

20 E-BIKES PASSÉS À LA MOULINETTE

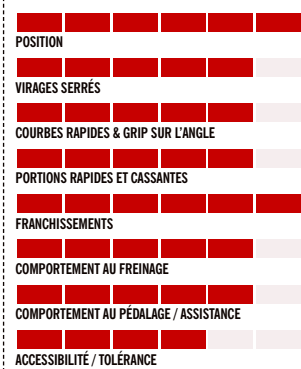
**VÉLOS ET MOTORISATIONS,
ON VOUS DIT TOUT !**

Pour ces tests nous avons réuni 20 E-Bikes couvrant la pratique du Trail à l'enduro, voire le freeride pour certains d'entre eux. Chaque vélo a été testé comme pour les Focus que vous retrouvez dans chaque numéro de Big Bike, sur différents parcours et plusieurs jours, afin de dégager un profil utilisateur type. Néanmoins, les vélos ont tous au moins un parcours en commun afin d'affiner au mieux nos sensations à leur guidon.



8 799 € 23.10Kg
SANS PÉDALES

MAXXIS
PARTENAIRE PNEUS E-BIKES



POUR QUI ?

POUR DES RIDERS À LA RECHERCHE D'UN BIKE PRÉCIS ET RIGOUREUX POUR ATTAQUER SUR LES SENTIERS.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR : BROSE **BATTERIE :** 720 Wh **GARANTIE :** à vie **CADRE :** Full Carbon **AMORTISSEUR :** FOX Float DHX2 Evol Préc. / Dét. / Comp. **LONGUEUR GUIDON :** RACE FACE Aeffect **SELLE :** PROLOGO **TIGE DE SELLE :** RACE FACE Aeffect **FREINS :** SHIMANO XT 4203 / 203 **MOYEURS :** DT SWISS **JANTES :** DT SWISS HX1 700 **CASSETTE :** SHIMANO 10-51 **PNEUS D'ORIGINE :** MAXXIS Minion DHF / DHR II WT 29x2.50 / 2.40 **DÉRAILLEUR AV. :** non **DÉRAILLEUR AR. :** SHIMANO XT COMMANDES : SHIMANO XT **PÉDALIER :** PRAXIS ANTI-DÉRAILLEUR : BH

GÉOMÉTRIE DU CADRE

TAILLES DISPO. : S / M / L / XL **TAILLE DU TEST :** 42 **EMPATTEMENT :** 1235 mm **LONGUEUR DES BASES :** 460 mm **HAUTEUR BOÎTIER :** 338 mm **ANGLE TUBE DIRECTION :** 65° **ANGLE TUBE DE SELLE :** 70° **TUBE SUPÉRIEUR :** 600 mm **LONGUEUR TUBE DIRECTION :** 100 mm **HAUTEUR DU CINTRE :** 1050 mm **POTENCE :** 40 mm **CINTRE :** 800 mm



Ludique, maniabilité, motricité, précision de l'assistance, rigueur.



Un peu exigeant techniquement et physiquement.

BH ATOMX LYNX CARBON PRO 9.9

Chez BH il y a deux modèles d'E-Bikes tout suspendus, les Xstep Lynx Carbon motorisés par Shimano et les Atomx Lynx Carbon motorisés par Brose, comme le Pro 9.9 testé ici. Dans les deux cas, on trouve une batterie de 720Wh et 160mm de débattement avant / arrière avec une suspension de type Split Pivot (soit avec l'articulation bases / haubans coaxiale à l'axe de roue arrière). La forme des triangles avant et les géométries sont différentes, plus modernes sur l'Atomx. Le tube diagonal est très redressé et très reculé afin de recentrer au maximum la masse induite par la batterie. Cela confère à la zone de colonne de direction une forme de poutre qui prolonge un triangle ultra compact où se loge l'amortisseur. Un design qui offre une forte personnalité au BH. Ce Carbon Pro 9.9 est le plus haut de gamme, avec ses suspensions Fox Factory, une 38 et un DHX2. Shimano fournit freins et transmission avec le groupe XT. Au final, on a entre les mains un vélo au poids très correct pour un E-Bike.

SUR LE TERRAIN

POSITION : Top > Le bike est assez bas de l'avant, avec une position résolulement sportive. Ce n'est certainement pas ce que l'on trouve de plus confortable pour de longues virées, mais c'est parfait pour envoyer en montée raide via un tube de selle bien redressé, ou en descente grâce à un poste de pilotage top. Le bike semble compact, le poids est porté un peu sur l'avant, c'est agressif et sympa à prendre en main.

