

Nº11

► SHIMANO EP8  
JAPÓN ATACA CON FUERZA



LA REVISTA LÍDER DE LA  
BICI eLÉCTRICA DE MONTAÑA

ESPECIALES  
BIKE



BH <sup>⚡</sup> NUEVA  
**XTEP  
CARBON**  
FIBRA CARBONO+720WH

**8 e-MTB  
2021**

- CANNONDALE** Moterra Neo Carbon 1
- CANYON** Neuron:On 8.0
- GIANT** Reign E+ o Pro
- LAPIERRE** Overvolt GLP 2
- MENDIZ** EX30
- ORBEA** Rise M-Team
- SCOTT** Ransom eRide 910
- SPECIALIZED** Turbo Levo SL Comp Carbon



INFORME  
**RIÑONERAS**  
Elige cuál se adapta a ti

**+**  
RUTA  
**SUIZA**  
LOS MEJORES  
SENDEROS DE LOS  
**ALPES**

Pág. 92

3,95€

eBike #11



www.mountainbike.es

VISITA:  
**MOUSTACHE**  
La fábrica de sonrisas

**MECÁNICA  
SUSPENSIONES**  
Ajuste rápido del sag

motor  
press  
iberica

E-BIKE #11 / 2020 / WWW.MOUNTAINBIKE.ES / INFORME RIÑONERAS / BH XTEP 2021 / MECÁNICA SUSPENSIONES / RUTA SUIZA / VISITA MOUSTACHE

RUTAS

**TRAIL / ALL MOUNTAIN**

ENDURO

12

# BH XTEP CARBON LYNX 6 PRO-SE

8.799€

29"  
160mm

720WH

Shimano  
EP8

**BH CONTINÚA ESCRIBIENDO SU PROPIO CAMINO EN LAS EMTB CON ESTA NUEVA XTEP CARBON, EN LA QUE APUESTAN POR MAYOR INTEGRACIÓN Y UN CUADRO SINGULAR PERO MÁS CERCA DE UN DISEÑO CONVENCIONAL.**

**Q**ue BH lleva años revelándose en el mundo del eMTB ya no es una sorpresa. Con la nueva Xtep Carbon la marca alavesa continúa siguiendo su propio camino apostando por soluciones diferentes y únicas. Ya lo hemos visto anteriormente en las AtomX o en la familia Core de gravel y carretera, BH se muestra inconformista y busca dar una vuelta de rosca más a sus productos "motorizados". De esta manera ha surgido la nueva Xtep, una bici que vuelve a destacar de entre los modelos de 2021 de las diferentes marcas por apostar por un cuadro peculiar, más convencional que el de las AtomX en numerosos aspectos pero en el que ya te habrás fijado que destaca el atípico tubo diagonal, el que aloja la batería en su interior, con una peculiar forma curvada.

Esta curva tan llamativa no es solo una forma estética de distinguirse de su competencia, les ha permitido poder instalar una batería de 720 Wh de extracción por la parte superior, de una forma también muy característica -hacia arriba-, de manera que se logra un cuadro más sencillo estructuralmente (no tiene aperturas laterales o inferiores que añaden más peso porque requieren de refuerzos y/o mecanismos extra) y por tanto más ligero. 2.200 g es la cifra de la que presume BH (sin

motor, batería ni amortiguador). Estamos hablando de un peso que si se tratase de una bici de medio/largo recorrido de suspensiones normal, es decir, no-eMTB y pesado sin amortiguador, sería una cifra de las mejores del mercado. Ahora imagina que estamos hablando de una eMTB, con lo que podemos afirmar que estamos ante uno de los cuadros de eMTB con largo recorrido de suspensiones más ligeros, especialmente con una autonomía tan generosa. Otro aspecto al que se debe la forma de este tubo es a que BH ha querido hacer un cuadro más bajo (el Standover, es decir, altura de la parte central del tubo horizontal al suelo), una característica relacionada directamente con el aplomo y manejabilidad de la bici.

