

SONDERVERÖFFENTLICHUNG Nr. 23

Special-E.de[®]

Das Online-Magazin für alternative Mobilität

FOR 😊 FREE!

Jetzt gratis abonnieren
www.Special-E.de



Made in Germany
with ❤️ by:
goldjunge
publishing



BH LYNX SLS 8.0

**ZWEI BHs
ZUM VERLIEREN**



BH GRAVEL X 1.8



BH GravelX 1.8: Keine Show, nur Leistung. Mit Alurahmen, Carbon-Gabel und Shimano GRX 820 zeigt sich das GravelX 1.8 als echtes Langstreckenbike, das sich auf Asphalt ebenso wohlfühlt wie auf losem Untergrund. Seine robuste, dennoch agile Bauweise und die komfortorientierte Airbow-Gabel machen es zum idealen Begleiter für alle, die einfach fahren wollen – egal wohin der Weg führt.

Zwei BHs zum Verlieben

Deich, Dreck und Dynamik: Was das GravelX 1.8 und das Lynx SLS 8.0 wirklich können und warum man eigentlich beide besitzen muss.

Von Christoph Wisberg

Die Redaktion hat getestet – nicht im Elfenbeinturm, sondern auf dem Deich. Genauer: auf den legendären „Deichtrails“, unserem norddeutschen Prüfstand für alles, was zwei Räder hat und mehr kann als Asphalt. Diesmal im Fokus: zwei Sportbikes des spanischen Herstellers BH Bikes – und zwei Charaktere, wie sie unterschiedlicher kaum sein könnten.

BH GravelX 1.8 – Die neue Sachlichkeit

Aluminiumrahmen, Carbon-Gabel, Shimano GRX 820: Das BH GravelX 1.8 mag auf den ersten Blick wie ein pragmatischer Kompromiss erscheinen – doch dieser Eindruck verflegt nach wenigen Kilometern. Was hier rollt, ist ein echter Langstreckenfreund, der sich auf Asphalt genauso zuhause fühlt wie auf Schotterpisten.

Mit seinem dreifach konifzierten Alurahmen aus 7005er-Legierung bringt es die nötige Robustheit mit, ohne dabei schwerfällig zu wirken. Die GravelX-Evo Vollcarbon-Gabel unterstreicht das Ziel der Entwickler: ein möglichst vielseitiges, leichtes und dennoch komfortables Bike für alle Untergründe. Die verbaute Airbow-Gabel besitzt – wie der Name schon sagt – eine gebogene Form und damit einen maximalen Abstand zum Vorderrad. Der Hersteller erklärt, dass dadurch keine Druckbereiche entstehen können, in denen die Luft strömt und sich die Schwingungen des Asphalts auflösen.

Die Shimano-GRX-820-Schaltgruppe bietet 2x12 Gänge – eine Kombination aus feiner Abstufung und verlässlicher Technik, die sich vor allem im gemischten Terrain bewährt. Der GRX-610-Kurbelsatz mit 46/30 Zähnen spielt seine Stärke auf langen Anstiegen ebenso aus wie im Wiegetritt auf Asphalt.

Mit Hutchinson-Touareg-700x40-Reifen rollt das Gravel X angenehm ruhig – auf Waldwegen griffig, auf Landstraßen immer noch effizient genug. Und sollte es wilder werden: Der Rahmen bietet Platz für bis zu 45 mm breite Pneus. Wer packt, freut sich über die zahlreichen Befestigungsmöglichkeiten an Rahmen und Gabel – egal ob für Taschen, Flaschen oder Bikepacking-Abenteuer. Dazu kommt eine komplett innen verlegte Zugführung für ein sauberes, modernes Cockpit.

Und das – man reibt sich verwundert die Augen – für unter 2.500 Euro. Fazit: Wer ein unkompliziertes, sportliches und langlebiges Gravelbike sucht, das sowohl Touren als auch den Wochenend-Ausbruch aus dem Alltag mitmacht, wird hier fündig. Besonders überzeugend: die durchdachte Ausstattung, die hochwertige Shimano-GRX-Technik und die vollintegrierte Optik, die sonst eher in höheren Preisregionen zu finden ist.

Special-E.de-Kauf Tipp für Gravelfans, Weltenbummler und stilbewusste Pragmatiker.

BH GRAVELX 1.8



Die Lackierungen unseres Testbikes: sportlich, robust – mit hochwertiger GRX-Ausstattung und integrierter Optik, wie man sie sonst eher von teureren Modellen kennt.



