

70

445

450

1.114

325

415

100

ANGOLO STERZO (°)

TUBO VERTICALE (mm)

CARRO POSTERIORE (mm)

INTERASSE (mm)

ALTEZZA BB (mm)

REACH (mm)

ESCURSIONE (mm)

CANYON

# LUX CF 6.9 PRO RACE

TESTO DAVIDE FINETTO FOTO MAURO COTTONE

QUESTA FULL DA 100MM D'ESCURSIONE È IL MODELLO PORTATO ALLA RIBALTA DAL CAMPIONE MONDIALE ALBAN LAKATA, CHE LA USA NELLE MARATHON PIÙ IMPEGNATIVE. IN TEST ABBIAMO LA VERSIONE BASE CHE SI CARATTERIZZA PER LO STESSO LEGGERISSIMO TELAIO FULL CARBON MA UNA COMPONENTISTICA MENO ESCLUSIVA, PER QUANTO PREGIATA E PIÙ CHE ADATTA PER L'USO AGONISTICO, CHE NE CONSENTE UN RAPPORTO QUALITÀ/PREZZO/PESO VERAMENTE MOLTO COMPETITIVO



**L**a Canyon Lux CF è una bike marathon, adatta alle lunghe distanze, una Full-Suspension da 29" con escursione di 100mm, sia all'anteriore che al posteriore. Alban Lakata, come detto, la preferisce spesso al modello front e ci ha vinto numerose gare. Cominciamo a dire che la versione da noi testata è quella base tra le numerose proposte a catalogo, che comunque si caratterizza per lo stesso telaio full carbon composto da due strutture monoscocca, quindi sia per quello che riguarda il triangolo anteriore sia per il carro posteriore che ha la peculiarità di non avere snodi tra i foderi orizzontali e quelli verticali. La funzionalità della sospensione, quindi, è garantita dall'elasticità dei foderi in fibra di carbonio. Il peso del telaio è molto basso con un valore finale di 1.820gr in taglia M, ottimale punto di partenza che consente di mantenere il peso complessivo della bici in valori piuttosto competitivi, anche senza dover ricorrere necessariamente a componenti ultraleggeri e, quindi, molto costosi. Tra le altre caratteristiche del telaio, che presenta un design classico reso più accattivante dalla leggera curvatura dell'obliquo in prossimità dello sterzo, ci sono: il cablaggio cavi interno, la serie sterzo conica, il movimento centrale Press Fit e il perno posteriore passante da 12mm.

## VERSIONI E COMPONENTI

La Lux viene proposta in svariate versioni, 6 per l'esattezza: CF 9.9 Pro Race Team, CF 9.9 SL, CF 8.9 Pro Race, CF 7.9 Race, CF 7.9 e



### Segni particolari **PROGRESSIVITÀ**

Appena saliamo sulla Lux capiamo che ci troviamo di fronte a una front "mascherata": sul pedalato è una belva e ci da quel minimo aiuto sullo sterrato per essere il più veloci possibili.

CF 6.9 Pro Race (test). Il kit telaio è proposto con un ottimo Fox Factory Kashima Float DPS LV Remote (1.999€). Il modello top di gamma viene proposto ad un prezzo di 5.999€ e troviamo pezzo di gran pregio come Sram XX1 Eagle, Rockshox Monarch XX e RS-1. Il modello base è il nostro in test e viene proposto a 2.999€ (specifiche di montaggio nell'ultima pagine del test). Troviamo veramente una bici per ogni budget anche se manca un montaggio basilare (da prezzo) con componentistica meno pregiata.

## GEOMETRIA

La geometria della Canyon Lux è abbastanza conservativa e non estrema: si punta molto di più alle prestazioni

### **IMPACT PROTECTION UNIT**

Impedisce al manubrio di impattare sul tubo orizzontale del telaio in caso di caduta. Un accessorio di indubbia importanza.

complessive, soprattutto nei settori più pedalabili dove l'efficienza in fase di spinta è fondamentale, che a una predisposizione più specifica per i sentieri molto tecnici: 70° di apertura sterzo e 74° di angolo sella, il tutto per un reach di 415mm (molto contenuto). L'altezza da terra è di 325mm e l'interasse è di 1.114mm, abbastanza compatto con un carro posteriore di 450mm. Queste misure sono riferite alla taglia M, misura da noi testata.

