

O2BIKERS

2 MOUNTAIN BIKE MAGAZINE

ONTDEKKING

Roadbook: Erezée

Doortocht: Ardèche

Bike Park: La Fenasosa

TESTS 29^{er}

Lapierre ProRace 229

Van Nicholas Zion 29er

Trek Superfly AL 29er

DOSSIER

14 toer & trail schoenen

Maandblad - Verschijnt niet in januari en maart - Viermaandelijkse uitgever: Christophe Meunier, Rue de la Tréfilerie, 34 - B-5650 Welbored

© Markus Greber

WWW.O2BIKERS.COM

#180 - Juni 2012
Bel / Ned €4,30



9 771374 591005

Portret

Robby De Bock
Gino Verweken

Nieuw

Open • Mavic
Canyon • Fox

Raids & marathons

JoBerg2C
Transbiking 09
Cimes de Waimes

Wereldbeker XCO

Nove Mesto Na Morave
La Bresse

Katachtige lenigheid

Wanneer we tijdens een presentatie heel wat fun beleven met een nieuwe bike, kijken we altijd een beetje met gemengde gevoelens uit naar de eerste confrontatie van de nieuwkomer met ons bekende testterrein. Ofwel bevestigt de bike de uitstekende indruk die hij bij de eerste kennismaking achterliet en zijn we in de zevende hemel... ofwel stelt hij zwaar teleur. Gelukkig overkomt dit laatste ons zelden en ook de BH Lynx bleek op ons speelterrein aan de hoge verwachtingen te voldoen.

Mooi meegenomen was het feit dat we voor deze test konden beschikken over bijna hetzelfde model als tijdens de presentatie van een klein jaar geleden: de versie 9.7 van de Lynx 4 met een carbonframe een prijskaartje van 4.399 €. Over het veringconcept kunnen we kort zijn; dat werd in het nummer 170 van dit blad al in het lang en het breed beschreven. Het systeem is een monospil met een overbrengingslink. Net als bij Trek (en nu ook bij de Orbea Occam) doet de as van het achterwiel ook dienst als spil, waardoor de vering soepeler werkt en ze niet blokkeert bij het remmen. De demper is van het zogenaamd zwevend type, aangezien hij niet op de voordriehoek, maar wel degelijk op een verlengstuk van de liggende achtervork is vastgemaakt. Op die manier kan de veerweg beter worden beheerd. Uiteraard stopte de ontwikkeling daar niet, want Dave Weagle werkte ook met Fox samen aan een demper die perfect op het veringsysteem is afgestemd. Ook de geometrie is duidelijk een creatie van dezelfde meester. Daarbij spreekt men niet over de balhoofdhoek, maar wel over de 'mechanical trail' (naloopt), een term die afkomstig is uit de motorfietswereld en die de afstand op de grond aanduidt tussen het verlengde van het balhoofd en een loodrechte as vanuit de wielas. Maar wellicht zaten jullie niet op een technische uitleg te wachten. Wel willen we in dit verband nog even meegeven dat een hoge waarde voor de 'mechanical trail' een stabiele, maar ietwat logge besturing oplevert, terwijl een lage waarde leidt tot een levendiger, maar ook meer onvoorspelbaar stuurgedrag. De Lynx heeft een 'trail' van 80 mm, wat wel iets langer is dan het gemiddelde, maar in de praktijk tovert de bike toch een uitstekend resultaat te voorschijn, zoals we verder in dit verhaal zullen zien. Het frame (inclusief demper) blijkt op de weegschaal 2.640 g te zetten – wat toch wel vrij ver uit de buurt van de beloofde 2.300 g ligt. Een kleine teleurstelling... Maar die vergeten we snel wanneer we zien dat onze testversie helemaal aangekleed 11,4 kg weegt – en dat is dan weer 300 g minder dan de versie waarmee we tijdens de presentatie op stap gingen. Het verschil zit

