

Partez à la découverte de la vallée de l'Oisans cet été

N°200 - Août/Sept. 2015

Vélo Tout Terrain

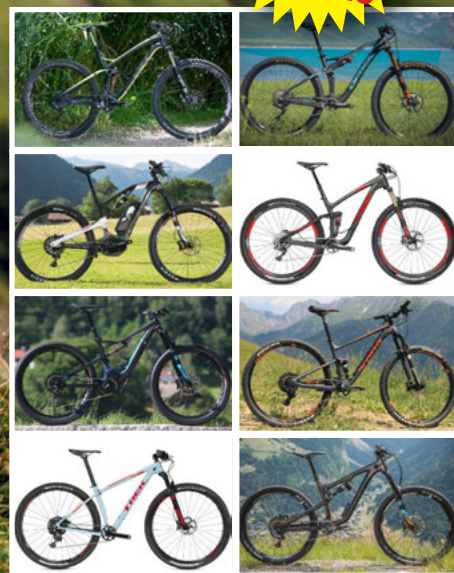
Le magazine 100% VTT



NOUVEAUTÉS 2016

NOUS
LES
AVONS
TESTÉES

- BH Lynx 4.8 Carbon
- Kona HeiHei Race
- Lapierre Overvolt FS
- Lapierre Zesty AM
- Orbea Occam TR
- Specialized Levo
- Trek Procaliber SL
- Trek Top Fuel
- Trek Fuel Ex



Spécial Alpes-Maritimes



TOURISME ESTIVAL

- Toutes les manifestations
- Les bons plans touristiques
- Les belles randos à faire

PRATIQUE

AVEZ-VOUS PENSÉ À FAIRE RÉVISER VOTRE FOURCHE ?

- Que faut-il faire et à quelle périodicité
- Marque par marque
- Les prix
- Un didacticiel simple pour une révision par vous-même



ET AUSSI

- Réparer un filetage abîmé



C'était il y a
200 numéros



N°200 - AOÛT/SEPTEMBRE 2015

M 02451 - 199 - F: 4,80 € - RD



BELGIQUE / LUXEMBOURG 6,00 € - SUI 9,90 CHF
CANADA/A : 10,50 \$ CAN - CANADA/S : 8,95 \$ CAN
DOM/S : 6,00 € - DOM/A : 7,10 € - ESPAGNE / ITALIE /
GRECE / PORTUGAL (Cont) : 6,40 €

BH Lynx Carbon 4.8 27.5" 9.9

Sauvageon

6 780 € | 11,70 kg | Débattement av./ar. : 120 mm

Type de pratique : rando-sport, compétition, vallonné, montagne

L'année dernière, le Lynx 4.8 avait impressionné par sa suspension arrière efficace, mais desservie par un embonpoint que seul un cadre carbone pouvait compenser. Pour 2016, les ingénieurs se sont penchés sur son cas et de bien belle manière !

Texte : B. Lacoste - Photos : Nicolas Le Carré



Biellette carbone, nouvel amortisseur Fox monté sur les bases, finition de tout premier ordre, ce BH en jette !

Dans la famille Lynx, je voudrais... le 4.8. Heu... en alu ou en carbone ?

En carbone. En roues de 29" ou 27.5" sachant que tous les deux offrent 120 mm de débattement ? Disons... le nouveau, celui en 27.5" et 120 mm de débattement. Vous l'aurez compris, l'offre de l'hispanique est pléthorique sur ce modèle, mais la nouveauté, c'est bien celle que vous avez sous les yeux. Et avec cette cosmétique et ses formes tout aussi sexy, ce BH a de quoi séduire les amateurs de produits d'exception. Le cadre est en vrai plus compact qu'il n'y paraît en photo, profitant de ces lignes fuyantes vers l'arrière du vélo telle une comète. Les haubans dans le prolongement du tube supérieur participent grandement à ce charme. Il faut dire que les ingénieurs n'y sont pas allés par quatre chemins. Le carbone haut module et ultra haut module tiré du catalogue du grand spécialiste Toray, est employé à tous les étages sur ce cadre monocoque (on trouve des fibres T2, T3 et T4, autant dire un vrai mic-mac d'ingénieurs). L'ensemble du cadre, y compris la massive biellette (creuse à l'intérieur), a recours à ce matériau. **Le cadre a été travaillé selon deux axes : le poids, la rigidité.**

