



**MOUNTAIN BIKE**

RIVISTA MENSILE DI TECNICA  
GRAN FONDO E AVVENTURA  
LUGLIO 2012  
€ 5,00 (in Italia)

**7**

**200  
PAGINE**



# ENDURO

Nata in Italia  
e in Francia  
dilaga  
nel mondo  
E' per gente  
con grandi  
attributi...

**50 ORE  
Specialized Camber**

**OLMO GRAN GOBI**

Un angolo  
meraviglioso  
tra Basilicata  
Puglia e Calabria

# POLLINO selvaggio la foresta e il guado



**La Mtb conquista il Sud  
Reportage di una prova  
estrema per durezza  
piacere e scoperta**

**Novità Bh 2013**

# Pivot coassiale sulla Lynx 6

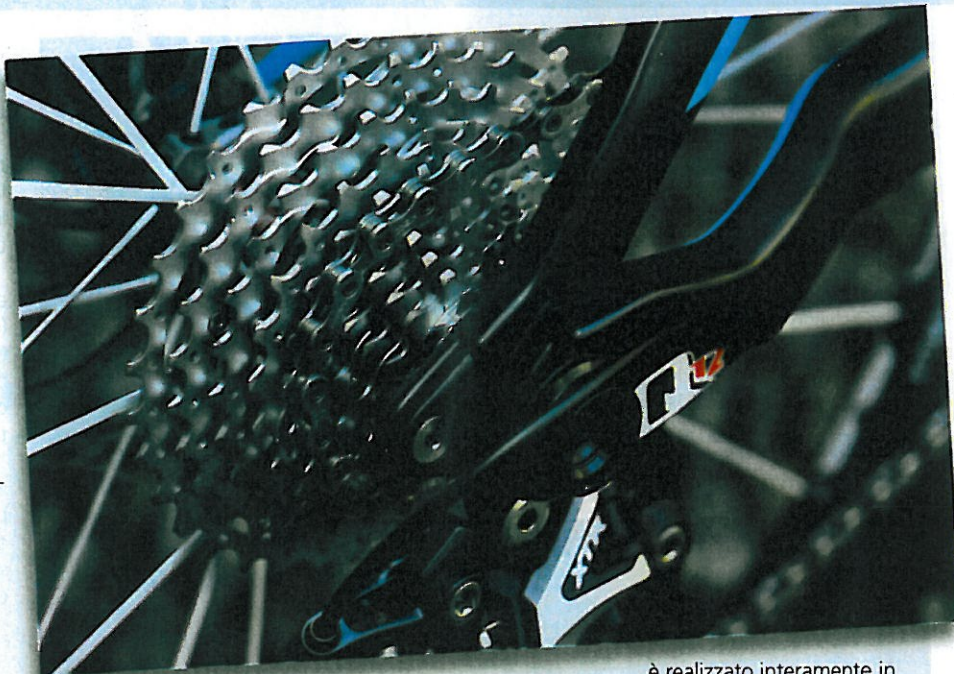
L'asse del mozzo e quello del fulcro posteriore della sospensione sono coassiali, secondo i dettami stilistici della geometria Split Pivot ideata da Dave Weagle. La Lynx 6 di Bh si segnala per il telaio in carbonio monoscocca per la geometria fortemente orientata al divertimento e per la grande rigidità torsionale del carro. Travel da 150 millimetri e sospensioni Fox con sistema Ctd tarate specificamente per questo modello di bici

## Ufficio Tecnico

**H**ONDARIBBIA - Per il prossimo anno il reparto full di Bh, potrà contare su un nuovo modello pensato per un uso all mountain, la Lynx 6. Questa affiancherà in catalogo la già presente Lynx 4, ma si colloca un gradino sopra in termini di escursione visto che parliamo di 150 millimetri di corsa. A prima vista la nuova Mtb ricorda molto il disegno e la geometria della serie 4, ma poi osservandola più attentamente si notano uno ad uno tutti gli elementi che la differenziano.