## IL RESPONSO DEL TEST

Appena saliamo sulla Lux, lei parte da sola ed ecco che quindi dobbiamo richiamarla per farla ritornare da noi. A parte gli scherzi, è un modello con delle proprietà sul pedalato veramente eccelse e ce ne rendiamo da subito conto. Una volta bloccata è granitica e anche con ammortizzatore aperto non bobba per nulla e ci consente di spingere sui pedali con grande veemenza. Il comportamento della sospensione è di grandissima progressività e consente di avere un sistema che fa schizzare via la nostra bici anche sugli sterrati mossi, visto che a sospensione aperta è molto performante e reattiva e non tende a infossarsi negli ostacoli: avere bici troppo soft naturalmente non è un vantaggio per il pedalato.

La mancanza di snodi sul carro (Flex Pivot, vedi il box in questa pagina per maggiori dettagli) fa sì che la bici sia molto rigida alle torsioni laterali. Il peso del telaio è da record, tra i migliori della categoria, e consente anche in questa versione base con un prezzo relativamente contenuto, di fermare l'ago della bilancia a 11,2kg reali a 3000€ (2999€ per la precisione). Per chi, disponendo di un budget medio, è sempre stato indeciso tra l'acquisto di una front o di una full, questa Canyon potrebbe rappresentare un'interessante opportunità: non ne rimarrà di certo deluso visto che, a sospensioni bloccate, è praticamente una front ma in discesa da quel margine in più rispetto a quest'ultima categoria di bici. Il comando remoto permette di bloccare simultaneamente anteriore e posteriore, un altro tocco in più a favore delle performance. Tutta questa rigidità e progressività però si scontra con il comportamento nelle fasi più critiche, e potrebbe non esaltare del tutto chi in discesa ama correre molto veloce e osare. Fermo restando le maggiori prestazioni discendistiche rispetto a qualsiasi hardtail, non è sempre così facile e immediato sfruttare in modo ottimale tutta la corsa della sospensione. In realtà la risposta è quasi scorbutica, insomma la Lux non è proprio una inarrestabile tritassasi, da giusto quel grado di ammortizzamento

**IL COMPORTAMENTO DELLA  
SOSPENSIONE È DI GRANDISSIMA  
PROGRESSIVITÀ E CONSENTE DI  
AVERE UN SISTEMA CHE FA  
SCHIZZARE VIA LA NOSTRA BICI  
ANCHE SUGLI STERRATI MOSSI**



## FLEX PIVOT

La struttura del carro è un unico blocco ed è in fibra di carbonio. I foderi alti sono soggetti ad una leggera flessione: in questa maniera si riduce il peso (meno snodi e cuscinetti) e si aumenta la rigidità torsionale.

sgancio rapido sul reggisella: sarà che sono portato più a uno stile discosistico, ma nel corso di un'escursione, ma anche di una granfondo, se non si lotta per le posizioni di vertice, perdere un paio di secondi per abbassare la sella nelle discese più tecniche e ripide è molto consigliabile, specie con bici da XC che presentano un angolo di 70°. L'impuntata è sempre dietro l'angolo e preferisco scendere in sicurezza che trovarmi di colpo disarconato da una sella che mi fa da catapulta sul sedere.

In caso succeda questa, comunque ho un sistema che impedisce al manubrio di impattare sul tubo orizzontale del telaio. Un accessorio molto importante che blocca la rotazione del manubrio. Grazie a questa bike, ho ritrovato anche il piacere di pedalare su asfalto affrontando salite asfaltate e pedalando a più non posso... che sia ora di prendere una bici da corsa? No... questa Lux per ora va più che bene!

utile ad incrementare le prestazioni sui fondi più sconnessi ma senza eccedere più di tanto in comfort o facilità di guida. Richiede, quindi, una certa capacità di guida in discesa e ottima reattività per sfruttarne al meglio il potenziale discosistico. Anche nei tratti tecnici in salita o single track, alle volte può risultare un po' secca se siamo stanchi e non in grado di anticipare/

smorzare degli ostacoli. Insomma, una vera puledra che risulta nervosa nei tratti più tecnici e che richiede quindi di essere gestita con polso fermo. Visto l'allestimento non estremo in termini di leggerezza, e quindi con un target non esclusivamente di biker dediti esclusivamente all'uso agonistico più severo, è gradita la presenza di uno



## CONTROLLO REMOTO

Presenta un controllo remoto per il bloccaggio simultaneo dell'ammortizzatore e della forcella, tutto a vantaggio delle performance.

