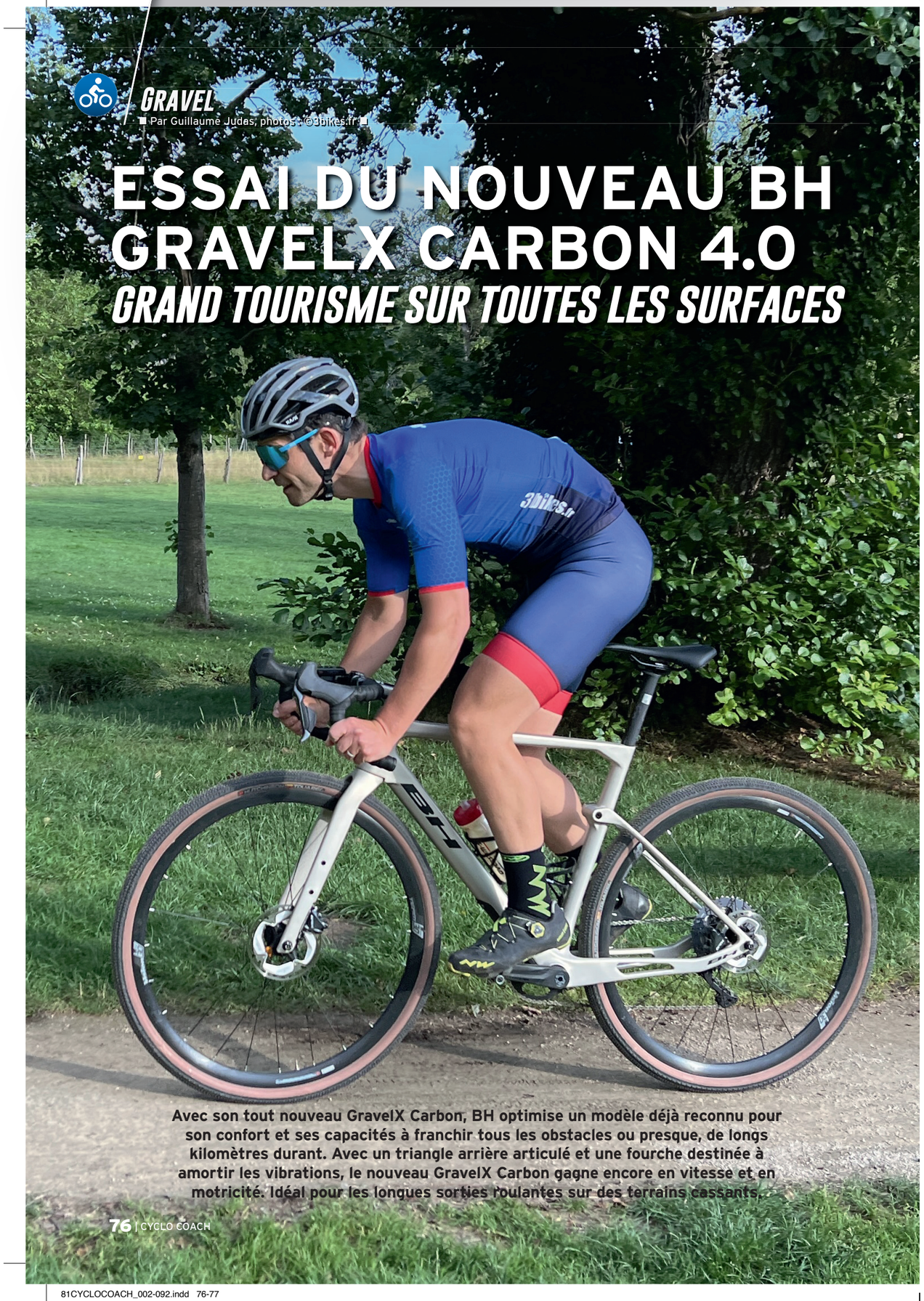
GRAVEL

Par Guillaume Judas, photos : ©3bikes.fr

ESSAI DU NOUVEAU BH GRAVELX CARBON 4.0

GRAND TOURISME SUR TOUTES LES SURFACES



Avec son tout nouveau GravelX Carbon, BH optimise un modèle déjà reconnu pour son confort et ses capacités à franchir tous les obstacles ou presque, de longs kilomètres durant. Avec un triangle arrière articulé et une fourche destinée à amortir les vibrations, le nouveau GravelX Carbon gagne encore en vitesse et en motricité. Idéal pour les longues sorties roulantes sur des terrains cassants.



Le tout nouveau GravelX Carbon est un vélo à la géométrie bien équilibrée et qui permet de poser ses roues partout ou presque.