Pero hablar de la Xtep no solo es hablar de su tubo diagonal, sino también de muchos detalles relacionados directamente con la integración, como el botón de encendido en el cuadro (en la tapa de la batería realmente), el portabidón, el cableado interno que se esconde en la bici directamente en la tapa de la dirección, la bieleta con la tornillería oculta e incluso el cierre de sillín invisible. Detalles que en conjunto hacen que sea uno de los cuadros más completos y avanzados del momento. Respecto a la que podemos considerar su predecesora, la AtomX (aun-

**LA LLAMATIVA CURVA DEL CUADRO LES HA PERMITIDO BAJAR EL CENTRO DE GRAVEDAD E INCREMENTAR LA RIGIDEZ.**



**CUADRO** Fibra de carbono. **AMORTIGUADOR** Fox Float DPX2 Factory. 160 mm. **HORQUILLA** Fox 38 Float Factory. 160 mm. **MOTOR** Shimano EP8. **BATERÍA** X System. 720 Wh. **DISPLAY** Shimano EM800. **PEDALIER** Shimano. 34d. **CAMBIO** Shimano Deore XT. 12v. **MANDO CAMBIO** Shimano Deore XT. **CASETE** Shimano CSM8100. 10-51d. **CADENA** Shimano CNM6100. **FRENOS** Shimano Deore XT M8120. 203 mm. **DIRECCIÓN** Acros ICR IPS. Semi integrada. **POTENCIA** Race Face Aeffect 35. 40 mm. **MANILLAR** Race Face Aeffect Riser 35. 780mm. **PUNOS** Ergon GE1-Factory. **SILLÍN** Prologo Proxim W450 Stn. **TIJA SILLÍN** Race Face DP Aeffect. 125mm. 31.6. **RUEDAS** DT Swiss H1700 TR. **NEUMÁTICOS** Maxxis Minion DHF/DHR. 120 TPI, Terra EXO TR 29x2,5/2,4". **PESO** 21,89 kg. **TALLAS** SM, M, L y XL. **PRECIO** 8.799,90€. **+INFO** BH Bikes. 945 13 52 02. [www.bhbikes.com](http://www.bhbikes.com)

TEXTO: HÉCTOR RUIZ · FOTOS: CÉSAR CABRERA

13



**>POR DENTRO MEJOR.** La dirección se ha encomendado a la marca germana ACROS, que también se une al ICR (Internal Cable Routing).



**>PORTABIDÓN INTEGRADO:** en la unidad probada el plástico es algo rígido y en ocasiones cuesta un poco extraer el bidón, cosa que no pasa en la versión de serie.



**>CIERRE DEL SILLÍN** queda integrado en el tubo superior, de acceso por arriba y con el tornillo oculto tras una goma, también integrada en sus formas con las del cuadro.



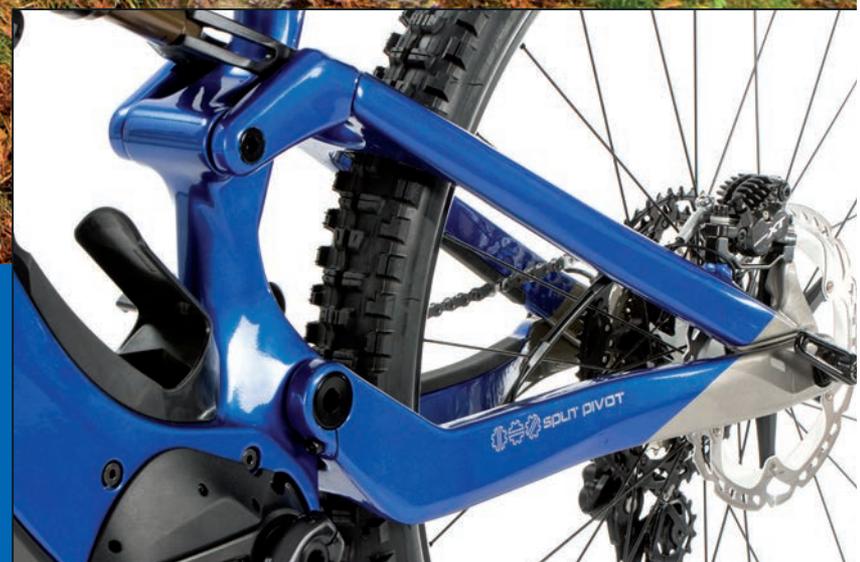
**>APLOMO.** El bajo Standover de la Xtep Carbon se nota en los descensos, con la sensación de ir muy pegados al terreno.

