full suspension



»Lynx 4.8 Carbon 27.5 9.7

e radici del marchio basco BH risalgono al 1909: la sigla BH è l'acronimo di Beistequi Hermanos, cioè i fratelli Beistegui, Domingo, Juan e Cosme, fondatori dell'azienda, che decisero di convertire l'attività principale dalla produzione di armi a quella delle biciclette. I prodotti BH hanno sempre puntato sulla leggerezza ed riconoscibili ma con aggiornamenti che la renè stato anche sempre importante l'impegno del-

l'azienda nelle competizioni, prima su strada e

negli anni più recenti anche in fuoristrada. La gamma attuale di BH è composta da bici da strada, mtb. e-bike, bici da bambino e dalle cosiddette "multi-use", categoria trekking/sport/city. Le mountain bike sono ulteriormente suddivise nelle famiglie Sport, Fat Bike, XC, Trail ed Enduro: le prime tre sono costituite da sole bici hardatil, le Trail ed Enduro sono invece full suspended, con la gamma Lynx 4.8 con corsa di 120 millimetri (con ruote da 27.5 e anche 29) e con la serie Lynx 6 con corsa 150 millimetri (solo ruote 27.5). Delle Lynx abbiamo avuto modo di provare in questi anni alcune versioni, da una delle prime "4" da 100 millimetri e ruote 26 fino alle Lynx 6 sia in carbonio sia in alluminio, passando per la 29er Lynx 4.8 in carbonio: è arrivato quindi il momento di mettere alla prova il più recente ingresso nella famiglia, la trail bike Lynx 4.8 in carbonio con ruote da 27 pollici e mezzo, una moderna, leggera e veloce full da 120 millimetri di escursione. È l'allestimento intermedio dei tre disponibili e costa 5000 euro.

IL TELAIO

Con la Lynx 4.8 in carbonio la BH mette in mostra la più recente evoluzione della sua tecnologia, sia dal punto di vista costruttivo che geometrico. Avevamo conosciuto per prima la versione 4.8 Carbon 29er e nel 2015 è stato presentato anche questo modello con ruote da 27 pollici e mezzo che mantiene quasi inalterato il design generale, con linee e dettagli molto ben



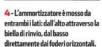
sfrutta il brevetto Split Pivot di Dave Weagle: non sembra, ma è un quadrilatero articolato con ammortizzatore flottante.

1-La geometria del

sistema ammortizzante

2-Lo Split Pivot si basa 3-Trasmissioni interne sullo svincolo dei foderi o esterne? Entrambe bassi e verticali attraverso le tipologie, con quella del uno snodo concentrico comando remoto all'asse della ruota. dell'ammortizzatore che La sua realizzazione è passa sotto il top tube e arriva ovviamente pulita e compatta, dall'alto sul Fox DPS. oltre che funzionale





È la versione della trail bike spagnola con le ruote da 27 pollici e mezzo: buone le prestazioni soprattutto sui percorsi più fluidi e in salita.

dono appetibile a un pubblico ancora più ampio, quello che al momento in questa categoria sembra preferire le ruote di minore diametro rispet-

Dietro al progetto della Lynx 4.8 Carbon 27.5 c'è sempre Dave Weagle con il suo brevetto Split Pivot: non come unico progettista, ma come collaboratore dello staff BH per la messa a punto della sospensione posteriore, dotata dello schema geometrico da lui ideato e brevettato.

Il telaio è in carbonio ed è costruito con fibre Toray di alta qualità caratterizzate dalle sigle T40. T30 e T24, numeri che identificano il famoso "modulo" (che poi sarebbe il modulo di Young, una grandezza che esprime il rapporto fra tensione e deformazione con un carico monoassiale), dove un valore più alto indica una maggiore rigidità e quindi minore flessibilità. Un buon telaio viene prodotto utilizzando sapientemente un mix delle varie fibre per ottenere la rigidità e la flessibilità dove servono.