Pour son modèle GravelX, BH a toujours voulu favoriser un compromis entre poids raisonnable, rigidité, contrôle et réactivité, pour les longues virées sur des terrains variés, et si possible à bonne allure. Cette nouvelle version du GravelX Carbon permet d'aller encore plus loin avec une nette amélioration en termes de confort et surtout de motricité. Le triangle arrière articulé du vélo pour faciliter la flexion optimise nettement le contact de la roue arrière avec le sol, pour améliorer les capacités de franchissement et les passages sur les terrains très cahoteux, alors que la forme particulière de la fourche augmente là encore l'absorption des vibrations. À ces nouveautés s'ajoute une géométrie axée sur le confort et la stabilité, comme pour la version précédente du GravelX. L'empattement assez long du vélo offre un excellent équilibre à vitesse élevée et sur des chemins au revêtement fuyant et/ou caillouteux. Mais le vélo est moins à l'aise que certains Gravel concurrents ou que certains vélos de cyclo-cross en parcourant des singletracks tortueux comme on en trouve en sous-bois. Son surpoids relatif n'est pas idéal non plus pour les relances fréquentes dans ce type de situation. Un choix assumé par BH, pour un vélo qui répond aux exigences premières du Gravel, qui sont de rouler longtemps et à bonne allure sur tous les types de terrains.

UN CADRE MODERNE AVEC de multiples fonctionnalités

Le nouveau BH GravelX Carbon 4.0 appartient à une famille de quatre modèles, proposés entre 3199 € et 6299 €. Avec son groupe Shimano GRX Di2 mono plateau, ses roues Vision Team TC30 et ses périphériques en aluminium, il offre un bon compromis entre fonctionnalités et équipement fiable et rassurant, pour un prix de vente de 4399 €. Avec un poids de 9,5 kg (complet avec pédales et porte-bidons), il est évidemment perfectible de ce côté-là, mais la bonne nouvelle, c'est que les périphériques de base en aluminium et même les roues peuvent être changés progressivement en fonction du degré d'investissement dans la pratique, de manière à améliorer la réactivité globale du vélo si nécessaire, notamment à basse vitesse. Les Gravel X Carbon bénéficient de la technologie de fabrication par moulage interne à noyau creux HCIM (Hollow Core Internal Molding), un procédé spécifique aux cadres route haut de gamme de chez BH, qui fait appel à un amalgame optimal entre résine et plaques en fibres de carbone Toray T800 et T500. Lors de la fabrication, une très forte pression est appliquée au moule du cadre pour obtenir un matériau extrêmement compact qui empêche la formation de bulles et d'imperfections dans la matière, et qui permet d'optimiser le poids, la rigidité et la solidité de la structure. La boîte de pédalier BB386EVO permet d'optimiser la rigidité latérale. Les pneus larges Hutchinson Touareg en 700×40 montés sur le vélo offrent également un excellent compromis entre qualités de roulement sur les parties rapides et résistance nécessaire pour affronter pierres et racines sur des terrains rugueux.



Le triangle arrière « assoupli » offre une excellente motricité sur les sols rugueux.

L'ORIGINALITÉ du triangle arrière

Cette nouvelle version du GravelX se distingue par un triangle arrière articulé, avec des haubans fixés assez bas sur le tube de selle, mais montés sur une biellette qui assure une légère flexion pour absorber les vibrations, améliorer le confort et optimiser la motricité de la roue arrière. Une encoche au niveau des bases arrière diminue leur rigidité verticale, ce qui permet de favoriser cette légère flexion, vraiment sensible sur le terrain. Au niveau de la tête de fourche, on observe un net décrochage juste au-dessous de la douille de direction. La fourche Air Bow a une forme particulière, tout comme pour les vélos de la gamme

81CYCLOCOACH_002-092.indd 76-77
27/08/2023 23:19

■ Par Bruno Cavelier & Michèle Calvi, photos : DR ■


Les bases arrière participent à la flexion de l'ensemble.


La forme de la tête de fourche permet de diminuer les vibrations et d'optimiser les flux d'air autour du vélo.


L'articulation du triangle arrière est à peine visible à l'usage, mais bien sensible en termes de confort.


Le GravelX est idéal pour passer de la route à la piste, sans se soucier du revêtement.

route de BH. Des formes courbes qui permettent de surdimensionner au maximum le passage de roues (pour des pneus jusqu'à 45 mm), sans altérer la rigidité latérale et la précision de pilotage, et qui optimisent l'écoulement de l'air pour favoriser le gain de vitesse. Le GravelX bénéficie également d'une belle intégration des durites de frein et des câbles ou fils de dérailleur dans la douille de direction, pour favoriser l'esthétisme et l'aérodynamisme.
Pour en finir avec les détails qui font toute la différence du côté pratique, notons la partie inférieure du tube diagonal qui accueille une petite boîte de rangement qui recouvre une des zones les plus sensibles du cadre en raison de l'impact des cailloux sur les chemins difficiles. Ce compartiment intégré peut accueillir une petite pompe à air ou une cartouche de CO2.