que ahora ambas conviven en el catálogo, con distintas motorizaciones), las cifras de rigidez son, como cabría esperar, superiores. En concreto al pasar del tubo principal recto con la dirección “en voladizo” a este nuevo tubo curvo, han aumentado la rigidez en nada menos que un 70%. En el triángulo trasero se ha alcanzado un 36% más, gracias al sobredimensionamiento del eje concéntrico Split Pivot. Las vainas y tirantes también son muy musculosas, con un tirante de unión muy reforzado en los últimos, aunque es cierto que el paso de rueda trasero no es especialmente elevado. Con el balón 2,4” del Maxxis Minion DHR trasero que monta de serie no queda mucho margen, con lo que si queremos montar balones más generosos que esta medida no será posible en la Xtep.

**DECIDIDOS CON SHIMANO**

BH ya ha trabajado con distintas marcas de motores en sus bicis eléctricas, especialmente con Brose en los modelos presentados durante los últimos años (como el AtomX) y con Shimano más recientemente, y en la búsqueda de un motor ligero para el concepto de la nueva Xtep Carbon ha sido el EP8 el motor elegido. Su peso ha influido, con una cifra de 2,6 kg (unos 300 g menos que el Brose), además de la gestión que hace de la batería, de la que hace un muy buen consumo de cada una de las celdas de su batería. BH anuncia una autonomía de 155 km, algo que obviamente puede suceder en las mejores condiciones (rutas en terreno llano principalmente) y sin atrevernos a pasar del modo ECO. Aunque no es fácil llegar a este nivel de economía de consumo, sobre todo si pedaleamos en terrenos técnicos, en nuestras rutas habituales es cierto que no le hemos visto el fin ni hemos estado cerca de verlo (no hemos llegado a consumir nunca las dos últimas rayas de batería). Otra característica del Shimano que nos ha

**2.200 G DE PESO EN SU CUADRO DE CARBONO (SIN AMORTIGUADOR, BATERÍA NI MOTOR). UNA CIFRA QUE, SI NO FUESE ELÉCTRICA, LA COLOCARÍA ENTRE LOS CUADROS MÁS LIGEROS DE LARGO RECORRIDO DE SUSPENSIÓN.**



**>EL MOTOR SHIMANO EP8** permite una cadencia máxima de asistencia hasta 130 rpm, y el par máximo (potencia real) es de 85Nm. Las vainas sobredimensionadas son parte de la personalidad de la Xtep Carbon. Mantiene el sistema Split Pivot de suspensión trasera.



**>BH UNIQUE.**  
Podemos personalizar el cuadro con 32 opciones para el color principal y otras 32 para los detalles.

**>DT SWISS H1700.** Este modelo específico para eMTB tiene un ancho interno de 30 mm.

**>¿AERO?**  
Más allá de lo aerodinámico, el cableado a través de la dirección elimina el exceso de cables.

**>OCULTO.** Parte de la tomillería queda escondida y muy limpia.



> Integración muy elevada.  
> Comportamiento suspensiones.  
> Polivalencia.



> Recorrido tija telescópica.  
> Paso de rueda trasero.  
> Precio de acceso elevado.



**>SIN RUIDOS.** Tanto vaina como tirante derecho se han envuelto en goma de alta densidad para absorber los golpes de la cadena. Se suman a la protección bajo el motor y el cuadro de grandes dimensiones, para evitar daños por el impacto de una piedra. La horquilla Fox 38 es el máximo exponente del momento en Enduro y eMTB, en esta versión con cartucho FIT4 más sencillo de regular que el meticoloso GRIP2.