Le cadre pèse ainsi moins de 2 kg sans l'amortisseur, de quoi permettre à cette version parfaitement affûtée de présenter un beau 11,7 kg sur notre balance. Pour ce qui est de la rigidité, on l'a vu, la biellette a été retravaillée dans cet objectif. Car oui, elle n'est pas forcément plus légère que la version alu, mais question rigidité... elle est 50% plus rigide ! Pour le reste du cadre, il suffit de jeter un coup d'œil sur la petite colonne de direction pour comprendre que les ingénieurs n'ont pas plaisanté. Très compacte, elle prend la forme d'un sablier pour regagner en rigidité ce qu'elle a perdu en hauteur.

Une suspension made by Dave Weagle

BH et Dave Weagle, le gourou de la suspension et grand amateur de brevets, c'est une histoire qui roule. Rien d'étonnant donc à ce que le Lynx 4.8 Carbon soit pourvu de la fameuse Split Pivot. Cette suspension est facilement reconnaissable : un amortisseur monté flottant et un point de pivot concentrique autour de l'axe de la roue arrière. C'est cette physiologie qui permet de différencier la version 29" (en fin de vie ?) et la 27.5" de notre test. Exit l'amortisseur qui passe à travers le tube de selle, ce dernier est désormais fixé sur le bras des bases. Cela permet de réduire la longueur des bases avec 425 mm, tout en autorisant le montage d'un porte-bidon. En fait, ce Lynx 4.8 reprend les recettes déjà vues sur son grand frère à grand débattement, le Lynx6 Carbone.





TRÈS DYNAMIQUE DANS SON
STYLE, SOIGNANT SON CONFORT,
LE NOUVEAU LYNX 4.8 CARBONE
S'AFFIRME SANS CONTESTE
COMME UN SACRÉ CLIENT
DANS LA CATÉGORIE DES
RANDONNEURS SPORTIFS.



Le point de pivot concentrique de Dave Weagle permet de désolidariser la suspension du système de freinage. Et ça marche.

Les petits bonus

Le BH 4.8 Carbone profite de sa complète remise à jour pour s'affranchir du passé. Ainsi la géométrie a été revue pour entrer dans la nouvelle tendance qui tend à sécuriser la pratique en augmentant l'empattement avant du vélo, le tout associé de fait avec une petite potence pour compenser cet allongement. Il gagne ainsi un tube supérieur plus long qui va de pair avec le reach. Ainsi toutes les tailles l'augmentent de 25 mm. L'angle de direction est également plus ouvert puisqu'il affiche en statique 67,5°. Mais **ce nouveau cadre, c'est aussi des passages de gaines prévus pour le Shimano Di2 avec un emplacement interne dévoué à la batterie (au niveau du pédalier), et pour le dérailleur avant Shimano à tirage horizontal.** Dans cette version très haut de gamme, les suspensions sont confiées à Fox. Alors, pour couper court aux questionnements, oui la fourche Fox choisie pour ce modèle n'a pas de traitement Kashima sur les plongeurs (comme l'amortisseur). Pas d'erreur de montage, c'est juste que le chef produit a estimé (à raison) que la nouvelle génération pouvait s'en passer tant la sensibilité est au rendez-vous. La transmission XTR avec un plateau double 36/26 particulièrement polyvalent et au passage éclair de l'un à l'autre sont de la partie. Par contre, BH a fait judicieusement l'impasse sur les freins, tant les premières productions déçoivent par leur manque de puissance et de constance. C'est donc Magura, avec ses MT8 qui a la charge de faire bonne figure, et ça tombe bien, ils marchent parfaitement une fois bien purgés ! Enfin, le train roulant est très optimiste sur le site de roulage de ce vélo

puisque l'on trouve de gros Michelin Wild Grip'r en 2.35 avant et arrière montés sur des très polyvalentes roues DT Swiss. Alors du 2.35 agressif à l'avant oui, mais pour le rendement à l'arrière, il faudra repasser.