SUR LE TERRAIN

La position est facile à régler, grâce à une géométrie standard portée sur le confort sur longues distances, mais qui reste sportive. Lors des premiers hectomètres sur le bitume, le vélo semble un peu pataud, mais les doutes sont rapidement dissipés dès l'entrée sur les chemins.
Le vélo est extrêmement confortable, que ce soit sur des chemins de halage, à travers champs ou sur des terrains cassants. L'absorption des vibrations est assez bluffante, même par rapport à un VTT semi-rigide. Lancé sur des terrains roulants, le GravelX permet d'atteindre rapidement 28 à 30 km/h, et le vélo reste très stable. Moins lourd qu'un VTT, mais aussi moins aérien qu'un pur vélo de cyclo-cross, il bénéficie d'une bonne inertie pour maintenir une vitesse de croisière élevée.
En revanche, le GravelX n'est pas très réactif en relance, il se montre un peu lourd pour passer des obstacles (type tronc d'arbre) au milieu des *singletracks*. On sent la longueur importante du vélo (par rapport à un cyclo-cross) et surtout le poids de l'arrière, avec un triangle arrière forcément un peu paresseux lors des changements de rythme.
Néanmoins, le système se distingue dans les montées raides, surtout lorsque le revêtement se montre un peu fuyant par rapport à d'autres Gravel plus nerveux : la roue avant n'a pas tendance à se cabrer, et l'arrière reste parfaitement collé au sol, ce qui se traduit par une belle efficacité dans ces conditions, presque identique à celle d'un VTT.
Dans les descentes, sans qu'elles soient extrêmes en termes de difficultés, la qualité du freinage et la stabilité du vélo restent appréciables et rassurantes.
Contrairement à beaucoup de vélos « tout-terrain », comme un VTT ou même un vélo de cyclo-cross, le BH GravelX Carbon assure de belles transitions entre routes et chemins. Il permet s'effectuer de longs trajets sans se soucier du revêtement.
Sur la route, la section des pneus n'est pas trop handicapante, et la position proche de celle d'un vélo de route permet d'envoyer du braquet sans prendre trop de vent. Au final, le nouveau GravelX Carbon perd un peu en nervosité ce qu'il gagne en confort et en motricité avec un empattement conséquent et un triangle arrière qui évite au vélo de rebondir. Ce n'est pas un vélo pour les courses courtes et toniques, mais plutôt pour les longs raids ou pour les épreuves d'ultra-distance parcourues à belle allure. Reste qu'en gagnant un peu de poids sur les roues (annoncée autour de 1900 g la paire) et les périphériques, il est possible d'économiser presque un kilo sur le vélo complet. De quoi offrir encore plus de polyvalence à un modèle déjà fortement séduisant.

FICHE TECHNIQUE

✚ Légèreté, efficacité aérodynamique, qualités de roulement, efficacité globale.
➖ Manque de nervosité sur les parcours très techniques.

Cadre : GravelX Carbon Monocoque BC Layup
Fourche : GravelX Evo Carbon 1.5
Cintre : BH Lite Gravel
Potence : BH SL
Freins : Shimano GRX 160/160 mm
Dér. Arrière : Shimano GRX Di2 11 v.
Leviers : Shimano GRX Di2 11 v.
Cassette : Shimano SLX 11-42
Chaîne : FSA TH-CN1102
Pédalier : FSA Omega Mono 40D
Roues : Vision Team TC30 Disc
Pneus : Hutchinson Touareg Tan 700×40
Selle : Prologo AGX
Tige de selle : BH Lite Gravel
Poids : 9,530 kg en taille MD avec pédales et porte-bidons
Nombre de tailles : 4
Prix : 4399,90 €

