

# eBike life

VIVRE LE VÉLO ÉLECTRIQUE

#11  
Nouveau

**AUTONOMIE**  
**JUSQU'OU ROULER**  
 AVEC UNE BATTERIE CHARGÉE ?  
**DE PARIS À DEAUVILLE... ENFIN PRESQUE**

**VISITE**  
 UN TOUR EN SUISSE  
**CHEZ FLYER**

**À L'ESSAI**  
 WINORA, ORBEA, ELLIPSE, BH,  
**DES VÉLOS DE CARACTÈRE**



PANORAMA

## QUEL VÉLO

EST FAIT POUR VOUS ?  
 120 MODÈLES AU CHOIX SELON VOTRE PROFIL



URBAIN



PLIANT



SPORTIF

L 16777 - 11 - F: 6,90 € - RD

Editions Larivière

Trimestriel - Avril - Mai - Juin 2023 - N°11  
 France métr.: 6,90 € - BEL: 7,60 € - CH: 11,70 € - PORTCONT.: 7,90 €  
 DOM/S: 7,90 € - POL/S: 1,230 CP - N.CAN/S: 1060 CFP

Essai BH Core Cross 2 899 €



Vous en voulez  
**en Core ?**



## **Pour qui?**

- Les amoureux/euses de vélos au **look très épuré**
- Les citadin.es et les navetteurs/euses **en pays sans relief trop marqué**
- **Les adeptes** des VAE légers
- Celles et ceux qui veulent faire rimer **batterie intégrée et importante capacité**

2023 marque l'essor de la gamme urbaine chez le constructeur espagnol BH. Arrive notamment sur le marché cet étonnant Core Cross, un modèle hybride au design très proche d'un vélo classique. Mais ne vous y fiez pas, car il embarque une inattendue batterie de 540 Wh et une assistance plutôt musclée pour le segment!

Par Élodie Lantelme, photos EL et LR



**Dynamique et réactif, le Core se destine avant tout à un usage urbain en mode navetteur.**

**S**i la guerre n'était pas chose si laide, on attaquerait volontiers cet essai en vous disant que le Core Cross est la nouvelle arme de BH conçue pour déjouer les pièges urbains. L'accroche aurait d'ailleurs le mérite de rappeler que c'est par la fabrique de pistolets et carabines que la firme fondée voilà plus de cent dix ans en Pays basque espagnol par les trois frères Beistegui (les « Beistegui Hermanos », « BH », donc) a commencé son activité industrielle. Néanmoins, l'énergie que l'homme déploie à mener un carnage au sein de sa propre espèce nous déprimerait plutôt. Laissons donc tomber la métaphore guerrière, et voyons plutôt ce que ce Core annonce de réjouissant en matière d'apport sur le segment e-bike ! Premier constat, il va falloir faire preuve

- +** • Esthétique épurée
- Autonomie pour un vélo léger
- Agilité
- Équipement complet

- • Confort en selle
- Peu adapté aux reliefs marqués

La note patron ! (sur 5)

<b>MOTEUR</b> .....	3,5
<b>AUTONOMIE</b> .....	4
<b>ÉCLAIRAGE</b> .....	Non testé
<b>CONFORT</b> .....	3
<b>FINITION</b> .....	4
<b>STABILITÉ</b> .....	4
<b>MANIABILITÉ</b> .....	4
<b>FREINAGE</b> .....	3,5
<b>POIDS</b> .....	4,5
<b>PRIX</b> .....	3,5

de finesse. En effet, si le Core Cross, avec son design très proche des vélos classiques, appartient bien à la catégorie des VAE hybrides, il ne va pas falloir confondre « vélo à assistance électrique léger » et « vélos à assistance électrique légère » ! Pas qu'il s'agisse ici d'un cours d'accord sur l'adjectif épithète, non, mais juste de la mise en avant d'une distinction importante pour notre basque. Oui, car avec 21 kg vérifiés en taille M avec pédales, le BH Core Cross fait bien partie des vélos à assistance électrique alertes ; mais le soutien de son moteur, lui, annonce plutôt du lourd, avec 65 Nm de couple. Cette assistance baptisée « 2EXMAGII » est le moteur maison développé par BH. Intéressant à noter, la marque l'utilise aussi pour emmener son VTAE iLynx Trail, un vélo tout-terrain qui joue dans la catégorie des poids légers, afin d'offrir un intermédiaire entre un VTAE plus

Sur le plat ou de faibles reliefs, le BH étonne par sa capacité à cruiser facilement à 26-27 km/h.



1. Bien équipé, le Core Cross dispose d'un petit porte-bagages agrémenté de sangles élastiques, pratiques pour fixer les petits paquets. 2. Autre équipement agréable au quotidien, le bloque-roue, pour les arrêts minute. 3. La connectique n'est pas forcément la plus ergonomique, on tâtonne parfois un peu pour le branchement. 4. Les poignées ergonomiques améliorent le confort plutôt sommaire du Core.

puissant mais plus lourd et un VTT classique.