Sous ses airs de premier de la classe se cache un véritable sauvageon

Testé en taille M pour un pilote de 1,71 et 700 mm de sortie de selle, la taille est pile poil comme il faut, à condition de remplacer la potence d'origine. Non pas qu'elle ne soit pas bonne, mais elle est trop longue pour le programme annoncé. Par ailleurs, BH est bien optimiste avec sa sortie de pivot de fourche. Nous avons passé quasiment toutes les entretoises au-dessus pour trouver la meilleure position entre rendement et maîtrise de l'avant.

Pour continuer sur la position, nous avons quelques a priori sur cette selle Prologo, pourtant l'assise sur l'arrière est parfait, et on se surprend même à la trouver confortable. En côte, l'avant offre une bonne surface de contact pour s'appuyer lorsque les fesses sont avancées. Il faudra juste faire attention à son bec un peu trop pointu qui risque de prendre le short entre ses griffes lors du retour en position normale.

Comme prévu, les premiers tours de roues mettent en évidence le pneu arrière : c'est une glu qui pénalise le rendement. Certes, il est top en descente, mais le reste du temps, il impose une consommation de watt qui dessert le vélo. C'est bien simple, ce pneu s'accroche au sol comme une bande de Velcro sur une pelote de laine. Heureusement, les roues DT Swiss offrent un bon dynamisme dans les relances. Et le BH en profite car le vélo est très dynamique. La fourche Fox 32 2016

DANS LES VIROLOS, LE PILOTE POURRA GOÛTER AU PILOTAGE ACTIF, MAIS DANS LA PENTE ET LE DÉFONCÉ, C'EST BIEN LE LYNX QUI REPREND LES REINES, ET DE MANIÈRE IMPÉRIALE.

n'est certes toujours pas des plus rigides, mais elle gagne enfin un vrai comportement hydraulique. On arrive ainsi à avoir un produit à la fois très confortable mais aussi qui ne rentre pas dans tout son débattement à la moindre sollicitation. Mais cela suppose de ne pas suivre les recommandations du constructeur. Mettez 10 psi de moins que préconisé, et mettez 3 clics à droite depuis la position ouverte de la compression basse vitesse, et vous aurez un truc de fou au regard de ce que Fox nous a offert jusqu'à présent. **À l'arrière, c'est amusant de voir comment la suspension est sèche sur les petits chocs, un comportement très crosseur, mais qui se transforme, comme une libération, dès que l'on tape dans les moyens et gros chocs.** Ce côté sec de la suspension se révèle intéressant sur les relances, dans le fait que le vélo ne pompe pas, mais pas forcément en montée lorsqu'elles sont parsemées de racines et autres pierres (sur des routes forestières type DFCI, le BH monte au train sans souci). La roue arrière paraît bloquée un court instant sur l'obstacle avant de l'avaler tel un ogre. Un phénomène déroutant qui pénalise la prise de vitesse au final. Il faut donc soit anticiper l'obstacle en s'allégeant, soit y aller tout le temps à fond, mais au final ça fatigue.

Dans les virages, il rend coup pour coup et ne tolère guère l'improvisation ou l'excès d'optimisme. La rigidité du cadre, et notamment son triangle avant, impose de le forcer pour l'envoyer dans les virages serrés. Avec cette nouvelle génération de géométries, il ne faut pas hésiter à charger l'avant pour que le pneu accroche, lui faire confiance. Car si vous êtes trop sur l'arrière, la direction ripe et les trajectoires s'élargissent. Il ne faut pas hésiter à pencher le vélo, comme si on voulait planter le guidon au sol, et vous savez quoi ? Ça passe. L'arrière tourne tout seul derrière, et vous sortez du virage avec en plus de la vitesse, le sourire aux lèvres.