Infos : bhbikes.com/fr_FR

LA VIRGULE : BIENVENUE DANS LE MONDE DES SACOCHES VÉLO UPCYCLÉES



Les sacoches La Virgule sont fabriquées à partir de matériaux upcyclés soigneusement sélectionnés, offrant une seconde vie à des matières pleines d'histoire : canots de survie, crashpads et corde d'escalade, toiles de bateaux pneumatiques, montgolfières ou spi… Ces sacoches upcyclées sont idéales pour transporter vos affaires en ayant l'impact le plus faible possible. Elles sont fabriquées principalement en France et au Portugal ; ce sont des produits beaux et fonctionnels (écolo, c'est bien, mais ça ne suffit pas). Les sacoches (en miniature), sont fabriquées en Europe (Portugal et Allemagne) à partir de toile de bateau, d'aile de kitesurf, de boucle des gilets de sauvetage, de crashpad d'escalade… En fait, La Virgule collecte des matières en fin de vie chez Patagonia, The North Face, Salomon, F-One, Petzl et bien d'autres. Tout ça est découpé et nettoyé en France (de l'upcycling, pas du recyclage, car la matière n'est ni broyée, ni reteinte) puis assemblé chez les derniers experts en confection lourde d'Europe.

Infos : lavirgule.eco/collections/pour-le-velo

COUP D'ESSAI, COUP DE MAÎTRE POUR WOUT VAN AERT !

Il disputait sa première course de gravel, le samedi 28 août, au départ d'une course UCI organisée à Houffalize, en Belgique. Le coureur de la Jumbo-Visma s'est montré bien supérieur à tous ses adversaires puisque son dauphin, son compatriote belge Dan Soete, a franchi la ligne d'arrivée 9 minutes après lui. L'Allemand Paul Voss a complété le podium de cette épreuve, que Wout van Aert avait souhaité courir dans la perspective de sa participation aux Championnats du monde de gravel, qui ont lieu en Italie au mois d'octobre. Cette victoire lui permet de valider sa qualification : « J'ai vraiment apprécié cette course et je suis content d'avoir pu décrocher la victoire. Ça me donne de la confiance », expliquait Wout van Aert sur le compte Twitter de la Jumbo-Visma après son succès.



SIX PARCOURS GRAVEL

DANS L'AGGLOMÉRATION DE LAVAL

Il y avait déjà la station trail avec 8 parcours balisés. Désormais, il faudra compter avec les parcours gravel, qui proposent des circuits de 24 à 87km, sur chemins larges et roulants, sentiers sinueux et petites routes pittoresques. Avec le soutien financier de Laval agglomération, Laval tourisme lance « la première offre de parcours gravel de la région Pays de la Loire ». Créés spécifiquement pour la pratique du Gravel, ces six nouveaux parcours, de difficultés différentes, allant du niveau vert au niveau noir, représentent plus de 300km cumulés.



Infos : laval-tourisme.com

GRAVEL FEVER :

NOUVEAU FESTIVAL 100% GRAVEL À GRAND CHÂTELLERAULT !



Gravel Fever est programmé à Grand Châtellerault du 20 au 22 octobre 2023. Dans sa volonté de proposer des événements à destination de tous les pratiquants cyclistes, France Vélo Événements a créé cet événement ouvert à tous. On y retrouve 6 parcours de 25 à 400km permettant la découverte du territoire et du patrimoine de Châtellerault grâce aux tracés proposés par Sylvain Chavanel, né et habitant de Châtellerault. On retrouve différents formats en individuel ou en duo, chronométrés, parfois en spéciales, dont un ultra au départ du Vélodrome National de Saint-Quentin en Yvelines pour un 400km engagé qui traverse la Chevreuse, la Beauce, avant de passer par Orléans puis Tours. Tout au long du weekend, des animations auront lieu au cœur du mythique site de La Manu au cœur de Châtellerault. Le samedi soir, tous les participants pourront se retrouver pour un concert DJ set et déguster les bons plats des food trucks présents sur place. Une réduction de 15% sur chaque parcours est appliquée si vous êtes licencié(e) FFC.

Infos & inscription : gravelfever.fr

VALTTERI BOTTAS : DE LA F1 AU GRAVEL !



Le 18 août dernier, Valtteri Bottas, star de Formule 1, s'est aligné sur une course de gravel de 160km aux Etats-Unis : SBT GRVL. Il s'est classé 20e sur les 196 participants, tandis que sa copine, Tiffany Cromwell, a fini 2e féminine. Mais il s'est surtout distingué avant la course, lors du HLL CLMB, sorte de traditionnelle séance d'échauffement ludique lors de laquelle de nombreux pris étaient à gagner, dont celui du meilleur déguisement. Bottas avait décidé de se déguiser en Duff Man, personnage emblématique des Simpson, et le jury lui a octroyé le titre du meilleur déguisement ! Le double vice-champion du monde de F1 a ainsi gagné l'équivalent de son poids en bières. Farceur, il est monté sur la balance accompagné d'un chien pour gagner quelques grammes.

Infos sur la SBT GRVL : sbtgrvl.com

81CYCLOCOACH_002-092.indd 78-79 27/08/2023 23:19