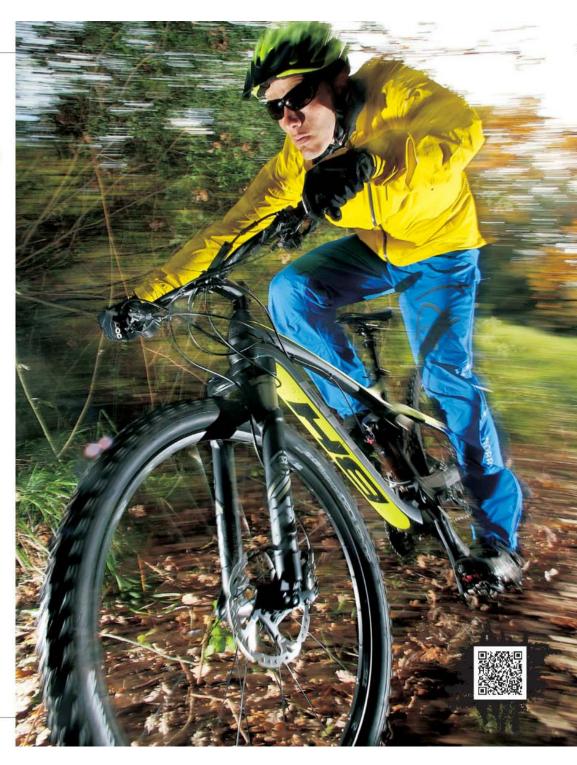
La costruzione è inoltre di tipo monoscocca con l'Hollow Core Internal Molding, tecnologia BH che elimina punti di giunzione e imperfezioni anche sulle superfici interne delle tubazioni. Il telaio viene dichiarato per un peso sotto ai 2 chilogrammi senza ammortizzatore, che consente dunque di ottenere una bici complessivamente

Il disegno del telaio è molto compatto, sempre con lo scopo di conservare una notevole rigidità; è inoltre molto sinuoso, con varie curve a raccordare le "tubazioni" e uno sterzo caratterizzato da una forma a clessidra e da netti spigoli, quasi in controtendenza con il resto degli elementi costruttivi.

Dal punto di vista geometrico, la compattezza si unisce a un allungamento del top tube (e dunque del reach) rispetto alle bici paragonabili di passati progetti, un movimento centrale abbastanza basso e un carro corto, tutte scelte che dovrebbero favorire l'agilità e la maneggevolezza.

La sospensione è dunque sviluppata secondo lo schema Split Pivot di Dave Weagle, un parallelogramma articolato dotato di snodo fra i foderi concentrico all'asse della ruota posteriore (lo Split Pivot), con ammortizzatore flottante sospeso fra la biella superiore e un supporto inferiore anch'esso mobile, in quanto posto su un





full suspension

BH

»Lynx 4.8 Carbon 27.5 9.7

PRODUTTORE: BH (Spagna), bhbikes.com DISTRIBUTORE: Orsi Cycling @ 0818789453, www.orsicycling.it

PREZZO INDICATIVO: 4999,90€ MISURE DISPONIBILI: S, M, L, XL COLORI: nero/giallo/grigio

PESO BICI COMPLETA: 12.390 grammi (senza i pedali) PESO RUOTA ANTERIORE: 1867 grammi

PESO RUOTA POSTERIORE: 2360 grammi

TUBAZIONI: carbonio FORCELLA: Fox 32 Float Fit4 RL Elite Remote, corsa 120 mm

AMMORTIZZATORE: Fox Float DPS RL Remote Factory. corsa alla ruota 120 mm

TRASMISSIONE

COMANDI CAMBIO: Shirnano Deore XT CAMBIO POSTERIORE: Shimano Deore XT DERAGLIATORE CENTRALE: Shimano Deore XT GUARNITURA: Shimano Deore XT, 36/26 denti, pedivelle 175 mm, movimento centrale integrato per scatola press fit CATENA: Shimano Deore XT

PACCO PIGNONI: Shimano Deore XT, 11-40

RUOTE COMPLETE DT Swiss M1700 Spline Two. 28 raggi DT Swiss Competition 2.0-1.8-2.0 in terza, anteriore QR15, posteriore 12x142 COPERTURE: Michelin Wild Grip'R 27.5x2.25 anteriore, Wild Race'r 27.5x2.25 posteriore

ALTRICOMPONENTI

FRENE: idraulici a disco Shimano Deore XT, rotori 180/160 mm

REGGISELLA: KS LEV telescopico con comando remoto, 31.6x125mm

SELLA: Prologo X8

ATTACCO MANUBRIO: BH Super Lite, 80 mm CURVA MANUBRIO: BH SuperLite Low Rizer, 740 mm SERIE STERZO: BH Evo, conica, integrata NOTE: un attacco portaborraccia, supporto cambio sostituibile, attacco ISCG, garanzia a vita sul telaio, a norma di legge sui componenti IL RIDER indossa giacca Norrona fjorå dr1, pantaloni Norrona fjørå dr1 Pants, casco Limar 888,

occhiali Shimano S60X, guanti Poc Index Flow, calzature Shimano M163. LEMISURE (taglia S), stack 575, reach 425