BH GravelX 1.8 – Technische Daten UVP: 2.499,90 €

- Rahmen: Aluminium 7005, dreifach konifziert
- Gabel: Gravel X Evo Carbon
- Schaltung: Shimano GRX 820, 2x12-fach
- Kurbel: Shimano GRX 610, 46/30
- Kassette: Shimano 105, 11-34
- Bremsen: Shimano GRX 820 (hydraulisch)
- Laufräder: Vision Team TC30 Disc
- Reifen: Hutchinson Touareg 700x40
- Reifenfreiheit: bis zu 45 mm
- Besonderheiten: zahlreiche Montagepunkte für Bikepacking, komplett innen verlegte Züge

BH LYNX SLS 8.0



BH Lynx SLS 8.0 - Carbon mit Charakter

Während das Gravel X charmant den Universalisten gibt, zeigt das Lynx SLS 8.0, was Cross Country im Jahr 2025 bedeutet: leicht, direkt, effizient - und trotzdem mit Vollfederung. Das mag sich widersprüchlich anhören, ist aber clever konstruiert.

Der neu entwickelte SLS-Carbonrahmen bringt lediglich 1.200 g auf die Waage. Inklusive Dämpfer kommt das Systemgewicht auf rund 1.750 g und ergibt ein Gewicht des Komplettrades von unter 11 Kilogramm - ein echtes Leichtgewicht unter den Fullys. Dabei bleibt es stabil, steif und renntauglich.

Herzstück ist das Split-Pivot-Federungssystem mit 80 mm Federweg hinten und einer edlen FOX-34SL-Factory-Gabel mit 110 mm vorne. Das sorgt nicht nur für Traktion und Laufruhe, sondern für spürbar weniger Ermüdung im Gelände - auch bei längeren Etappen. Unterstützt wird das Ganze durch das brandneu elektronische Schaltwerk Shimano XT Di2 8200, das mit 12 Gängen präzise und geräuschlos arbeitet - auch unter Last und bei feuchtem Matsch.

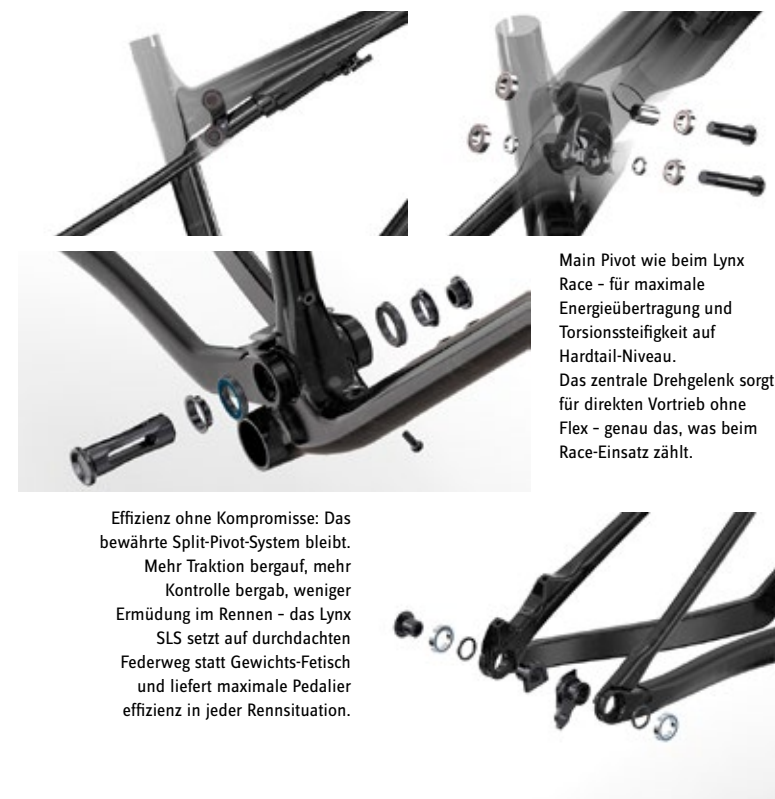
Die Shimano-XT-8220-Bremsanlage verzögert kraftvoll über 180-mm-Scheiben vorne und 160 mm hinten. Bei den Laufrädern setzt BH auf einen hochwertigen EVO-Carbon-SL-Laufradsatz, bestückt mit Maxxis Rekon und Aspen WT 2.4" - breite, leicht profilierte Cross-Country-Reifen, die bei uns auf dem Deichboden echten Grip bewiesen haben.

