

[NOX Flipper]¹⁰⁷

Cena: 4799 zł

Rama: Nox Flipper, 12,5"

Widelec: Rock Shox Argyle 409, 100 mm

Stery: Cane Creek

Mostek: Truvativ Holzfeller 31.8, 40 mm

Kierownica: Truvativ Hussefelt DH-Riserbar, 640 mm

Chwyty: Nox Sticky Grips

Hamulec: Avid Juicy Five, tarcza 160 mm

Piasta przednia: Nox Team DH 20

Piasta tylna: Nox Single XL, zębatka 16 z.

Obřęcze: Mavix EX 721, 36 otw.

Szprychy: DT Competition

Nyple: DT

Opony: Kenda Kinption 26 x 2.30"

Korby: Nox Fly Arms, 32 z.

Wkład suportu: Truvativ Gigapipe

Pedały: Nox Gripper

Łańcuch: KMC

Sztyca: Nox Dirt Post 25.4 mm

Zacisk: Nox Dirt Pin

Siodło: Velo

„Ostateczny krach systemu grawitacji”



35 [BikeAction test]

[NOX]

Flipper



[Wstęp]

Flipper jest piękny. Bez dwóch zdań. Rower złożono niemal całkowicie w tonacji koloru żalobnego, dobierając części do błyszczącej czerni ramy. Nox nie zdobył się tu na ekstrawagancję, bo materiałem jest dobrze znana ze swej niebagatelnej wytrzymałości stal chromo – molibdenowa, opatrzona numerem 4130. Rama jest bardzo mała. Jej rozmiar to zaledwie 12,5 cala, ale to przecież norma w rowerach z kategorii dirt / street. Górna i dolna rura stykają się ze sobą przy główce tylko swoimi krawędziami. Miejsce ich połączenia z główką ramy integrują dwa elementy wytłoczone z blachy stalowej i przyspawane po bokach. Oczywiście pod dolną rurą i nad górną znajdziemy obowiązkowe

Wielu rzeczy lubimy zazdrościć naszym zachodnim sąsiadom. Chociaż z naszym narodowym poziomem życia nie jest jeszcze tak źle, to każdy chciałby jeździć autem marki bmw, pić niemiecką kawę, uprać ciuchy w niemieckim proszku do prania [i w końcu je doprać], tankować niemieckie paliwo, zarabiać tyle, co przeciętny obywatel Niemiec i w ogóle żyć w posprzątanym, dopracowanym do laboratoryjnej sterylności otoczeniu. Do tej listy pobożnych życzeń można dopisać jeszcze bohatera naszego testu – czarnego Noxa Flippera. Jednak rogata słowiańska dusza i nawet w tak schludnym kawałku niemieckiej stali nasi testerzy dopatrzili się pewnych minusów, ale po kolei.



NOX Flipper⁰⁷

wzmocnienia sterówki, której średnica została dodatkowo powiększona w miejscu, w którym znajdują się miski sterowe. Flipper posiada mufę typu BMX, co umożliwia stosowanie korb tego typu, jednak w naszym rowerze testowym pojawił się reduktor do standardu MTB. Można powiedzieć „typowe, sporo ram do dirtu posiada takie rozwiązanie”. Racja, ale już nie każda rama posiada tak ciekawie rozwiązany łącznik dolnych wideł z mufą suportu. Element ten do złudzenia przypomina monolit znany z ram aluminiowych, ale to przecież stal! Okazuje się, że łącznik wykonano w sumie z trzech elementów – dwóch esowato wygiętych, grubych blach i jednej poziomej, spajającej wszystko w optyczną całość. Dolne widły, wzmocnione od spodu wspawkami, zabezpieczającymi przed grindami, mkną w kierunku otwartych, poziomych haków, akceptujących ośkę o średnicy 14mm. Rama nie posiada haka pod przersutkę, ale też nikt nie spodziewał się jego obecności. Po lewej stronie znajdziemy adapter hamulca tarczowego, umożliwiający regulację położenia zacisku hamulca, a od spodu górnych rurek widełca tylnego zakotwiczyły piwoły dla hamulców szczękowych. Ich położenie również można regulować, w zależności od zastosowanego rozmiaru kół. Górne widły przyspawano w ciekawym miejscu, bo nie przed rurą podsiodłową, ale już za nią, do górnej rury ramy. Pomiędzy rurkami widełca znajduje się jeszcze jeden kawałek blachy, znacząco podnoszący sztywność tego połączenia. Wszystkie spawy są bardzo dokładnie poprowadzone, a niewielka grubość użytego spoiwa świadczy o pewnej ręce spawacza, spod którego ręki wyszedł nasz testowy Flipper.

