



Taille L sans pédales

12,46 KG

4 772 €

BOLD LINKIN TRAIL SICK DAY 29

Le bolide

Découverte à l'Eurobike 2015 en Allemagne, la marque Bold nous a interpellés et nous n'avons pas été les seuls puisque le jury de ce salon international a même remis à cette société suisse un Award pour son design et son originalité. Impossible pour nous de passer à côté d'un test et nous avons eu du "Bold" de pouvoir tester ce modèle en 29" compatible 27,5+.

Texte et photos : Philippe Palleron

SUR LE

PAPIER

Encore une nouvelle marque ? Oui, mais celle-ci brille par sa différence grâce à une innovation unique en son genre : celle de proposer une intégration complète de son amortisseur dans le cadre. Outre une esthétique épurée, ce concept breveté permet de placer les points d'articulation au plus près de la boîte de pédalier pour équilibrer le centre de gravité du vélo et minimiser les effets du pédalage sur la sus-

pension arrière. Le piston de l'amortisseur est aussi totalement isolé des projections du terrain. Une telle architecture impose de rigidifier au maximum le bras arrière, ses points d'articulation et bien entendu de renforcer les tubes du cadre. Pour cela, Bold a opté pour une biellette très travaillée (mais large pour la rigidité) recevant des points d'articulation à gros diamètre. Le système de suspension arrière est tout simple avec une biellette à axe traversant - au niveau du tube de selle - qui agit sur un basculeur intégré venant actionner le piston de

l'amortisseur. Ce dernier est monté avec la bombonne orientée vers le bas du cadre. Pour effectuer votre premier réglage de précontrainte, il suffit de démonter la protection de cadre sous la boîte de pédalier qui est en fait une trappe d'accès. Ce socle en composite intègre aussi des parties moulées qui guident la câblerie du dérailleur arrière et la durite du frein arrière. L'amortisseur DT Swiss dispose d'une valve de gonflage qui pivote et permet donc un accès facile pour le réglage du Sag. Ces innovations ont aussi permis d'alléger le cadre en limitant le nombre des renforts et en "dosant" l'épaisseur de la matière carbone en fonction des contraintes sur le cadre. Dès lors, on se retrouve avec un cadre très léger annoncé à seulement 2,5 kg en taille M et amortisseur compris. Plusieurs niveaux d'équipements sont disponibles sur le site de la marque avec tout de même une prédilection pour le haut de gamme comme pour notre Sick Day en SRAM XX1 1x11 vitesses et roues DT Swiss fiables et éprouvées... →



Le Bold est particulièrement précis et sécurisant en descente.



Après avoir retiré la protection de cadre en composite, vous avez accès à la valve de précontrainte pivotante de l'amortisseur et à la molette de réglage de la détente.



L'imposant axe de la biellette traverse le cadre et actionne le piston de l'amortisseur. Sur le côté du cadre, une petite "trappe" permet de loger un indicateur pour le réglage du Sag.



Le bras arrière est en Boost 148 ce qui signifie qu'il est plus large pour le montage de roues et donc de pneus en 27,5+. À noter le point de pivot principal très large pour la rigidité.

ESSAI XC polyvalent

En montée, la fourche et la suspension arrière travaillent de concert pour assurer une motricité et une efficacité sans faille.



Fiche technique

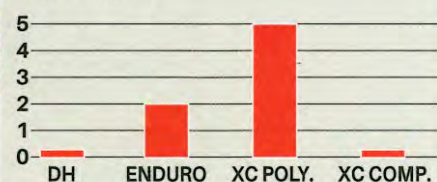
Cadre/débat :	carbone/130 mm
Amortisseur :	DT Swiss X313
Fourche :	RockShox Pike Solo Air RC 140 mm
Commandes :	SRAM XX1 11v
Dérailleur AR :	SRAM XX1
Cassette :	SRAM XX1 11v (10-42)
Pédalier :	Race Face Turbine (30t)
Freins :	SRAM Guide RS (180/180 mm)
Roues :	DT Swiss M 1700 Boost 148
Pneus (AV/AR) :	Onza lbex 29x2.4
Potence :	Race Face Turbine (65 mm)
Cintre :	Race Face Next (740 mm)
Tige de selle :	RockShox Reverb Stealth (31,6 mm)
Selle :	WTB Volt
Pédales :	sans
Tailles :	S/M/L