## Verdetto FULMINEA SUL PEDALATO

Una bici che da il meglio di sé sul pedalato, che sia sterrato o, perché no, transizioni su asfalto. La sua geometria è da vera purosangue, anche se non eccelle nei tratti più tecnici in discesa, dove geometrie più rilassate consentirebbero una guida più facile e immediata (ma poi si perderebbe in termini di prestazioni sul pedalato). Una bici senza tanti fronzoli per chi ama pedalare in lunghe escursioni o gareggiare senza troppo velleità di classifica. Per prestazioni agonistiche più elevate, comunque, sarebbe sufficiente puntare sugli allestimenti più leggeri, ovviamente più costosi ma lo stesso piuttosto competitivi in termini di prezzo rispetto i principali competitors.

XC | MARATHON | TRAIL | ALL MOUNTAIN | ENDURO | FREERIDE | DOWNHILL





## SCHEMA AMMORTIZZANTE

L'escursione è di 100mm e, grazie alle ruote da 29", abbiamo un buon margine di sicurezza in discesa. Si tratta di un quadrilatero senza la presenza di un ulteriore fulcro sui foderi posteriori visto che la flessione lo fa direttamente il carbonio. Non c'è più il sistema Floating Dumper Mount, come sulla vecchia Nerve CF dove il carro era flottante, ma adesso ha una posizione fissa. Il lavoro sporco viene effettuato dal RockShox Monarch XX.

## RUOTE

Le DT SWISS 1700 Spline Two sono Tubeless Ready e hanno un peso abbastanza contenuto: 1.690gr la coppia (780gr anteriore / 910gr posteriore). Il posteriore ha un sistema della ruota libera (Ratchet System) con una concezione a due dischi dentati che garantisce un'affidabilità e una resistenza all'usura molto elevate. Il fissaggio dei dischi è a 6 fori, tipo di raggiatura incrociata a 3 sul davanti e sul retro e serraggio rapido RWS. Larghezza esterna del cerchio: 24mm.

## TELAIO

Il peso del telaio è di 1.820 grammi ed è in carbonio, sia il triangolo anteriore che i foderi posteriori. L'escursione è di 100mm con l'ammortizzatore dotato di un dispositivo lock-out remoto sul manubrio. Anche Canyon inserisce un sistema per impedire al manubrio di impattare sul tubo orizzontale del telaio in caso di caduta. Il suo nome è 'Impact Protection unit'. Molto utile per proteggere l'integrità dei nostri gioiellini a 2 ruote. Asse passante da 12 mm al posteriore e movimento centrale PressFit.

# € 2.999,00

Prezzo telaio+Fox Factory Kashima | 1.999 Euro



Peso (senza pedali)	11,2 kg
Ammortizzatore	ROCKSHOX Monarch XX Remote
Forcella	ROCKSHOX Sid XX
Movimento centrale	SRAM GXP PressFit
Cambio posteriore	SRAM GX 11v
Comandi	SRAM X1
Guarnitura	SRAM GX 1200, 32t, 175mm
Cassetta	SRAM XG-1150, 11v
Freni	SRAM Level T
Ruote	DT SWISS X1700 Spline Two
Gomme	MAXXIS Ikon 29x2.2
Attacco	CANYON V14
Manubrio	CANYON H12 Flat AL
Reggisella	CANTON S30 VCLS CF, 90mm
Sella	SELLE ITALIA SLS

Taglie	S, M (test), L, XL
Angolo sterzo	70°
Tubo verticale CF	445mm
Tubo di sterzo	105mm
Carro posteriore	450mm
Interasse	1.114mm
Altezza movimento centrale	325mm
Reach	415mm
Stach	594mm

## FORCELLA

RockShox SID in 29" con controllo remoto per il bloccaggio simultaneo dell'ammortizzatore e della forcella (anche se tale comando è risultato alle volte un po' impreciso: bisogna essere belli convinti in fase di blocco/sblocco altrimenti non lo azioneremo). Anche con le forcelle con travel ridotto c'è la possibilità di utilizzare i bottomless token per personalizzare la curva di compressione della forcella. La nuova RockShox Sid mantiene la Dig Valve che le permette un sostegno maggiore in compressione.

## ATTACCO/MANUBRIO

Attacco manubrio e manubrio sono marchiati Canyon, con una lunghezza di 90mm e larghezza di 720mm. Ottima la sensazione di solidità che danno: nei sentieri e sugli sterrati più tecnici, i biker più sensibili lo noteranno. Accessori di qualità "home made".



Rapporto qualità/prezzo. Qualità pedalatorie eccelse. Telaio full tra i più leggeri sul mercato.



Soffre un po' nelle discese ripide e tecniche. Sospensione molto progressiva, non semplicissima da sfruttare nel migliore dei modi nei tratti più tecnici.