[Czarny chleb i czarna kawa]

Rower z naszych testów to produkt katalogowy na rok 2007. Poza hamulcem tarczowym i amortyzatorem, wszystko w nim jest czarne. Sporo w nim komponentów sygnowanych logo Noxa. Perełką roweru, poza oczywiście ramą, jest amortyzator. To jedno z najmłodszych dzieł Rock Shoxa, przeznaczony do dirt jumpingu Argyle, w wersji topowej, opatrzonej numerem 409, z aluminiową rurą sterową. Jako pierwszy w oczy rzuca się kolor, zarówno dolnych goleni, nazwany „Punish-mint”, co jest niewątpliwie grą słów w języku angielskim, jak również goleni górnych, których czysty metaliczny kolor jednoznacznie mówi nam, że materiał, z którego je wykonano to stal. Argyle to chyba najbardziej wszechstronny widelec do DJ, z jakim się ostatnio spotkaliśmy. Tłumienie Motion Control pozwala ustawić widelec o niemal freeride'owej charakterystyce i wykorzystać pełne 100mm skoku lub też usztywnić go tak, by ugiął się tylko przy dużych uderzeniach. Imbusem 2,5mm regulujemy wewnątrz prawej goleni próg rozruchu amortyzatora, zaś niebieskie pokrętło uruchamia nam właściwą funkcję tłumienia, pozwalając na miękką pracę widełca lub go niemal całkowicie usztywnia. Nasi testerzy bardzo chętnie blokowali Argyle – ot minimaliści. Za ugięcie odpowiada sprężyna powietrzna, co jest błogosławieństwem, bo odpada problem z dobieraniem twardości sprężyny stalowej. Rock Shox dołącza do amortyzatora wygodną pompkę z manometrem, ale trzeba się nią nieźle namachać, żeby w lewej goleni Argyle'a znalazło się te odpowiednie ciśnienie w granicach 150PSI. Jest jeszcze kilka komponentów pochodzących z koncernu SRAM. Hamulec tarczowy Juicy Five pojawia się we Flipperze tylko raz – przy tylnym kole. Ergonomia klamki jest nadal



nie do pobicia. Od ubiegłego roku hamulec praktycznie się nie zmienił, pojawiła się jedynie dwuczęściowa obejmka klamki, a sam hamulec wrócił do barwy z roku 2005, czyli do srebra. Zacisk współpracuje z tarczą 160 mm, co w zupełności wystarcza do kontrolowania roweru na dirtach, ale trzeba się przyzwyczaić do nieobecności przedniego hamulca. Mostek i kierownica to doskonale znany Truvativ, odpowiednio są to modele Holzfeller i Hussefelt. Ciężko się rozpisywać na temat napędu, bo to singlespeed. Korby są produktem oznaczonym logo Nox i mocno przypominają truvativowskie Luftalarm, zaprojektowane pod osł typu ISIS. Wyposażono je w grubą, aluminiową zębatkę z trzydziestoma dwoma zębami i otworami do zamontowania sprocketa. Nox podpisał się jeszcze na kilku innych częściach. Logo firmy znajdziemy na pedałach platformowych, wyposażonych w łożyska maszynowe, funkcjonalnej sztycy, jej zacisku z mocowaniem na dwie śruby imbusowe oraz na chwytach kierownicy, również stabilizowanych przy pomocy śrub. I w końcu mamy zestaw piast Noxa – przednia w rozmiarze 20mm, korzystająca z dobrodziejstwa systemu Maxle, a tylna niewiele mniejsza, bo z osi o średnicy 14mm i szerokości 135mm. Z racji tak dużej średnicy, nie zastosowano napinaczy tylnego koła, bo wystarczy mocno skrócić nakrętki i koło nie ma prawa się przemieścić, co sprawdzaliśmy na wiele sposobów. Same koła mogą być mokrym snem niejednego ridera. Każda ich część jest czarna, począwszy od piast, przez szprychy i nypły [sic!], kończąc na bardzo mocnych i zarazem lekkich obręczach Mavic EX 721. Opony to kolejna ciekawa część we Flipperze. Kenda Kinoption w rozmiarze 26x2.3" posiada bieżnik na całym swoim obwodzie. Wygląda to wprost zabójczo.

[Betonem po ziemi]

WAŻNE! Fuji w trakcie naszej sesji fotograficznej jeździł bez kasku, ale czynił to na własną odpowiedzialność. Jednak Fuji i my, Redakcja BA, nakładamy Was do zakładania kasku zawsze i w każdych warunkach. Test praktyczny rozpoczęliśmy od wytypowania ochotników do lotów testowych. Z tym akurat nie było większego problemu, bo Nox Flipper