hem vooral in het onderstel, hoewel dat met een gewicht van 3,8 kg nog altijd niet echt iets is om over naar huis te schrijven. Je hebt het intussen ongetwijfeld al begrepen: dit is geen anorexiamodel waarvan iedere gram werd afgevlind, zodat hij zo aan de start kan verschijnen van een wedstrijd. Wanneer we de montage van iets dichterbij bekijken, zien we ook meteen waarvoor dit model in feite bestemd is. Op deze bike is de complete XT-groep gemonteerd – met uitzondering dan van de Formula R1-remmen. Maar dit zijn stoppers die nog altijd heel direct reageren en veel remvermogen bieden. De vork is een Fox F32 RL met een FIT-cartridge, die eens te meer op een onberispelijke manier doet wat ervan wordt verwacht. De wielen zijn weliswaar licht, maar niet al te stevig... en ze hebben de vervelende neiging om de onderkant van het ventiel van de binnenband door te snijden. Maar dit is zo ongeveer het laatste punt van kritiek dat we kunnen formuleren. Ook al omdat een tubeless-montage (waarop de bike in feite is voorzien) dit probleem onmiddellijk uit de wereld helpt. Het resultaat is een bike met een montage die niet echt licht is, maar wel vrij stevig en betrouwbaar uitvalt. De ideale keuze dus voor de toer- of de marathonrijder die met dit model met een gerust geweten aan een lange (en misschien zelfs meerdaagse) rit wil beginnen.

Toch nog een belangrijke opmerking voor deze laatste categorie bikers: de versnellingen van de XT-groep en zijn dubbele kettingblad (28/40 in combinatie met een cassette van 11-36) is nogal 'fors', waardoor de Lynx misschien minder soepel dan verwacht lange en lastige beklimmingen zal opstomen. Rekening houdend met het globale gewicht en de roeping van de bike zou een drievoudig of een kleiner dubbel kettingblad (24-38 als we bij Shimano willen blijven) wellicht een betere keuze zijn geweest. Niettemin is dit een bike waarmee je maar één ding wil doen: er zo snel mogelijk het terrein mee induiken. Ook al omdat de afwerking door iedereen als prachtig wordt ervaren. Met de Lynx rij je dan ook gegarandeerd 'in the picture'...



De achterdemper is zwevend gemonteerd en is dus in het verlengde van de liggende achtervork bevestigd. De zitbuis is hierdoor onderbroken, zodat er plaats is voor een onderdeel dat de demper verlengt



De fameuze Split Pivot, een achteras die dienst doet als spil en die onder meer voorkomt dat de vering bij het remmen blokkeert. Let ook op de Postmount-rempatten en de opmerkelijke afwerking van het frame dat aan de moderne standaarden beantwoordt met een PF92 trapshuis, een Direct Mount voorderrailleur, interne kabelgeleidingen, een conisch balhoofd en een QR15 en X12-as.



Soepele lynx

De eerste indruk die je krijgt aan het stuur van de Lynx, is het gevoel dat je vrij ver naar voren leunt. De stuurpen is immers vrij kort (85 mm), terwijl de bovenbuis niet eens zo lang is. Niet echt een geruststellend gevoel als je van plan bent om je hiermee op steile afdalingen te wagen. Een langere stuurpen was misschien beter geweest... Toch verdwijnt die onzekerheid snel zodra het echte werk begint. De geometrie bijvoorbeeld blijkt in de praktijk uitstekend in elkaar te zitten. Met deze bike kun je vlijmscherp sturen – zowel op technische beklimmingen als in afdalingen en zowel op slingerende singletracks als in lange snelle bochten. Bovendien blijkt onze katachtige heel speels en doet hij niets liever dan van de ene oneffenheid naar de volgende te springen. Kortom, hier is heel wat lol te beleven en krijg je steeds meer vertrouwen in je tweewieler. Uiteraard is dat ook te danken aan de achtervering. Zodra je de juiste instelling hebt gevonden, blijft de vering het wiel zelfs in de lastigste omstandigheden stevig tegen de grond drukken. Dat voel je duidelijk bij steile technische beklimmingen, waar de grip bijgevolg van een heel hoog niveau is. In bergafstukken worden snel opeenvolgende schokken uitstekend opgevangen, waardoor je op een uitmuntende stabiliteit kunt rekenen. Alleen bij grote schokken is het even opletten geblazen – niet omdat de vering slecht zou werken, maar wel omdat ze integendeel zo goed werkt bij alle andere oneffenheden, dat je snel vergeet dat je in feite slechts over een veerweg van 100 mm beschikt... Een andere troef van deze vering is het comfort dat ze biedt – in die mate dat

