

## Spherik SMT • 4000 \$

# Le meilleur de plusieurs mondes

Relativement jeune sur la scène cyclo, la compagnie de Québec Spherik élargit sa gamme de produits en 2018 avec l'introduction du SMT (Spherik Montagne Trail), un *trail bike* possédant 135 mm de débattement à l'amortisseur et offert en quatre grandeurs (XS, S, M, L). La taille moyenne est équipée d'une fourche de 150 mm et se décline en cinq versions allant d'un prix d'entrée de 2850 \$ à un prix plafond de 5300 \$. Nous avons testé le modèle intermédiaire monté en Sram GX, vendu 4000 \$.

● PAR FÉLIX HUDON

**S**pherik soutient que le SMT est le vélo idéal pour qui désire avoir la possibilité de « rider » le vélo sur les deux grandeurs de roue. C'est pourquoi j'ai insisté pour que les deux ensembles de roues me soient envoyés en même temps que le vélo. Il est à noter que le changement de roues s'opère simplement. La géométrie du vélo demeure donc la même pour les deux formats de roues, à l'exception de la hauteur du boîtier de pédalier, qui passe de 335 mm en 27,5+ à 345 mm en 29 po.

Les ingénieurs de Spherik ont travaillé fort à optimiser la position du centre de masse du

pilote, de façon à équilibrer la distribution du poids sur les deux roues peu importe la taille du cycliste. Ils ont accompli ce défi en faisant varier pour chacune des grandeurs de cadre l'angle virtuel du tube de selle (VSTA). Aussi, ils ont préconisé l'utilisation du standard Super Boost (axe arrière de 157 mm), qui donne lieu à un montage de la roue arrière plus équilibré et solide ainsi qu'à un design rigide du cœur du vélo tout en offrant un bon dégagement au pneu arrière.

Côté plateforme de suspension, Spherik opte pour la simplicité avec un système Horst Link, ou mécanisme à quatre

barres (*four-bar*), qui donne la possibilité de manipuler la courbe de compression et de découpler les forces de pédalage et de freinage du mouvement de la suspension. Le design du triangle avant et l'intégration de l'amortisseur arrière au tube horizontal laissent suffisamment d'espace pour loger un bidon.

La version à l'essai (Sram GX) est équipée des composantes de suspension RockShox – fourche Pike RC et amortisseur Deluxe DebonAir RL. Le groupe Sram GX s'occupe des changements de vitesse, et le freinage est assuré par les remarquables freins d'entrée de





Standard Super Boost avec axe de 157 mm



À vous de choisir la taille des roues



Changement de roues rapide et sans outils



Une belle entrée en matière dans le vélo de montagne pour Spherik

gamme Sram Guide T. L'équipementier Race Face complète la majorité des autres composantes, en un montage tout à fait adéquat pour le prix.

### En 27,5+ : bon positionnement, vivacité et stabilité

Les ajustements de base sont plutôt simples à réaliser en raison des chambres à air uniques de la fourche et de l'amortisseur. J'ajuste la hauteur de ma selle, puis les pressions d'air de la suspension afin d'obtenir un affaissement (*sag*) de 25 à 30% en avant et en arrière. Je décide de commencer l'essai avec les roues 27,5+ montées sur pneumatiques Maxxis Rekon 27 x 2,8, un pneu tout terrain pas très dynamique et opposant une résistance au roulement relativement faible. .

La première mise en jambes me donne la sensation d'être adéquatement positionné, plus relevé, bien centré entre les deux roues malgré une longueur d'atteinte plus courte que sur mon vélo de référence. Les impressions initiales en sentiers sont extrêmement positives, le vélo faisant preuve d'une excellente traction en montée, tout en douceur, en position assise comme debout sur les pédales. Nul besoin de porter une attention particulière au positionnement de son centre de masse, ce qui

sera un atout pour un *rider* moins expérimenté. La suspension demeure active et amortit correctement les obstacles, ce qui contribue au maintien d'une bonne traction.

En montée comme en descente, le vélo se pilote agréablement, et le bon dégagement du tube horizontal facilite le cambrage du vélo et les transferts de poids qui optimisent les appuis. En courbes rapides, où les *g* de la force de gravité augmentent, la suspension fournit un support approprié et fait en sorte que le vélo demeure vivant et stable. En terrain technique, un *rider* expérimenté trouvera rapidement les limites des pneus, le décrochage latéral étant tout de même prévisible en cambrage. Le comportement des pneus est cependant avantageusement par le choix des jantes, qui permettent un bon développement du profil du pneu de format Plus.

En relief plus pentu, le vélo reste cohérent et pardonne les erreurs de trajectoire. Lors de sauts, même relativement petits, on a l'impression d'atteindre le fond de l'amortisseur assez rapidement. Des ajustements mineurs du rebond et de la pression d'air atténueront cette perception de heurt et feront que la suspension demeurera utile. Spherik recommande que le technicien de la boutique qui vendra le vélo travaille sur les réglages, ajoutant au besoin, en fonction des aptitudes et caractéristiques du futur propriétaire, des réducteurs

de volume dans l'amortisseur arrière. Effectivement, un volume moindre rendra plus progressive la courbe de compression de l'amortisseur, ce qui devrait éviter au *rider* dynamique de toucher trop facilement la butée de l'amortisseur arrière, tout en conservant une bonne souplesse en début de course pour une traction optimale.


### En 29 : précision, réactivité, aplomb, dynamisme

Je profite d'une belle journée d'automne pour procéder aux essais successifs des roues 27,5+ et 29, sur le même parcours et dans les mêmes conditions.

Comme promis, le changement des roues s'effectue rapidement et sans outils (une cassette et les disques sont déjà montés), et la roue s'installe directement sur le vélo sans ajustement requis.

En naviguant sur sol rocheux en 29 po, on apprécie immédiatement la légère surélévation du boîtier de pédalier qui fait presque oublier le besoin de synchroniser le coup de pédale en fonction du terrain. Les pneus Maxxis Minion DHF/DHR exercent une excellente traction, et la comparaison avec les 27,5+ fait observer peu de différences à ce chapitre lors des montées. Les virages en vitesse transmettent cependant des sensations sensiblement différentes, le diamètre des 29 po et leur effet sur la force gyroscopique en étant probablement les principales causes.

Le pilotage est précis et réactif, et les courbes se négocient avec confiance et aplomb. Nous trouvons la limite des roues en terrain plus accidenté à haute vitesse, où le maintien de la ligne se précarise, en raison possiblement d'une plus importante flexion latérale des grandes roues. La rigidité globale du cadre compense cependant la flexibilité relative des roues, et l'ensemble procure un pilotage dynamique et engageant.

En résumé, le SMT s'avère un choix judicieux pour qui souhaite explorer les sentiers sans être limité par les capacités du vélo, le tout à l'intérieur d'une fourchette de prix qui concurrencent les marques réputées. Après, c'est à vous de choisir entre les standards 27,5+ et 29! 

### On aime

- Adaptation facile aux standards de roues 27,5+ et 29.
- Excellent rapport qualité/prix - et choix de pneus sans compromis relatif au prix.
- Géométrie de *trail* adéquate.

### On aime moins

- Réglage de la suspension arrière.

[spherikbike.com](http://spherikbike.com)