**>LA LONGITUD DE VAINA** es de 465 mm. Ha crecido un poco respecto a la AtomX Carbon, cuya medida es de 461 mm.



**> GEOMETRÍA ENTRE DOS MUNDOS.** BH suele dar en el clavo en sus geometrías en función del uso al que va destinada la bici. En la Xtep Carbon reúne comodidad y agilidad, un combo ideal para una eMTB como esta.

**“DOS VERSIONES, LAS XTEP 6, CON 160 MM DE RECORRIDO EN AMBOS EJES Y LAS XTEP 5.5, CON 140 MM.”**

16



gustado mucho es su forma de transmitir su potencia. Aunque alcanza 85 Nm, siendo uno de los más potentes del mercado (en torno a unos 5-10 Nm más que otros motores aunque 5 Nm inferior al Brose al que releva), además de copar un peldaño en el podium en la relación peso-potencia, incluso recurriendo al modo Boost (el de máxima asistencia) no llegamos a sentir ese tirón fuerte que se aleja de las sensaciones de una bici tradicional. En cambio la potencia se va liberando más gradualmente, los 85 Nm están ahí a nuestro alcance, pero tenemos que acelerar un poco la cadencia o apretar más fuerte las bielas si queremos desencadenar todo el potencial. Es decir, unas sensaciones más “pulmonares” y menos artificiales.

**EN 160 Y 140 MM**

Citar todos los modelos y variantes de bicis eMTB que BH fabrica nos ocuparía toda esta página y parte de la siguiente, de hecho son más de 70 bicis las que ya ofrecen en total (contando las de otras disciplinas como urbanas o gravel). Quizás por eso esta familia de lanzamiento de las Xtep solo cuenta con 5 modelos en total, divididos en tres versiones Xtep 6, con 160 mm de recorrido en ambas suspensiones, y los dos Xtep 5.5, con 140 mm, un modelo algo más enfocado al pedaleo y con componentes un poco más ligeros, especialmente en materia de suspensiones. Las primeras tienen unos montajes a prueba de bombas, con horquillas Fox 36 e incluso una Fox 38 en este modelo 6 PRO-SE tope de gama, mientras que las de 140 mm confían en una Fox 34. Todas cuentan con la batería de 720 Wh y con ruedas de 29”. Los precios de acceso son de 6.990,90€ en el caso de las 5.5 y de 7.199,90€ en el de las Xtep 6, no precisamente al alcance de cualquier bolsillo.

**¿TRAILDURO?**

Catalogar una bici dentro de un segmento es en la actualidad casi tan necesario como difícil. Eso es lo que nos ha sucedido con la Xtep que hemos probado. De entrada no tenemos la sensación de que se trate de una bici nada extrema, de hecho es más bien ligera y cómoda de posición como una de categoría Trail. El cuadro, al tener esas formas curvas y con tubos de tamaño generoso también engaña al ojo, no parece ser lo larga que es, pasando del 1,2 m en talla M. Cuenta además con un ángulo de dirección de 65,5°, una medida que nos anuncia sus intenciones de estabilidad y control. No obstante tiene un Reach algo corto (431 mm) en comparación a lo que se ve hoy día en otras marcas, con lo que la posición de pilo-

taje se puede definir como más cómoda que agresiva de cara a los descensos, y con una sensación total de dominio y manejabilidad. Si por algo suelen destacar las BH es por sus el rendimiento de sus sistemas de suspensión, y en esta Xtep su fórmula se vuelve a repetir. Da igual que pedalees con la compresión del amortiguador totalmente abierta, que si llevas el amortiguador bien regulado no vas a notar vainenes atrás, de hecho no hemos necesitado el bloqueo en ningún momento. Bajando encontramos esa sensación de aplomo y de ir pegados al terreno que tanto se busca en bicis de largo recorrido de suspensiones, sin preocuparnos qué pasa atrás ya sea en una bajada repleta de raíces como si es en la recepción de un cortado entre piedras. Sin ser una bici 100% de Enduro, desde luego “no se queja” cuando le damos caña bajando. De hecho para un uso en el que le vayamos a exigir mucho cuesta abajo, no le vemos muchas pegas, especialmente teniendo en cuenta la todopoderosa Fox 38 que monta -que puestos a pedir hubiéramos preferido el cartucho GRIP2 en lugar del FIT4 de 3 posiciones, por aquello de contar con un extra de