## Perno coassiale

Il telaio è realizzato in carbonio monoscocca ad alto modulo unidirezionale e in alcuni punti dove il carico è maggiore, come ad esempio nelle sedi dei fulcri della sospensione, qui la fibra è intrecciata in modo da essere ancora più resistente e duratura. Il peso del solo telaio è rimasto invariato: 2,3 chilogrammi come per la sorella minore. Anche il disegno dei tubi a grande linee richiama il progetto della Lynx 4, l'obliquo adotta dimensioni maggiorate per poi sviluppare una zona molto possente all'altezza del tubo sterzo, le cui estremità hanno diametri differenziati. Il frontale del telaio ha un design molto curato grazie anche al passaggio dei cablaggi all'interno del tubo orizzontale. Proseguendo scendiamo poi verso la zona del movimento centrale



dove troviamo grosse novità. Innanzitutto la scatola del movimento centrale (di tipo PressFit 92) è interamente in carbonio. Appena sopra troviamo il perno passante da 17 millimetri che vincola i foderi orizzontali asimmetrici al tubo verticale, mentre all'altra estremità dei foderi troviamo un'altra novità: l'asse del mozzo (di tipo passante da 142x12) e il pivot sono di tipo coassiali. Il carro posteriore, la cui parte inferiore è stata completamente ridisegnata,

è realizzato interamente in composito ad eccezione del bilanciante dell'ammortizzatore che è in alluminio, unica parte in lega leggera che troviamo sul frame. Tutti questi particolari rendono la bici ben stabile, reattiva e capace di trasmettere tutta la potenza di pedalata alla ruota posteriore.

## Sterzo da enduro

Infatti, come già detto in apertura, Bh ha curato molto lo sviluppo delle sospensioni



## In gamma anche tre versioni in alluminio

I modelli di punta sono in fibra di carbonio, ma Bh ha previsto anche tre varianti in lega d'alluminio. A destra, si nota la struttura asimmetrica dei foderi bassi con ponticello oversize di rinforzo Sotto, il tubo di sterzo ha le canoniche misure tapered e forme molto arrotondate sul frontale. A sinistra, il pivot e il mozzo sono coassiali secondo lo schema previsto dalla geometria Split Pivot di Weagle. In questo modo la rigidità torsionale è molto elevata e il rendimento della sospensione in frenata è migliore.

da 150 millimetri. Tutta la zona dell'avantreno è stata concepita in modo da far aderire la ruota perfettamente al suolo e avere un grip ottimale, basti pensare che l'angolo di sterzo misura 66,4 gradi con un copertone da 2,2", mentre per la parte posteriore troviamo nuovamente il sistema Split Pivot, disegnato da Dave Weagle, e che si basa su tre elementi fondamentali quali: trazione, efficienza di pedalata e rigidità del mezzo che porta poi a una migliore manovrabilità. Altra novità la troviamo poi nel bilanciamento dell'ammortizzatore caratterizzato non più dal sistema Starlink della Lynx 4 (e che prevede due parti accoppiate tra di loro), ma un unico pezzo, in grado di incrementare la rigidità torsionale della parte posteriore della bicicletta. Questo nuovo disegno del bilanciamento prende il nome di Monolink. Per la Lynx 6 Bh ha deciso di adottare sospensioni Fox e sul modello che abbiamo visto in anteprima figuravano le novità 2013 dell'azienda americana. Per quanto riguarda la forcella parliamo di una Fox 32 Talas con perno passante da 15 millimetri e steli con trattamento Kashima Coating, mentre per l'ammortizzatore il modello è il Float Ctd Remote, sempre con trattamento in Kashima Coating. Entrambe le sospensioni si possono controllare simultaneamente con un unico comando remoto che ha tre modalità disponibili: climbing, trail e descend. Bh ha dichiarato che adotterà sulla gamma Lynx 6 solo sospensioni Fox.



Sei sono le versioni 6 che troveremo nel catalogo 2013: tre per la serie Carbon e tre per la linea in alluminio. Per quanto riguarda i gruppi ci sarà la possibilità di montare solamente quelli della Shimano ed è prevista anche l'opzione del solo frameset. Per il sistema frenante vedremo sulle Lynx 6 i modelli Magura e Formula, mentre i freni Shimano saranno adottati solo sui modelli in lega leggera. Per quanto riguarda le colorazioni, per ora ce n'è solamente una per il carbonio (quella delle foto) e due per i modelli in alluminio: nera/bianca e nera/rossa. Queste Mtb saranno in scena ad Eurobike, dopo di che le troveremo in commercio da metà settembre in poi.

