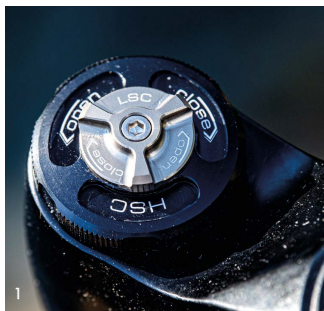


ESSAI

FOURCHE

EXT ERA



Pari réussi

MALGRÉ SON EXPÉRIENCE DANS LA SUSPENSION ET LE SUCCÈS DE SON AMORTISSEUR, EXT A MIS PLUS DE CINQ ANS AVANT DE SORTIR SA PREMIÈRE FOURCHE VTT. C'EST DIRE LA COMPLEXITÉ DE CE GENRE DE PRODUIT, LA CONCURRENCE TERRIBLE QUI RÉGNE SUR CE SEGMENT, ET L'AMBITION DU FABRICANT ITALIEN. L'ERA A FINALEMENT VU LE JOUR EN 2020. SON LOOK EST PLUS CLASSIQUE QUE L'AMORTISSEUR STORIA, MAIS SA TECHNOLOGIE EST BEL ET BIEN SINGULIÈRE, ET SES PERFORMANCES PARTICULIÈREMENT BLUFFANTES. LA FIRME TRANSALPINE ÉTAIT ATTENDUE AU TOURNANT, ELLE N'A PAS RATÉ LE COCHE...

TEXTE & PHOTOS > GREG GERMAIN

1 & 2 > Sur le jambage droit de la fourche, la cartouche hydraulique et les trois réglages classiques d'une bonne fourche d'Enduro : compression basse vitesse (molette grise), compression haute vitesse (molette noire) et rebond (molette rouge). 3 > Côté gauche, c'est plus original avec une cartouche hybride Air/Ressort HS3, associant deux chambres positives ajustables (valves), une chambre négative grand volume et un ressort pour la sensibilité de début de course... De quoi optimiser parfaitement les seuils de déclenchement et le support de la fourche, bien plus précisément et efficacement qu'avec un système de volume spacers conventionnel.

D'une certaine façon, l'efficacité du Storia a contraint EXT à doubler d'énergie pour sortir une fourche qui rivalise avec son amortisseur. Esthétiquement, le résultat est un peu moins sexy ; non pas que l'Era ne soit pas belle et soignée (elle est tout à fait satisfaisante, preuve en images), mais les Italiens avaient frappé tellement fort avec leur amortisseur en terme de design qu'on aurait pu espérer une fourche plus atypique. Mais qu'importe, le challenge était surtout de faire une fourche qui marche bien, aussi bien que le Storia, et qui comme lui marque les esprits. Visiblement, ça n'a pas dû être une mince affaire, puisqu'il aura fallu plus de cinq ans pour que la marque transalpine mette sur le marché sa première fourche. Une attente récompensée par un produit technologiquement original et abouti, dont la spécificité réside dans une cartouche hybride air / ressort nommée HS3, composée de deux chambres positives ajustables, d'une chambre négative, d'un piston flottant et d'un ressort pour la sensibilité en début de course. Présenté ainsi, ça semble complexe, mais pour résumer, disons que ça offre une plage de réglages et de contrôle bien plus grande et précise que sur les fourches courantes ; ça signifie également qu'on gère le seuil de déclenchement et la plongée de la fourche avec la pression d'air, au psi près et sans affecter la sensibilité du ressort, contrairement aux systèmes de volume spacers qui relèvent souvent du compromis. Tout cela se traduit par une sensibilité en début de course honorable, et surtout par un support de fourche assez bluffant, qu'on maîtrise en ajustant la pression dans la deuxième chambre d'air. Concrètement, en dynamique, on reste haut tout en gardant une grande

finesse de fonctionnement sur chaque impact. Honnêtement, une sensation jamais éprouvée jusque-là sur une fourche qui n'ait pas été modifiée par un préparateur au préalable. Impressionnant. Parallèlement, on contrôle la courbe de suspension et le comportement hydraulique avec les réglages classiques de toute fourche Enduro qui se respecte : compression haute et basse vitesses et rebond (comme pour l'amortisseur, il n'y a qu'un seul réglage de rebond). Le tout monté dans des plongeurs de 36 mm et rigidifié par un té en aluminium forgé 7050 T6 au design unique qui remonte 3 cm sur le pivot. Comme vous pouvez le voir, EXT n'a pas lésiné sur les idées et les innovations pour se faire une place sur le marché de la fourche. Trop chère pour imaginer le faire grâce à son tarif, elle le fait grâce à un produit unique, des technologies intéressantes et des performances de haut vol... Pari réussi. Malheureusement, tout le monde ne pourra pas en profiter, du fait de son prix d'abord, mais aussi parce que l'Era n'est à ce jour proposée qu'en version 29" (quatre débaitements possibles de 140 à 170 mm). Si vous roulez en 27.5", il ne vous reste qu'à espérer que les Italiens étoffent leur gamme ■

FICHE TECHNIQUE

VERSIONS 29 pouces x 140 mm / 150 mm / 160 mm (testée) / 170 mm **SPECS**
Plongeurs 36 mm, axe Boost 110 mm, offset 44 mm, largeur de pneus maximum 2,50, disques 180 à 203 mm **RÉGLAGES** 2 chambres d'air, rebond, compressions HSC & LSC **UNVERT** 2,270 Kc version 160 mm, pivot 180 mm, avec axe et étoile **€** 1 779 € fourche Era, 2 599 € pack fourche+amortisseur **CONTACT** www.extremeshox.com (marque), www.lpdvshop.com (France)