personalización del tacto- y el buen hacer del Fox DPX2 trasero, aunque aún queda un pequeño margen de mejora en caso de que montemos un amortiguador de muelle, quizás excesivo para esta bici en la que el rendimiento pedaleador y la ligereza no dejan de ser cruciales. El tamaño del neumático trasero puede ser un freno, ya que al estar limitados a un balón de en torno a un 2,4”, nos condiciona a la hora de “enbrutecer” las ruedas. La tija RaceFace Aeffect también nos ha llegado a coartar en algunas circunstancias, al tener un recorrido de 125 mm en lugar de 150 que sería lo deseable, aunque es un componente que podemos sustituir si lo consideramos imprescindible. Las protecciones que tiene el cuaro en numerosos lugares también son un buen seguro para esos días de sendas técnicas, de hecho nosotros hemos llegado a escuchar las piedras golpear bajo el motor y el cuadro y al examinar con detalle no hemos encontrado daño alguno. Frenos, transmisión y otros componentes como el combo potencia-manillar Aeffect de RaceFace, cumplen con creces y no han mostrado debilidades en ningún momento. 

**EL CONECTOR** para cargar la batería queda oculto en la tapa de la misma, con lo que se han ahorrado tener que instalarlo en mitad del cuadro.

18

**Concepto X**  
**LO HACE FACIL**



La Xtep Carbon se basa en el mismo concepto que la AtomX en el que el tubo diagonal es el gran protagonista, con la batería de gran autonomía ocupando todo su interior. Para extraer la batería podemos hacerlo por dos vías, o mediante el Smart Key Bracelet (una pulsera) que acciona un pequeño motor que abre la cerradura, o directamente a través de una llave (se suministran dos con la bici).

Lo peculiar es que al abrir la cerradura, ya sea por una vía o por otra, la tapa de la batería gira automáticamente 90°, quedando al descubierto el puerto de carga. Tirando de la tapa hacia arriba podemos extraer la batería al completo.

**Álvaro OLASOLO**

*Responsable de comunicación  
BH Bikes*

**Teniendo en el catálogo una bici tan personal y tecnológicamente avanzada como las AtomX, ¿de dónde surge la necesidad de crear una plataforma nueva?**

Realmente la plataforma Xtep con motor Shimano E8000 existe ya desde 2019, cuando llegó para complementar la gama y convivir con la AtomX de motor Brose S, bajo el mismo concepto de cuadro X System. Encontrábamos una gran demanda de los dos sistemas dependiendo del motor por lo que decidimos diversificar apostando por ambos. Más tarde, a mediados de 2019 presentamos la AtomX Carbon con motor Brose S Mag y ahora hemos seguido con nuestra apuesta por la innovación al evolucionar el concepto X en el desarrollo de la Xtep Carbon.

**En este momento las Xtep comparten catálogo con las AtomX.**

**¿Cómo decidimos entre una u otra?**

La diferencia fundamental entre las dos se encuentra en el motor, el funcionamiento entre Brose y Shimano es diferente y queremos ofrecer bicicletas según las preferencias del usuario. Aunque también hay que valorar un punto clave, la estética. Ambas cuentan con un diseño muy característico, con una esencia que las hace únicas en el mercado. Además, al ser la Xtep Carbon nuestro último lanzamiento, cuenta con mejoras importantes en cuanto a rigidez, peso e integración. Añadimos también un portabidón para bidones estándar.

**La batería es uno de los aspectos más peculiares de la nueva Xtep por su forma curva. ¿Ha sido éste una de las partes más difíciles de desarrollar?**

Así es, la batería curva ha sido uno de los mayores retos dentro del proyecto. La forma de la batería y el posicionamiento de las celdas en su interior ha requerido de cálculos complejos para conseguir la mayor densidad energética posible y una extracción sencilla. Hemos buscado diseñar un tubo diagonal más estrecho que el de otras ebikes, para tener mayor comodidad y más libertad de movimiento sobre la bici. El objetivo se ha cumplido, al lograr una batería de dimensiones reducidas con una de las mayores capacidades del mercado, 720Wh.