TUBO VERTICALE REALE 415 c/f, VIRTUALE 560 c/c; TUBO SUPERIORE REALE 540 c/c, virtuale 570 c/c; ANGOLO SELLA non indicativo: ANGOLO STERZO 670: PASSO 1125; CARRO 430; STANDOVER 750; ALTEZZA MOVIMENTO CENTRALE 325









TRAIL BIKING

29



In prova: cambiando l'attacco manubrio la bici migliora le sue già buone caratteristiche

Avendo le sospensioni Fox ad aria. la bici necessita i normali accorgimenti per la regolazione del sag con l'aiuto degli o-ring sugli steli di forcella e ammortizzatore, che indicano la quantità di affondamento con il nostro peso in sella: con una pompa per sospensioni si mettono in pressione le rispettive camere d'aria per ottenere un sag di circa il 25 per cento e si è pronti a partire. La geometria della Lynx 4.8 27.5 (in questo caso di taglia Small, mentre più frequentemente abbiamo a che fare con taglie Medium) si dimostra mediamente lunga, secondo le più recenti tendenze. In particolare. rispetto alle concorrenti di pari escursione e con lo stesso diametro di ruote, possiamo notare un carro appena più corto (430 millimetri da noi rilevati, contro i 435 millimetri in media delle altre) e un passo un po' più lungo, un movimento centrale abbastanza basso e allo stesso modo uno standover piuttosto contenuto. quindi una distribuzione dei pesi leggermente più spostata verso il retrotreno, con un telaio molto basso e compatto a favore della maneggevolezza in discesa.

POSIZIONE REDDITIZIA PER LA SALITA

La spinta sui pedali della Lynx si tramuta efficacemente in spinta propulsiva grazie a un telaio che sembra essere molto rigido: grazie a su terreni più sconnessi, dove

un attacco manubrio mediamente lungo, inoltre, si recupera parzialmente il trasferimento di peso sulla ruota posteriore e si finisce per assumere una posizione di guida allungata, più tipica di una bici da cross country rispetto a quanto accade su una trail bike, posizione che in salita è decisamente redditizia.

MEGLIO UNA PEDALATA FLUIDA

La geometria della sospensione posteriore con lo Split Pivot ne fa una bici dal carro molto attivo e sensibile, che assorbe in modo corretto un'ampia gamma di urti e asperità; la sensazione netta è che per la pedalata in salita sia meglio procedere con una spinta regolare e sempre in posizione seduta, non esagerando con scatti in piedi sui pedali o con frequenti cambi di ritmo perché in questi casi la sospensione tende a ondeggiare leggermente. Può risultare utile, se si preferisce guidare in modo più nervoso, attivare - tramite il comodo comando remoto sulla sinistra del manubrio - la compressione "media" di forcella e ammortizzatore e ottenere così un mezzo molto più scattante e reattivo, chiaramente a discapito di un po' di assorbimento, ma in modo veramente lieve: questa impostazione è infatti efficace anche

necessariamente il biker deve muoversi di più sulla bici, dato che anche con la maggiore compressione delle sospensioni nor viene particolarmente compromessa la trazione.

DISCESA, MEGLIO SULLO SCORREVOLE CHE SUL TECNICO Raggiunta la cima, quando si

comincia finalmente a sfruttare a nostro favore la forza di gravità, la Lynx 4.8 Carbon risulta una bici a cui piace andare piuttosto forte. L'assetto di guida è molto adatto a sentieri non troppo tecnici, a superfici più scorrevoli, sia con curve veloci e ampie sia con tratti più tortuosi - ma comunque ben raccordati -.
Sui terreni più sconnessi la BH è leggermente più instabile a causa

Sui terreni più sconnessi la BH è leggermente più instabile a causa dell'assetto forse un po' troppo allungato, più da XC che da trail bike, soprattutto per via dell'attacco manubrio: assetto che, se risultava efficace in salita e quando si va veloci su terreni non tecnici, fa perdere qualcosa come sicurezza nelle discese maggiormente accidentate. Accorciando l'attacco ne risulterebbe un assetto più equilibrato in tutti i contesti, lo consigliamo direttamente all'atto dell'acquisto.