### LÉGER MAIS COMPLET

C'est donc le même objectif que vise ici BH, mais dans une déclinaison urbaine. Celle-ci réduit le poids et l'encombrement des VAE citadins – plutôt autour des 25 kg –, tout en gardant la proposition d'une assistance, intéressante pour permettre un accès et un usage plus grand public au vélo comme moyen de déplacement apte à faire face aux enjeux écologiques, économiques et de santé publique actuels. Les limites d'usage aux e-bikes légers tiennent généralement à deux éléments : la puissance en principe limitée du dispositif d'aide au pédalage, et les batteries de petite capacité qu'ils abritent généralement. BH semble donc bien avoir tenté de répondre à ces facteurs limitatifs avec son Core Cross. Car en plus du moteur 2EXMAGII et de ses 65 Nm choisis déjà évoqués, il faut noter le choix de la batterie de 540 Wh, tandis que les e-bikes légers habituels plafonnent généralement à 300 Wh. L'ordinateur de bord se commande depuis le bouton inférieur du display au guidon : compteurs totaux et partiels, cadence de pédalage, pourcentage d'assistance utilisée... c'est complet et lisible. Une pression prolongée sur le « + » active le mode marche ; sur le « - », ce sont les lumières qui s'allument.

On a bien aimé aussi l'affichage récapitulatif des infos de la sortie juste avant l'extinction de l'assistance. Preuve que l'enseigne espagnole a souhaité faire de son modèle Core un urbain pertinent adapté à la vie quotidienne, elle l'a équipé de nombre de solutions : des poignées ergonomiques, un bloque-roue (que l'on trouve vraiment pratique pour les arrêts minute à la boulangerie, par exemple), un garde-boue aluminium de qualité, un carter de protection de chaîne évitant les traces de graisse sur le pantalon (mais compliquant un peu la manipulation en cas de déraillement pour remettre la chaîne en place – ce qui ne nous est

toutefois pas arrivé). Et un porte-bagages muni de sangles élastiques vraiment très pratique pour maintenir bien en place un chargement. Y accrochant nos sacoches habituelles (lesquelles devaient être placées plutôt sur l'arrière et bien fixées, pour ne pas froter le talon de notre 39 au pédalage), nous enfourchons le Core pour voir ce qu'il a dans le « cœur » dont il a justement pris le nom.

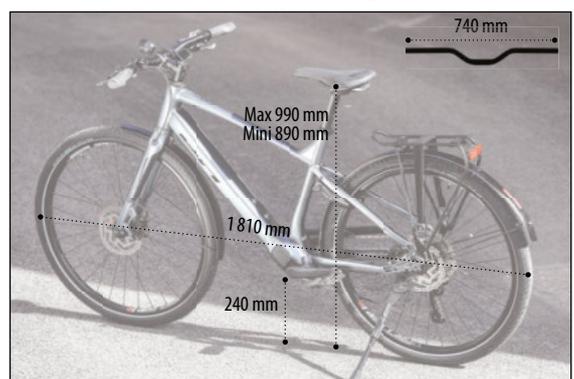
### JOUER DU CLASSIQUE

La mise en route s'effectue d'une pression prolongée sur le bouton inférieur de la commande au guidon. Preuve que le BH se veut au plus

### Fiche technique

**Cadre** aluminium **Moteur** 2EXMag, 65 Nm **Console** BH **Batterie** 540 Wh **Fourche** BH Lifestyle aluminium **Vitesses** Shimano Deore 10 vitesses **Freins** AV/AR Shimano MT200 disques  $\varnothing$  180 mm **Pneus** Schwalbe Big Apple **Selle** Selle Royal Lift **Éclairage** AV/AR B&M Dopp 35 Lux/B&M Toplight **Coloris** Gris/noir **Tailles** S, M et L **Contact** [www.bhbikes.com](http://www.bhbikes.com)

### Nos mesures 21 kg\*



\* Taille M avec pédales



Avec son look de vélo léger un peu sportif et sa très jolie intégration, le BH Core Cross s'apparente à un vélo classique, l'assistance et l'équipement complet en plus.