Dank der kompakten Geometrie, nur 426 mm Kettenstreben und dem modernen BlockLock-Steuersatz von Acros, lässt sich das Bike extrem direkt und agil fahren - ohne an Laufruhe einzubüßen. Die gesamte Lynx-SLS-Reihe ist mit dem Acros BlockLock-System ausgestattet, das den Lenkeinschlag auf 150° begrenzt, um das Unterrohr zu schützen und Schäden am Carbon zu verhindern. Optisch wirkt das Lynx SLS dabei fast schon puristisch: Kabel und Züge sind komplett intern geführt, das Cockpit wirkt aufgeräumt und klar.

Besonders auf unseren Deichtrails - kurzen Anstiegen, engen Kurven, verwinkelten Waldstücken - war das Lynx SLS in seinem Element. Dank seiner Kompaktheit und Steifigkeit lässt es sich präzise dirigieren, als wäre es ein verlängerter Arm des Fahrers. Oder besser: ein zusätzlicher Muskel.

Fazit: Das Lynx SLS 8.0 ist nicht nur für ambitionierte Cross-Country- und Marathon-Racer eine echte Waffe. Auch sportlich orientierte Trailfahrer mit Sinn für Technik und Leichtbau kommen hier auf ihre Kosten. Wer ein Bike sucht, das auf maximalen Vortrieb getrimmt ist und trotzdem nicht auf Komfort verzichten will, wird im Lynx seinen neuen besten Freund finden.

Special-E.de-Kauf Tipp für Racer, Adrenalinjunkies und federleicht bewegte Puristen.



Effizienz ohne Kompromisse: Das bewährte Split-Pivot-System bleibt. Mehr Traktion bergauf, mehr Kontrolle bergab, weniger Ermüdung im Rennen - das Lynx SLS setzt auf durchdachten Federweg statt Gewichts-Fetisch und liefert maximale Pedalier effizienz in jeder Rennsituation.

Main Pivot wie beim Lynx Race - für maximale Energieübertragung und Torsionssteifigkeit auf Hardtail-Niveau. Das zentrale Drehgelenk sorgt für direkten Vortrieb ohne Flex - genau das, was beim Race-Einsatz zählt.

Lynx SLS 8.0 - gebaut für Speed, Der neu entwickelte SLS-Carbonrahmen bringt nur 1.200 g auf die Waage, das Systemgewicht inklusive Dämpfer liegt bei rund 1.750 g - und das komplette Bike bleibt unter 11 kg. 80 mm Split-Pivot hinten, 110 mm FOX Factory vorn.

BH Lynx SLS 8.0 - Technische Daten UVP: 6.999,90 €

- Rahmen: SLS Carbon, 29", 80 mm Federweg
- Federung: FOX 34SL Factory (Front), FOX Float SL Factory (Heck)
- Federungssystem: Split Pivot
- Schaltung: Shimano XT Di2, 12-fach (elektronisch)
- Kurbel: Shimano XT 8200, 34T
- Kassette: Shimano 10-51
- Bremsen: Shimano XT 8220 (180/160 mm)
- Laufräder: EVO Carbon SL
- Reifen: Maxxis Rekon/Aspen WT, 2.4"
- Gewicht Rahmen (inkl. Dämpfer): ca. 1.750 g
- Besonderheiten: vollintegrierte Optik, elektronische Schaltung, BlockLock-Steuersatz,



Gravel vs. Cross Country – Zwei Welten auf zwei Rädern

Wenn man die beiden BH-Modelle GravelX 1.8 und Lynx SLS 8.0 nebeneinanderstellt, bekommt man nicht nur zwei Bikes präsentiert, sondern zwei grundverschiedene Lebensentwürfe auf Rädern. Gravel und Cross Country – das ist wie das Zusammentreffen zweier Philosophien, die zwar beide mit zwei Rädern, aber eben auf sehr unterschiedlichen Pfaden unterwegs sind. Das Gravel-Bike, hier vertreten durch das GravelX 1.8, ist der charismatische Kosmopolit unter den Fahrrädern. Ein Universalist, der mit entspanntem Gemüt Asphalt, Schotter, Feldwege und selbst mal einen, wenn auch gemäßigten, Deichtrail in Norddeutschland zum Wohnzimmer erklärt. Wer sich für Gravel entscheidet, sagt: „Ich will mich nicht entscheiden müssen.“ Es ist das Fahrrad für die Entdecker, die Genusssportler, die Ästheten, die mit einem leichten Rucksack und einem Hauch von Abenteuerlust losziehen. Die Geometrie ist komfortabel, die Bereifung breit, die Ausstattung pragmatisch, aber clever – ein Rad, das auf langen Touren genauso glänzt wie beim spontanen Ausflug übers Wochenendgelände. Gravel steht für Freiheit, für den schönen Umweg, für die Suche nach dem perfekten Sonnenstrahl auf dem staubigen Pfad.