ma nadzwyczajną aparycję i już pierwsze przejażdżki tym rowerem nie pozostawiają wątpliwości, że mamy do czynienia z bardzo solidnie zbudowanym sprzętem. Flipper przyspiesza jak rakieta, ale gdzieś tak po wykonaniu pełnego obrotu korbami. Bez najmniejszego problemu leci w górę, jest bardzo przewidywalny i skłania do szaleństw. Po prostu wsiadasz na rower, przejeżdżasz kilkadziesiąt metrów i szukasz miejsca, które można Noxem „zaliczyć”. W doskonałej geometrii Flippera widać wieloletnie doświadczenie niemieckiej marki w produkcji ram, zwłaszcza dirtowych. Odległość od suportu do tylnej piasty ustawiono na 405mm, czyli w położeniu neutralnym, jak na rower tej klasy, jednak tę odległość można jeszcze zmniejszyć o kolejne 10mm. To dobra opcja, gdy chcesz mieć ultrazwrotny rower na kołach w rozmiarze 24 cale. Piasty toczą rower tak, jakby tarcie w ogóle nie istniało, bez najmniejszych oporów. Dużą zasługę mają w tym rewelacyjne opony Kendy, które świetnie sprawdzają się zarówno na betonie, jak i na ubitej ziemi, nie dopuszczając do utraty trójki choćby na moment. To bardzo duża zaleta, bo nie trzeba myśleć o tym, kiedy rower straci przyczepność, a my podążymy na radosne spotkanie z twardym gruntem. Flippera testowaliśmy zarówno na skateparku, jak i na „poligonie prawdy”, czyli wrocławskim Kosmosie. W tej pierwszej scenarii naszym badaczem został etatowy zawodnik firmy Duncon, Fuji, natomiast w Kosmos wystrzeliliśmy dwuosobową załogę, złożoną z doświadczonych pilotów Cinexa i również Fuji’ego, ale tego wrocławskiego, czyli Łukasza. Wszyscy testerzy zgodnie stwierdzili, że chętniej widzieliby Noxa na mniejszych, dwudziestoczerocalowych kołach. Dostało się też hamulcowi Avida, który najwyczejniej w świecie cierpiał z powodu swojego okresu niemowlęstwa. Do testów otrzymaliśmy zupełnie nowy rower, więc również z niedotartą tarczą. Największy aplauz zdobył Argyle. Amortyzator – marzenie. Jego charakterystyka ugięcia, głównie dzięki sprężynie powietrznej, została perfekcyjnie



dostosowana do wymogów zarówno skateparku, jak i dirtów. A co przeszkadzało? Trochę za szeroka kierownica, nawet pomimo tego, że miała 640 mm, czyli o jakieś 40 mm mniej, niż ma przeciętny Hussefelt. Poza tym na dirty przydałoby się twardsze przełożenie. Czasami brakowało prędkości przy większych hopach i trzeba było najeżdżać na nie na dużym „młynku”. Fuji z klanu DC narzekał jeszcze na chwyt kierownicy. Podobno są zbyt twarde, jak na street i na skatepark. Jakkolwiek rozwiązanie jest proste – wystarczy jeździć w rękawiczkach. Zresztą chwyt Nox to ta sama kategoria produktów, co kultowe już Odi, dotyczy to zarówno jakości wykonania, jak i funkcjonalności.

[Przepraszam, a gdzie pan kupił ten rower?]

Mogę się założyć, że w trakcie czytania tego testu wielokrotnie spoglądaliście na zdjęcia Flippera. Uroda tego roweru jest czymś rzadko spotykanym w maszynach tej klasy. Minimalizm w kolorystyce to dbałość o detale. Dobór wysokiej klasy komponentów to gwarancja długowieczności i wysokiej sprawności sprzętu, który przecież nie będzie miał łatwego życia. Chcieliśmy Noxa przytrzymać u siebie

dłużej, skakać na nim jeszcze więcej, bliżej się z nim zaprzyjaźnić. Niestety jesienna pora wyznacza nam coraz mniej okazji do jazdy. Te jednak wykorzystaliśmy do maksimum, bo Flipper to fajny kumpel i dał się poznać z jak najlepszej strony. Dla tradycjonalistów wystarczy niewielki tuning stosownych komponentów, aby z Flippera stworzyć rower ostateczny. Skrócenie kierownicy, wymiana chwytów na bmx-owe albo mniejsza zębatka z tyłu to kilka zasugerowanych pomysłów. Nox pewnie wchodzi na polski rynek i stanowi ciekawą alternatywę dla naszych rodzimych konstrukcji, np. DC Pussy czy serii ram NS Bikes, które bardzo wysoko postawiły poprzeczkę rowerom do dirt/street. Atrakcyjny jest nie tylko wygląd Flippera, ale też jego cena. Wystarczy pożegnać się z kwotą 800zł, aby stać się posiadaczem samej ramy, dostępnej również w żółtym kolorze, zaś cały rower w przedstawionej konfiguracji to wydatek 4799 zł. Dystrybutor marki Nox na Polskę została firma Extreme – Shop z Opola. Dystrybutor: Extreme-Shop, tel.: 077 453 70 08

Txt: Łukasz Kopaczyński, foto: autor & Iwo.