we met de Lynx ook gerust aan de start zouden verschijnen van heel lange ritten. In die omstandigheden is overigens ook de betrouwbare montage een groot pluspunt. En met zijn rendement zou hij zeker geen modderfiguur slaan bij dit soort oefeningen. Net als bij veel full-suspensions met een vrij actieve vering heb je altijd een beetje de indruk dat de vering niet helemaal ongevoelig is voor de bewegingen van de pedalen. Die reactie heeft weliswaar weinig impact op het rendement, maar toch kom je vaak in de verleiding om het ProPedal-systeem te activeren, zodat het licht schommelende effect helemaal wordt vlak gestreken. Zelfs wanneer je bij het versnellen recht op de trappers gaat staan, merk je dat de vering niet de minste negatieve invloed heeft op het rendement. Alleen het gewicht – en dan vooral van de wielen – duwt je regelmatig met je neus op de feiten: dit is echt geen XC-volbloed. Met een goed stel wielen zou je het rendement – dat van huize uit al van een behoorlijk niveau is – ongetwijfeld nog kunnen verbeteren. Uiteindelijk zouden we durven te stellen dat de Lynx zijn naam niet heeft gestolen: dit model is soepel, levendig en nauwkeurig. Alleen jammer dat hij wat zwaar uitvalt. Maar dat zien we graag door de vingers, ook al omdat het geboden rendement uitstekend is en de bike ook in afdalingen heel wat plezier biedt. Dit is met andere woorden een geslaagde fiets die zowel in de smaak zal vallen van een speelse en avontuurlijke toerrijder als van een marathonrijder die vooral oog heeft voor de doeltreffendheid van een bike over lange ritten.

✎ Martin Cugnion

BH Lynx 4 Carbon 9.7

www.bhbikes.com

PRIJS: 4.399 €

GEWICHT: 11,405 kg

Frame

Maat: M
Standover hoogte: 76 cm
Andere afmetingen: S/L/XL
Buizen: Carbon monocoque
Type: Mono + link Split Pivot
Demper: Fox RP2 Boost Valve
Veerweg: 100 mm
Regelingen: R/ProPedal
Gewicht: 2.640 g

Vork

Model: Fox 32F RL Fit
Type: lucht/olie
Regelingen: R/L
Veerweg: 100 mm
Gewicht: 1.635 g

Lagers

Balhoofd: Titan Tapered full integrated
Trapas: Shimano BB90PF

Wielen

Wielen: DT Swiss M1800 All Mountain
Naven: QR15 - 135x12 mm
Banden: Continental Mountain King & X King 2,2
Gewicht: Voorwiel: 1.555 g - Achterwiel: 2.155 g

Transmissie

Derailleurs: Voor: Shimano XT direct mount
Achter: Shimano XT 10 speed
Shifters: Shimano XT
Traparmen: 175 mm
Ketlingbladen: 40/28
Vrijwiel: Shimano XT 11-36 10 speed
Ketling: Shimano XG-X

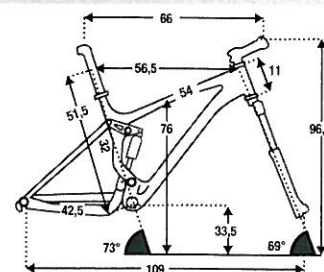
Remmen

Model: Formula R1 160/160 mm

Uitrusting

Stuurpen: Titan Superlite 85x31,8 alu
Stuur: Titan Superlite 660 mm alu
Handvatten: Titan LockOn
Zadel: Prologo Zero Pro Stn
Zadelpen: Titan by Promax 31,6x350 mm

Geometrie



Evaluatie

Comfort: ■■■■■ Toeren: ■■■■■
Rendement: ■■■■■ Sportief toeren: ■■■■■
Wendbaarheid: ■■■■■ Cross-country: ■■■■■
Stabiiliteit: ■■■■■

Voor wie?

Voor de marathonrijder of de toerder die op zoek is naar een doeltreffende, betrouwbare en amusante full-suspension

Sterke punten

Geometrie, vering

Zwakke punten

Klein kettingblad te groot