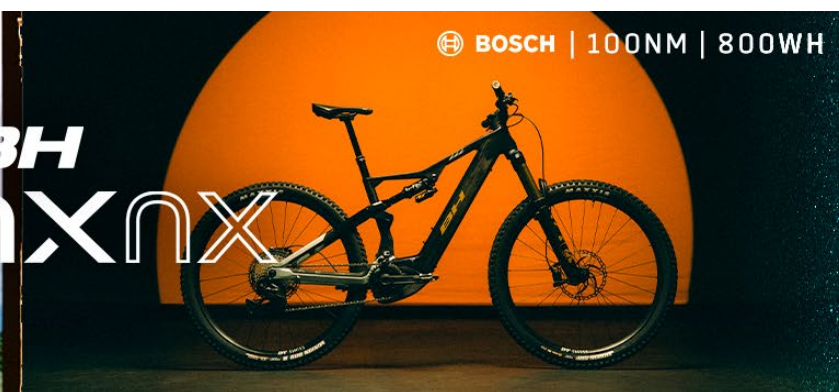
Das Cross-Country-Bike hingegen, hier mit dem Lynx SLS 8.0 exemplarisch vorgeführt, ist ein reiner Wettkampfdampfer. Ein extrem leichtes, hochpräzises Sportgerät, das dem Fahrer so eng auf die Pelle rückt wie ein

Hochgeschwindigkeitszug der Natur. Hier wird nicht gekuschelt, hier wird Gas gegeben. Die Geometrie ist kompromisslos sportlich, die Federung feinjustiert, die Technik state of the art – elektronische Schaltung, ultraleichte Carbonlaufräder, maximale Steifigkeit. Cross Country bedeutet hier: Jede Sekunde zählt, jede Kurve wird zum Kampf um die Ideallinie, jeder Meter ist eine Challenge. Es ist das Fahrrad für die Jäger des Adrenalins, für die ambitionierten Racer, die den Wald als Rennstrecke lieben.

Beide Welten sind faszinierend – aber nicht austauschbar. Gravel ist der entspannte Spaziergang, Cross Country das temporeiche Intervalltraining. Gravel sagt: „Komm mit, ich zeige dir das Land.“ Cross Country ruft: „Folg mir, ich bring dich an deine Grenzen!“ Wer beide liebt, hat das Beste aus zwei Raduniversen. Doch an der Frage „Welches Bike passt zu mir?“ scheiden sich die Geister – und das ist gut so.

Zwei BHs – zwei starke Statements

Ob als Einstieg in die Gravelwelt oder als High-End-Racer: Beide Modelle zeigen, was BH Bikes kann – technisch präzise, visuell modern und im Fahrverhalten klar positioniert. Die Deichtrails haben gesprochen – und wir auch: zwei Kauftipps, zwei Empfehlungen, zwei Daumen hoch. Und wer beide haben will? Der hat wahrscheinlich einfach alles richtig gemacht.



Impressum

Special-E.de Sonderveröffentlichung Nr. 23



Herausgeber

Christoph Wisberg

Grafik

Lars Morawe

Programmierung

Benjamin Rill

Fotos

BH Bikes

Redaktion

Special-E.de

Overt Höcht 3a

D - 26736 Krummhörn, Germany

Telefon: +49 (0) 4926 / 927 71 32

Mail: redaktion@special-e.de

Web: www.special-e.de

Instagram: www.instagram.com/specialealternative

Facebook: www.facebook.com/specialealternative

Verlag

goldjunge publishing e. K.

Overt Höcht 3a

D - 26736 Krummhörn, Germany,

Telefon: +49 (0) 4926 / 9277132,

Mail: media@special-e.de

Das Online-Magazin Special-E.de und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen, sowie jede Sonderveröffentlichung, sind urheberrechtlich geschützt. Veröffentlichungen und Vervielfältigungen, gleich welcher Art, sind – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages gestattet. Für unverlangt eingesandtes Material übernimmt der Verlag keine Haftung. Gerichtsstand ist Emden. Alle Rechte vorbehalten. © goldjunge publishing

Hinweis: Praxis-Checks auf Special-E.de

Die Auswahl der Produkte, die wir auf Special-E.de redaktionell vorstellen, treffen wir unabhängig und selbstbestimmt. Zu diesem Zweck stellen uns Hersteller Testmuster kostenfrei zur Verfügung oder lädt unsere Redaktion zu Fahr- oder Produktpräsentationen ein. Unsere Produktbesprechungen erfolgen auf redaktioneller Basis – objektiv, transparent und unbeeinflusst.

Für Fragen oder weitere Informationen erreichen Sie uns jederzeit unter: redaktion@special-e.de