**¿Por qué continuáis fieles al sistema Split Pivot?**

Seguimos fieles porque consideramos que es el sistema de suspensión más eficiente, que además nos permite desarrollar bicicletas para todas las categorías, desde recorridos de XC hasta Enduro. El Split Pivot se ha convertido en la seña de identidad de todas nuestras dobles.

**Examinando todos los modelos Xtep, solo vemos ruedas de 29".**

**¿Habéis descartado otras medidas para siempre en este tipo de bici?**



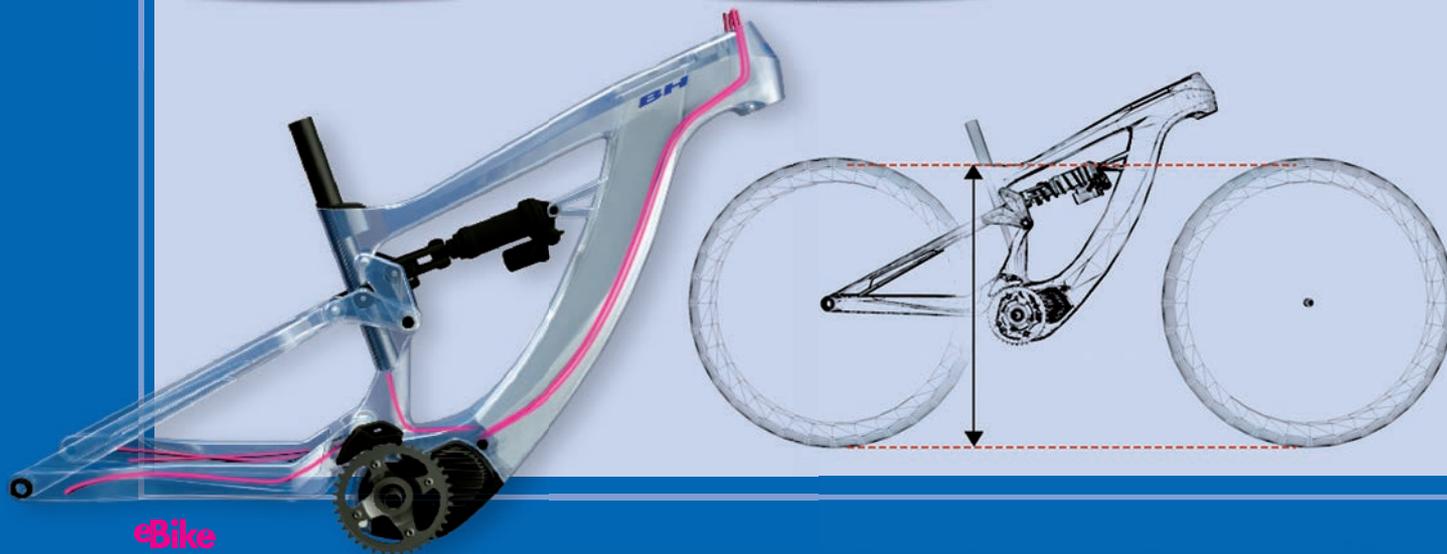
Toda nuestra gama 2021 va montada con neumáticos de 29". Consideramos que con anchos de 2,5-2,4" conseguimos unas sensaciones de pilotaje naturales, pudiendo sentir el terreno y trazar de manera más precisa que con mayores balones.

**¿Valoráis realizar algún montaje más extremo (horquilla de mayor recorrido, incluso doble pletina, amortiguador de muelle, etc.) como empieza a ser frecuente entre otras marcas?**

Contamos con un extenso catálogo de más de 70 modelos, desde urbanas hasta Enduro, pasando por carretera y Gravel. Por el momento priorizamos la disponibilidad de los modelos actuales a ampliar la gama.



**“LA XTEP CARBON CUENTA CON MEJORAS IMPORTANTES EN CUANTO A RIGIDEZ, PESO E INTEGRACIÓN”**



**eBike**