proche d'un vélo classique, par défaut, le mode choisi à l'allumage est le Off. Une invitation à découvrir ce que le Core Cross donne sans assistance. Sur le plat, il se pédale sans friction, attestant de son ADN hybride, et on apprécie l'étagement des dix vitesses. Une plage d'utilisation large qui permet de faire face à de nombreuses situations en ville. Pour redémarrer aisément à un feu ou un stop, par exemple. Mais ce qui nous a véritablement surpris.e lors de notre première sortie, c'est le dynamisme du moteur de ce poids très léger. Même en mode Éco – largement suffisant pour tous les usages en ville lorsque l'on n'est pas trop chargé et en terrain plat –, on sent véritablement les 65 Nm de couple arriver sous la pédale. Ils confèrent un caractère très dynamique, sportif, au Core Cross. Très vite, on se retrouve à "cruiser" avec une facilité déconcertante à 26-27 km/h sur le plat ou en léger faux plat montant, laissant derrière et dans le dur les VAE équipés d'autres systèmes exploitant moins la tolérance accordée aux constructeurs. Au fil des sorties,

l'impression d'un vélo extrêmement facile à pédaler, aidé d'un moteur silencieux et souple, se dégage. Le dynamisme de son cadre muni d'une fourche rigide permet véritablement de lancer le Core, qui file ensuite bon train, comme entraîné par le mouvement.

#### FILER AU VENT

Et si, au-dessus de 27 km/h, une sensation d'être freiné.e apparaît à la coupure légale de l'assistance, lors des faux plats descendants, aucune friction n'empêche de filer tranquillement à 35-36 km/h. La réponse de l'assistance au pédalage est rapide, sans décalage. Ce qui n'a pas été tout à fait le cas en mode Auto. En effet, parmi les cinq modes proposés (Auto, Off, Eco, Eco+, Sport et Boost), l'Auto assure la possibilité de s'adapter automatiquement à vos besoins. Une solution généralisée sur nombre de VAE que l'on pourrait comparer, côté transmission, à la boîte de vitesses auto des voitures. Mais en Auto, nous avons parfois l'impression que la réponse du moteur se faisait plus

attendre, tout comme l'affichage des informations à jour (pour la cadence de pédalage, notamment) sur le compteur. Et pour l'activer, mieux vaut l'enclencher dès la mise en route, car sinon, ensuite, il vous faut repasser par le Off et la coupure de l'assistance pour ce faire, le mode Auto étant proposé juste sous ce dernier. Aussi, nous lui avons préféré l'Eco, la plupart du temps suffisant, l'Eco+ et le Sport. Si vous vivez en plaine ou en relief peu marqué, en jouant avec ces derniers, vous pourrez atteindre 85 à 90 km d'autonomie, voire viser le 100 km si vous êtes plutôt du genre poids plume. De notre côté, avec nos 70 kg embarqués et par temps frais, sur des pentes plus montagneuses, nous avons roulé 70 km pour 700 m de dénivelé positif sans forcer, simplement en profitant du dynamisme de ce VAE urbain sportif.

#### ASSAUT DE BIENFAITEUR

Vous sentirez d'ailleurs son tempérament sportif à la raideur générale qui se dégage de l'ensemble.

Compact et léger pour un vélo doté d'une batterie de 540 Wh, il se faufile en ville avec adresse.

Le confort en selle n'est pas l'atout majeur du Core, mais il distille une personnalité nerveuse et légère qui plaira aux sportifs/ives.



Ce qui lui assure sa vivacité et son agilité est aussi ce qui n'en fait pas un sofa. Le confort en selle ne sera pas le point fort de ce Core. Mieux vaut avoir le séant du ou de la cycliste préparé.e pour l'apprécier ! Il en faudra également les cuisses si vous habitez dans une région accidentée, car malgré les 65 Nm de l'assistance, le Core Cross n'est pas conçu pour les reliefs marqués. Dans les pentes à 5 %, on se retrouve rapidement à 7-8 km/h à devoir appuyer sur les pédales, même en Boost, pour s'en extirper. Mais de la même manière qu'Einstein pointait adroitement que

« si vous jugez un poisson sur ses capacités à grimper à un arbre, il passera toute sa vie à croire qu'il est stupide », si vous jugez le Core dans une utilisation qui ne lui est pas destinée, vous n'en tirerez pas le meilleur. Car ce petit ibère ne se destine ni aux routes de montagne ni aux chemins de halage, dont vous sentirez la moindre irrégularité. Son look de vélo urbain léger et sportif l'invite à donner le meilleur pour les navetteurs et les navetteuses du RERV (le réseau vélo d'Île-de-France) qui roulent majoritairement sur pistes cyclables

ou en ville et désirent un modèle compact quoique néanmoins équipé. Avec lui, et même si l'on n'atteint pas la logeabilité d'un vélo pliant, vous pourrez viser une certaine intermodalité et prendre le TER sans vous massacrer le dos en le portant dans les escaliers. Si le cœur vous en dit, et que vous aimez l'esprit cyclotourisme sportif avec une brassée d'aide en plus, vous pourrez partir à l'assaut d'un week-end ou d'une semaine (voire plus) sur les grands itinéraires cyclables bitumés longeant mers et canaux. ■