SOSPENSIONI ECCELLENTI

Dal punto di vista dell'assorbimento

delle asperità, il lavoro delle sospensioni è comunque ottimo, con forcella e ammortizzatore Fox di ultimissima generazione (idraulica Fit4 per la prima e DPS+Kashima per il secondo), con le quali più che mai sembra di pedalare sul velluto: il livello di compressione della forcella è poi perfettamente tarato anche per i tratti più ripidi e per i trasferimenti di carico, che non la fanno affondare oltre il necessario. lasciandola libera di lavorare solo quando serve. La sospensione ha infine una progressività che restituisce una sensazione di corsa "infinita" piacevole nonché utile per gli impatti più importanti.

FANTASTICI I NUOVI COMPONENTI DEORE XT

Dal punto di vista dell'allestimento, la versione 9.7 del nostro test è dotata di trasmissione 2x11 e freni Shimano Deore XT che, allo stato attuale, rappresentano una combinazione fantastica per rapporto prestazioni/prezzo: cambiate perfette, rapportature ben spaziate e freni potenti e molto modulabili, a livello dei Guide di Sram. Ottima anche l'accoppiata di gomme Michelin, con il Wild Race'r al posteriore - molto scorrevole ma dotato di buon grip in curva - e il Wild Grip'r all'anteriore, dalla tenuta molto decisa in condizioni di terreno anche deisamente differenti.

BH»Lynx 4.8 Carbon 27.5 9.7

piccolo prolungamento dei foderi orizzontali. Tutto questo consente un notevole controllo della curva di compressione, qui decisamente progressiva e con alta sensibilità fin dai primi millimetri di escursione, e una totale attività della sospensione anche in frenata.

Rispetto alle Lynx esaminate nel passato, quella da 150 e ruote 27.5 e la più recente 4.8 con ruote da 29 pollici, la nuova 4.8 da 27.5 ha anche la biella superiore della sospensione posteriore realizzata in carbonio, scelta decisa dai progettisti non tanto con lo scopo di contenere il peso quanto con quello di irrigidire torsionalmente il carro, grazie alla maggiore rigidità del 50 per cento rispetto all'omologo pezzo in alluminio.

Sono presenti i passaggi interni al telaio per cavi e condotti idraulici, la scatola movimento è di tipo press fit 92, ci sono il supporto ISCG e un supporto direct mount per il deragliatore centrale, l'asse posteriore è il classico 12x142 mm (niente Boost: ancora sconosciuto all'epoca dell'ideazione del telaio...) ed è presente anche un vano per la batteria Shimano dell'XTR Di2 in caso di utilizzo della trasmissione elettronica.

LE SOSPENSIONI

Forcella e ammortizzatore sono due elementi Fox ad aria e olio, in particolare una forcella 32 Float RL con idraulica Fit4 e un ammortizzatore Float DPS, entrambi dotati di unico comando remoto al manubrio che permette di regolare all'unisono l'idraulica in compressione di forcella e ammortizzatore sulle posizioni Open, Medium e Firm (regolabili chiaramente anche in esten-

sione). Il Float DPS è in versione Kashima, scorrevolissimo.

LA COMPONENTISTICA

Gli allestimenti della Lynx 4.8 sono sei, dei qualitre con il telaio in carbonio della bici del nostro test e tre basati su un telaio in alluminio con le stesse geometrie ma dai prezzi più accessibili. Al vertice c'è la 9.9 (RockShox RS-1, Shimano XTR e ruote DT Swiss XCM1200 con cerchi in carbonio,7999 euro), alla base della famiglia in carbonio si pone la 9.5 (RockShox Recon, Monarch, Sram GX, Magura MT4, 3999 euro). La full che abbiamo testato è la versione di mezzo, la 9.5: costa 4999,90 euro, ha il gruppo completo Shimano Deore XT 2x11 e ruote DT Swiss MT700, una dotazione molto equilibrata e decisamente interessante. Le Lynx in alluminio hanno prezzi che vanno da 1999 a 3299 euro. ___.

www.bhbikes.com

5. Lynx 4.8 Alu 27.5 7.5. 1999

euro: telaio alluminio,
trasmissione Shimano
Deore/SLX 2x10, SR Suntour
Epicon Lynx/RockShox 30 Gold
RL, freni Shimano M506.

Swiss XCM 1200.

freni Magura MT4.

2. Lynx 4.8 Carbon 27.5 9.5,

3999 euro: trasmissione Sram

GX11x11, RockShox Monarch

RT/RockShox Recon Gold RL,



31