou le randonneur sportif qui recherchent dans tous les cas un certain confort, mais également de la vivacité et du rendement ! »