



Rahmen: Carbon, Federweg 120 mm, **Dämpfer:** Fox Factory CTD Kashima Remote, **Gabel:** Fox 32 Factory CTD Kashima Remote (120 mm),
Schaltung: 2x10 Shimano XTR, **Kurbel:** Shimano XTR, **Laufräder:** DT Swiss XM 1501 Spline One, **Gewicht** ohne Pedale: 11,5 kg, **Preis:** 6900 Euro

HERZSTÜCK

BH LYNX 4.8



Der spanische Bike-Hersteller BH startete bereits 1909 seine Produktion. Damals noch mit Waffen. Das hat sich die letzten 105 Jahre nicht geändert. Das Lynx 4.8 ist eine gnadenlose Trailrakete.

Text: THOMAS WERZ | Fotos: JÜRGEN AMANN, RALF GLASER

Beistegui Hermanos, kurz BH aus dem nordspanischen Vitoria-Gasteiz sind vielen vor allem aus dem Rennradbereich bekannt. Doch auch die Mountainbikes der „Gebrüder Beistegui“ gelten als echte Race-Waffen. So gewann die Französin Julie Bresset auf BH Bikes das Olympische Cross-Country-Rennen 2012 in London. Umso mehr waren wir gespannt, die BH Trail-Waffe Lynx 4.8 auf der freien Wildbahn zu bewegen.

KONTAKTAUFNAHME

Der erste Anblick lässt einem erst einmal einen anerkennenden Pfiff entweichen. Mein lieber Schwan, feinste Parts wohin man schaut. Das Lynx 4.8 ist mit seinen 120 Millimetern ein reinrassiger Trail-Racer. Der Vollcarbon-Rahmen wird von einer 2x10 Shimano XTR-Gruppe angetrieben, verzögert wird ebenso hochwertig mit Maguras MT8. Gabel und Dämpfer sind von Fox – mit Kashima Coating und CTD-Remote ebenfalls in der höchsten Ausführung. Das 29er rollt auf DT Swiss XM 1501-Laufrädern mit einer Kombi aus Michelins Wild Racer vorn und Grip'r hinten. Sofort ins Auge sticht jedoch der Split-Pivot-Hinterbau von US-Entwickler Dave Weagle. Dieser trennt die Einflüsse von Pedaltritt und Bremswirkung von der Federwirkung. „Wir sind

in Europa der derzeit einzige Hersteller, der Weagles System in Lizenz verbaut“, erklärt der deutsche BH Marketing-Manager Steffen Krill.

MIT DEM LYNX IM TRAIL

Antreten und festhalten. Es ist schon beeindruckend, wie das Lynx sich beschleunigen lässt. Null nerviges Wippen im Antritt und wie ein Pfeil geht das Bike nach vorne. Klar, bei knapp 11,4 Kilo kennt das Lynx nur eine Richtung: vorwärts. Dabei bleibt das Heck dort, wo es hingehört, und dämpft ruppigen Untergrund sauber weg. Doch das Terrain des Lynx ist ganz klar der gebaute Flow-Trail. Mit Highspeed durch den Anlieger, dabei darf das Gelände durchaus etwas rauer sein. Denn das 29er mit der Michelin Reifen-Kombi schluckt einiges weg und hält auch bei wechselndem Untergrund ziemlich gut. Der mit 430 mm kurze Hinterbau macht das schnelle Bike zudem wendig und verspielt, sodass man auch in engen Spitzkehren mühelos ums Eck kommt. Wird das Gelände richtig wild, freut man sich allerdings über die erst im 2015er-Modell serienmäßige Variostütze. Diese verschafft der „Trail-Gun“ noch einmal mehr Abfahrtpotenzial. Kleiner Wermutstropfen: Schade ist, dass hier die Versenkbarkeit aufgrund des geknickten Sattelrohrs limitiert ist.



Auch auf den Enduro-Tracks dieser Welt erfolgreich: BH-Teamfahrer Karim Amour.