Géométrie

(mesurée sur VTT de test en taille L)

Tube de selle (mm) :	478
Tube supérieur (mm) :	627
Bases (mm) :	428
Empattement (mm) :	1 180
H. boîtier de pédalier (mm) :	343
Angle direction (°) :	67,7
Angle tube de selle (°) :	74

Pour qui ?



Points forts

Prix/équipement, originalité, légèreté, rendement, confort, polyvalence

Points faibles

Pas de taille XL, site internet en allemand/anglais pour l'instant

VERDICT 9/10

Cet atypique Bold est une vraie réussite. Cela fait un bien immense d'avoir de telles sensations sur un vélo qui saura satisfaire les randonneurs sportifs mais aussi les compétiteurs de trails en montagne.

EN DESCENTE, LE LINKIN TRACE DES TRAJECTOIRES TRÈS SÛRES ET BRILLE DANS LES GRANDES COURBES.

SUR LE

TERRAIN

J'entends déjà les sceptiques dire : « C'est bien l'intégration, mais comment fait-on pour régler son Sag et la détente de l'amortisseur ? » Les ingénieurs de chez Bold et DT Swiss ont bien travaillé car tout est vraiment accessible. On retire la protection de cadre via les deux vis et on a accès à la valve de précontrainte de l'amortisseur. On fait pivoter et on gonfle à la bonne pression. L'opération se complique un peu lorsqu'il s'agit de lire le pourcentage du Sag. Bold a conçu un indicateur transparent qui s'insère dans un petit logement en bas du tube de selle. À l'intérieur de ce logement, une molette avec une graduation unique permettra de connaître votre Sag en lisant en transparence à travers l'indicateur. Il faudra donc être deux pour faire cette manipulation : une personne qui contrôle l'indicateur et le pilote qui reste assis sur la selle sans avoir les pieds sur les pédales. Nous conseillons un Sag proche des 30 %. Ce n'est pas très pratique mais on ne réalise pas ces réglages tous les jours ! Une

grande légèreté se dégage de ce vélo. On n'a d'ailleurs pas l'impression d'être sur un 29" tellement la nervosité et le rendement sont présents. On prend très vite de la vitesse sans trop forcer sur les pédales. En dehors de la selle, l'énergie du pilote n'est pas diminuée bien au contraire, on a l'impression de ne pas avoir de limites. Mais le caractère principal qui se dégage de ce vélo est que sa suspension arrière est prodigieuse d'efficacité. Grande sensibilité en début de course, aucun pompage même en mode compression ouverte, très bonne gestion du rebond, réglages de la compression bien marqués, etc., que de qualificatifs pour cette suspension arrière ! De plus, les gros freinages ne viennent pas comprimer le piston de l'amortisseur qui garde suffisamment de course afin d'absorber les gros chocs. La motricité est en permanence présente et la grande rigidité qui se dégage de l'arrière du vélo autorise des passages en dévers sur tout type de sol même sur terrains gras. Les pneus Onza sont d'ailleurs très accrocheurs sur les sols meubles et humides et participent à conserver

beaucoup de vitesse dans les ascensions. En descente, le Linkin trace des trajectoires très sûres et brille dans les grandes courbes. Les passages triaisants se gèrent avec une bonne agilité et la direction assez vive compense un léger manque de maniabilité dans les évolutions lentes. La fourche RockShox Pike trouve toute sa légitimité sur ce vélo qui aime encaisser les gros chocs en assistant chaque instant son pilote et en l'aiguillant à progresser.