VIRAGES SERRÉS : Très bon > Sans se montrer aussi vif que les meilleurs dans les secteurs rythmés, le BH s'en sort toutefois très bien grâce notamment à ses suspensions qui réagissent super bien sous les appuis. Le vélo travaille assez haut et conserve un bon dynamisme dans les changements de cap. Aucun souci dans les épingles les plus difficiles, la maniabilité à basse vitesse est de mise.

COURBES RAPIDES & GRIP SUR L'ANGLE : Très bon > Le BH est d'une précision diabolique, ce qui permet de prendre des lignes tendues à souhait. Il s'inscrit bien en courbe et distille une belle adhérence sur l'angle, mais c'est un vélo qui demande de l'engagement pour s'exprimer pleinement. À l'attaque, il est royal car ludique et efficace à rider, mais les novices pourraient le subir en sentant un vélo qui réagit parfois un peu vivement au terrain.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : Très bon > Son confort est un peu en retrait de celui des références, mais ce bike accélère fort et se montre particulièrement rigoureux à haute vitesse. Il encaisse super bien le terrain, notamment les gros impacts, et reste bien en ligne. Les bons pilotes profiteront pleinement de sa rigueur pour envoyer sereinement dans les pires sections. Les moins aguerris le trouveront sûrement un peu fatiguant à l'usage sur les longues descentes, mais profiteront également de sa super stabilité.

FRANCHISSEMENTS : Top > Aucun souci dans ce domaine, la fourche ne plonge pas, la position est impeccable, on passe partout sans sourcilier.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : Très bon > Là encore c'est le confort qui pêche un peu, mais la stabilité et l'efficacité sont au rendez-vous.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE / ASSISTANCE : Très bon > Au niveau des performances moteur, ici le Brose se situe entre un Shimano et un Bosh (ou un Giant) en termes d'efficacité en montée. Dans le raide, même s'il se montre un peu moins véloce que les références, son couple fait des merveilles. On peut vraiment se reposer sur le moteur et baisser en cadence de pédalage pour chercher la motricité, le vélo avance sans jamais donner la sensation de peiner. Hyper agréable, d'autant plus que la réponse est d'une douceur exemplaire et colle parfaitement au dosage du pédalage. De quoi être très efficace dans les sections techniques offrant peu de grip. Dans les passages les plus durs, le seul bémol vient du petit temps de latence avant que le moteur coupe à l'arrêt du pédalage. C'est parfois un avantage, comme sur une marche en montée avec du grip, où l'on risque de taper les pédales. Parfois c'est un désavantage, quand on franchit des obstacles glissants, que l'on aimerait passer que sur l'élan, sans mettre de puissance à la roue arrière. Néanmoins, avec un peu d'habitude, on trouve une parade en ralentissant la fréquence de pédalage plutôt que de couper net. Et là on peut vraiment profiter de l'excellente maniabilité du vélo en montée technique, grâce notamment à un avant ultra précis. En termes d'autonomie, le bilan est très bon, on a passé les 1800 mètres de D+ en utilisant le plus souvent l'assistance à 75%, et à 50% dans les montées les moins difficiles. Ça semble mieux que ce que l'on a déjà pu tester avec l'assistance Brose chez certains concurrents. Par contre, attention, il n'y a que quatre niveaux de leds pour indiquer l'autonomie et mieux vaut tabler sur les trois premiers pour gérer sa sortie. La puissance tombe rapidement une fois qu'on arrive dans la dernière barre et permet juste de rentrer. Ne surtout pas appliquer de prorata au vu de la conso des trois premières barres.

ACCESSIBILITÉ / TOLÉRANCE : Bon > Ce BH ne s'adresse pas aux novices en quête d'un bike pour de jolies balades à la cool. C'est un vélo qui demande un minimum d'attaque et d'engagement pour se montrer vraiment plaisant.

EN CONCLUSION

Le BH est un E-Bike séduisant avec un caractère dynamique que l'on a apprécié. En descente, c'est un vélo qui s'accommode bien d'un pilotage un chouïa agressif, et si son confort est parfait, la performance est au rendez-vous grâce à une précision et à une capacité à accélérer géniales. D'un point de vue de l'assistance, c'est aussi plutôt convaincant : l'autonomie est bonne, le couple et la douceur avec lesquels l'assistance est distillée rendent le vélo hyper agréable et performant en montée technique. Il est juste un peu moins véloce que les meilleurs sur ce point, autrement dit, le chrono en bosse ce n'est pas son truc.

