

world of **mtb**



mtb
jo pizom



6 92144 1205802
A 6.40 Euro
LUX 8.40 Euro
CH 10.50 CHF



E N D U R O
B I K E S
I M T E S T

**12 LAUFRÄDER
MOBILITÄT MIT BIKE**

**REISE
APENNIN & JAMAICA**

**INTERVIEW
VOM REISEN LEBEN**

BH Lynx 6 27,5" Carbon 9.7

Das Lynx – tourentauglich, aber auch verdammt schnell



DAS BIKE

BH kann bei seinen Entwicklungen auf einen enormen Erfahrungsschatz zurückgreifen, denn es gibt sicher wenige Athleten, wie den Franzosen Karim Amour, die 15 Jahre Rennerfahrung im WorldCup haben. Seit einigen Jahren steht er bei diversen Enduro-Rennen am Start und gibt seine Erfahrungen an den Produktentwickler weiter. Neben Karim ist auch der Federungsspezialist Dave Weagle an diesem Modell beteiligt. Er ist für die gewünschte Performance des Hinterbaus zuständig. BH sticht beim Fahrwerk etwas aus der Masse hervor. Mit dem Fox Float CTD Federbein und der 34 Float CTD Gabel wählt man mehr allroundtaugliche als abfahrtsorientierte Parts, zudem werden beide per Splitter gebündelt und lassen sich via Remote am Lenker in der Dämpfung verstellen. Das Cockpit wird somit voll, zumal auch der Remote für die Gabel dort ist und die Schalthebel mit einer Ganganzeige ausgestattet sind. Auch beim Antrieb stellt man sich breiter auf und

dank 2x10 XT-Gruppe hat man eine weit größere Übersetzungsbandbreite, als es andere bieten. Auf eine Kettenführung wird jedoch verzichtet, weshalb ein Renneinsatz so kaum infrage kommt. Natürlich ist der Rahmen aber dafür vorgesehen und mit einer ISCG Aufnahme ausgerüstet.

AUF DEM TRAIL

Der erste Blick fällt auf das Cockpit und das ist eher, sagen wir, umfangreich aufgebaut. Sechs Klemmschellen finden am Lenker Platz, incl. Ganganzeige an den SLX Shifttern. Laut BH verlangt der südländische Markt aber danach und vielleicht ist auch unter euch jemand, der die volle Kontrolle schätzt. Bergauf leistet sich das BH keine Schwächen, die zentrale Position fördert ein rasches Vorankommen. Das Bike bietet viel Komfort, allerdings wird der mit einer sehr linearen Fahrwerksabstimmung erkaufte. Schon bei kleinen Kompressionen gibt das Heck viel Federweg frei. Die Geometrie ist dabei äußerst gelun-

gen. Auch steile und schnelle Abfahrten scheut das BH nicht, aber gerade in verwinkelten Abfahrten spielt es seine Stärken aus. Mit einem straffer abgestimmten Heck würde sich das BH sehr gut im Testfeld der schnellen Enduros machen, so ist es eher ein äußerst komfortabler Tourer, mit dem sich auch größere Abfahrten sicher meistern lassen.

FAZIT

In der Abstimmung ein eher komfortabler und agiler Tourer. Mit entsprechender Federbeinabstimmung würde das BH Lynx 6 direkt ins Endurosegment rutschen.

Specs

Preis, Euro: 4.875,80

Lauftradgröße, "": 27,5

Gewicht, kg: 13,33

Federweg v/h, mm: 160/150



1. Ungewöhnlich – BH verbaut an seinem Enduro eine 2-fach-Kurbel und macht es somit mehr zum Allrounder. Der Rahmen verfügt jedoch auch über eine ISCG-Aufnahme und kann problemlos auf 1-Fach umgerüstet werden.



2. Kleine Scheibe (160), doch kräftige Bremse: An unserem Testbike ist die leistungsstarke Magura MT7 verbaut. In Serie kommt das Bike mit der MT4 Zweikolbenbremse und schwere Biker sollten evtl. auf eine 180er Scheibe umsteigen, das gilt auch für den Einsatz im alpinen Raum.