IM LADEN

Bereits im Jahr **1909** begannen die Gebrüder **Beistegui** im **spanischen Baskenland** mit ihrer Produktion, allerdings lag in den ersten Produktionsjahren der Fokus noch auf Handfeuerwaffen. Das änderte sich Mitte der 20er-Jahre. Und von Beginn an war man bei bzw. mit Rädern von BH schnell unterwegs. Es folgten Siege bei der Spanischen Vuelta – und auch die **Goldmedaille** im Olympischen Cross-Country-Rennen von London von der Französin Julie Bresset wurde auf einem BH gewonnen.

Der Sitz von BH Bikes ist in der baskischen Provinzhauptstadt **Vitoria-Gasteiz**, einem Industrie-Cluster Nordspaniens. Mittlerweile in vierter Generation als Familienbetrieb geführt, ist BH der **spanische Marktführer**. Dort werden auch rund 20 Prozent der von BH produzierten Räder abgesetzt.

Forschung und Entwicklung der Mountainbikes finden in den USA statt, montiert werden die Räder allerdings im nordportugiesischen Oliveira do Bairro.

IM GESPRÄCH

Nicola Yann Vies ist Produktmanager Mountainbike bei BH. Das Besondere für Nicola am Lynx: ganz klar der Split-Pivot-Hinterbau.

bikesport: Nicola, was war dir bei der Entwicklung des Lynx besonders wichtig?

Nicola Yann: Es sollte ein eigenständiges Fully werden und den speziellen Fahrcharakter, auf den wir hier bei BH stehen, rüberbringen. Dafür stehen der für ein XC/AM-Bike recht flache Lenkwinkel und die innovative Federung. Das „Split Pivot“-System stammt aus der Feder von Dave Weagle und fährt sich anders als jeder andere Hinterbau. Abgesehen von Lenkwinkel und Federung war es natürlich wichtig, ein optimales Verhältnis von niedrigem Gewicht, hoher Steifigkeit und langer Haltbarkeit zu realisieren.

Welche Variante des Lynx gefällt dir am besten?

Ich mag sie alle, aber mich hat einfach das erste Lynx4 Carbon umgehauen. Es war das allererste Lynx überhaupt, da steckten drei Jahre Arbeit und Unmengen an Details drin. Das außergewöhnliche Design gibt dem noch eine besondere Wertigkeit.

Wie war Dave Weagle in die Arbeit involviert?

Wir haben schon 2009 angefangen, uns wöchentlich mit Dave zu treffen. Daraus ist das Lynx entstanden. Split Pivot ist das einzige Hinterbausystem geworden, mit dem

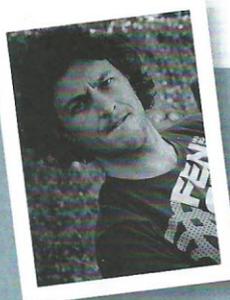
wir arbeiten, es funktioniert einfach fantastisch. Unseres ist übrigens eine besondere Abwandlung, die nur wir benutzen – also ein Split Pivot mit BH „Feeling“. Dave hat bestens verstanden, wie sich das anfühlen sollte, und das ist der Schlüssel. Dave hat es einfach drauf, seine Designs ganz nach Bedarf auszulegen. Bei Industriedesign und Geometrie waren allerdings wir federführend.

Wir haben ja die Edelvariante gefahren. Worin unterscheidet sie sich von der Alu-Version?

Von der Federung her gar nicht. Die Fahrcharakteristik ist dieselbe, egal ob Alu- oder Carbonrahmen. Gleicher Federweg, gleich effizient zu pedalieren, verhalten sich gleich bremsneutral. Auch die Geometrie stimmt vollkommen überein. Unterschiede gibt es natürlich bei Gewicht und Preis.

Welcher Typ Biker soll mit dem Lynx Spaß haben?

Eigentlich jeder, der Spaß an einem effizienten und doch potenten Bike hat. Das betrifft Allmountain- und Enduro-Piloten und sogar den XC-Bereich. Das Lynx steckt alle möglichen Unebenheiten bis hin zu Sprüngen locker weg, und trotzdem geht beim Reintreten keine Energie verloren. Ich würde sagen, jeder kann Spaß mit einem Lynx haben.



IN BEWEGUNG

Den Film zum Test gibt es per QR-Code oder über www.bikesportnews.de/test-technik/herzstueck-bh-lynx-4.8