Jusque-là, il faut être clair, ce BH ne fait pas longtemps illusion avec sa présentation tape-à-l'œil et sa débauche de technologie. Certes, ça fonctionne correctement, mais pas au point de sortir du lot. Et puis il arrive ce moment mémorable de cette ancienne voie romaine au profil descendant prise à pleine balle, profitant de sa stabilité hors pair, le pied arrière calé sur la base (je rigole à peine tant l'ensemble base/hauban est cent fois trop large. Mais les Lapière l'année dernière l'étaient moins, c'est dire...). Alors que la chaîne profite des grosses vibrations pour donner des signes d'envie d'émancipation et de sortie du plateau de



36 dents, d'un coup la végétation se referme. A peine le temps de freiner que le terrain dévoile des cassures et autres saignées, véritables traumatismes laissés dans le sol par des écoulements d'eau violents. Il ne reste plus qu'à fermer les yeux et espérer que ça passe sans dégât corporel. Et là, changement radical d'atmosphère ! Quelle efficacité, quelle facilité ! **Les suspensions effacent avec insolence les déformations du terrain. Certes la fourche se durcit un peu trop dans l'action, mais cela permet au vélo de conserver son**

assiette. Le vélo semble survoler les obstacles.

L'angle de direction planté à 67,5° fait ici de miracle, quant à la suspension arrière, ce n'est pas 120 mm qu'elle semble avoir mais 30 mm de plus ! Et puis il y a cette caractéristique unique liée au point de pivot concentrique autour de moyeu arrière. Lorsque vous freinez, la suspension travaille toujours, donc la roue reste collée au sol. C'est bon pour l'amorti, et c'est encore meilleur pour réduire les distances de freinage. ■



Ce qu'il faudrait changer

A défaut de pouvoir réduire la largeur du bras arrière trop imposante, on changera le pneu arrière pour un produit beaucoup moins agressif. De quoi redonner au vélo un bon rendement à la hauteur de son cadre. Ensuite, on optera pour une potence plus courte. En l'occurrence la 80 mm a été avantageusement remplacée par une 50 mm. On gagne en maniabilité, et cela permet de ne pas se retrouver avec les bras trop tendus, surtout avec ce tube supérieur rallongé. Enfin, on ajoutera une protection sous le tube diagonal, car ce Lynx en est dépourvu.

Caractéristiques

Géométrie en taille M

Tube supérieur : 620 mm
Tube de selle : 480 mm
Angle de direction : 67,5°
Angle de tube de selle : 74,5°
Bases : 425 mm
Empattement total : 1 180 mm
Hauteur de boîtier : 337 mm

Fiche technique

Tailles : S, M, L, XL
Modèle d'essai : M
Cadre : carbone monocoque
Amortisseur : Fox Float CTD Kashima
Fourche : Fox Float 32 Elite CTD
Freins : Magura MT8, ø180/160 mm
Dérailleur arrière : Shimano XTR
Dérailleur avant : Shimano XTR
Pédalier : Shimano XTR, 36/26
Commandes : Shimano XTR
Cassette : Shimano XTR, 11/40
Roues : DT Swiss Spline One 1501
Pneus : Michelin Grip'R, 27.5x2.35"
Potence : BH Evo, 60 mm
Cintre : BH Evo, 750 mm
Tige de selle : KS Lev
Selle : Prologo X8

Distributeur : BH
www.bhbikes.com

ON AIME

Comportement impérial dans la pente et le défoncé • Une vraie gueule • Polyvalence surprenante

ON REGRETTE

Les manivelles touchent parfois le sol • Bras arrière (trop) large • Potence trop longue • Pneu arrière trop spécifique

RENDEMENT



CONFORT



MANIABILITÉ



STABILITÉ



PRIX/ÉQUIPEMENT



15,6
20