3. Vollgepackt: Die Verstellung von Federbein und Gabel am Lenker nutzte keiner unserer Tester, zumal die Unterschiede am Federbein kaum spürbar sind.



Rennerprobt Bike und Fahrerin haben viel Erfahrung mit Endurorennen.



Karim Amour (40), ehemaliger DH und 4X WorldCup Racer, Enduro Profi Team BH Gravity Team

Interview

world of mtb: Du warst 15 Jahre (1993 bis 2007) aktiver Downhill und 4X Racer im WorldCup. Seit 2008 bist du als Endurofahrer aktiv. Ist ein schneller 4X bzw. Downhillfahrer zugleich auch ein schneller Endurofahrer?

Karim: Wenn du nur BMX oder 4X fährst, bist du nicht automatisch ein guter Enduro-Fahrer, du brauchst den Background vom Downhill. Ein Beispiel ist hier Michael Prokop, er ist ein King im 4X, hat es aber im Enduro sehr schwer. Beim Enduro musst du bereit sein, Opfer zu bringen. Die größten Opfer müssen in meinen Augen die XC-Racer beim Training bringen, doch unmittelbar dahinter kommen die Endurofahrer.

world of mtb: Wie hast du dein Training auf den Enduro-Sport angepasst?

Karim: Generell gilt zu sagen – das wichtigste ist Training, Training, Training. Im Enduro brauchst du eine extrem gute Fitness. Als Downhill war ich viel im Fitnessstudio, bin ein bisschen Rennrad gefahren und war natürlich viel auf dem

Downhill Bike unterwegs. Nun trainiere ich mehr wie ein XC-Racer. Ich bin nach wie vor im Studio, viel auf dem Bike, aber auch sehr viel mit dem Rennrad unterwegs. Wenn du viel mit dem Bike unterwegs bist, entwickelst du einen guten Instinkt, schnell die guten Linien zu finden. Du kannst eine lange Stage einfach nicht komplett in Erinnerung behalten. Bei kleineren Rennen fahre ich oft ohne Training, um diesen Instinkt zu schulen. Bei den großen Rennen benutze ich eine Kamera und im Hotel gibt es später eine Videonacht.

world of mtb: Vor ein paar Wochen bist du gestürzt und hast dich schwer am Rücken verletzt. Wie denkst du über Schutzausrüstung im Enduro-Bereich?

Karim: Da muss ich an meine erste WorldCup Saison denken. Dave Cunningham startete in Cap d'Ail beim Downhill-Rennen wie ein XC-Fahrer. Er trug eine enge Hose und Trikot, einen Halbschalenhelm und keine Handschuhe. Heutzutage dürfte man bei vielen Enduro-Rennen auch

nur mit einem Halbschalenhelm fahren und auch im Downhill ist aktuell lediglich ein Fullface-Helm Pflicht. Mir war eine gute Schutzausrüstung schon immer sehr wichtig. Ich fahre immer mit Fullface-Helm, Knie-, Ellenbogen- und Rückenprotektor. Zudem trage ich immer ein langes Trikot und Handschuhe.

world of mtb: Enduro-Rennen liegen voll im Trend, es gibt viele Rennen und viele Fahrer. Doch verdient man als Enduro-Pro genug Geld, um davon leben zu können?

Karim: Ja. Die Top-Fahrer im Downhill wie Gwin, Minaar, Atherton oder Bryce-Land verdienen zwar mehr, doch gibt es mehr Enduro-Fahrer, die davon leben können. Enduro ist näher am Markt und die Firmen können von den Bikes mehr verkaufen als im Downhill. Zudem verkauft sich ein Enduro-Fahrer nicht billig, schließlich muss jeder jeden Tag hart für den Erfolg trainieren. You think, you eat, you shit for the Mountainbike when you ride Enduro.



Geschichten

**„You think, you eat, you shit
for the Mountainbike when
you ride Enduro.“**

**Karim Amour (mehrmaliger
Maxi Avalanche Gewinner)**