Oben: Der exponierte Magnet ist old school und anfällig für Verdrehung und Verlust. Der nicht integrierte Abnehmer ist nur unschön.

Unten: Flipchip zur Geometrieanpassung. In der kürzeren Einstellung ist die Geo bergab ausgewogen. Für Uphill-Fans ist die Lange besser.

Nox Hybrid Enduro 7.1 Pro

7199 Euro **27,5"**

Beim Nox wird gleich beim ersten Blick klar: Das hier ist kein Trailbike! Der massive Rahmen mit kantigen Rohren in schreienden Farben und der Stahlfederdämpfer wirken wie eine optische Reviermarkierung. Auch der enorme Federweg von 180 Millimetern vorne und hinten geht in Richtung Freeride. Schön ausgewogen nimmt man auf dem Bike Platz, und im Anstieg überrascht das so gewaltig wirkende Nox mit einem ausgewogenen und fast schon leichfüßigen Handling. Der Hinterbau arbeitet extrem sensibel, die Front steigt nicht. Der ungewohnt laute Brose-Motor unterstützt ab Modusstufe 2 gewohnt geschmeidig und einfühlsam – dabei treibt er Bike und Biker auch bei niedrigen Drehzahlen geradezu stoisch kraftvoll voran. Begrenzt wird der Hangauftrieb nur durch den schwach profilierten Hinterreifen. Geht es dann auf dem Trail wieder Richtung Tal, begeisterte das Nox alle Tester. Das Fahrwerk lässt in Sachen Schluckfreudigkeit keine Wünsche offen. Selbst extrem verblockte Steinpassagen nivellieren Gabel und Dämpfer souverän. Die sehr guten Bremsen und die ausgewogene Fahrposition tun ihr Übriges, um auch Novizen Fahrspaß und Sicherheit zu vermitteln – selbst, wenn es steil und steinig bergab geht. Die ultimative Laufruhe besitzt das Bike aber nicht. Der kleinere Vorderreifen, das höhere Tretlager und der kurze Reach sorgen für ein quirliges Fahrgefühl, das im Kontrast zu solchen Bergabdampfwalzen wie Giant und Mondraker steht. Durch den etwas höheren Schwerpunkt und das sehr hohe Oberrohr wirkt das Nox bei schnellen Richtungswechseln und beim Balancieren in Spitzkehren nicht ganz so handlich.

FAZIT: Nox hat mit dem Enduro 7.1 Pro ein potentes Spaßgerät mit Freeride-Genen im Programm. Sattes Fahrwerk, kombiniert mit überraschend agilem Handling bergauf und hervorragendem Fahrwerk bergab.

ANTRIEB

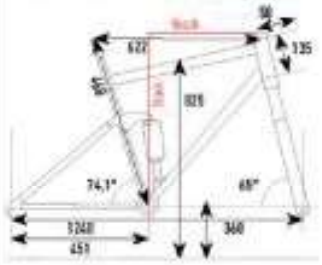
Motor	Brose Drive S Mag
Maximales Drehmoment¹	90 Nm
Akku¹ / -Gewicht¹ / Preis Ersatz-Akku	BMZ, 625 Wh / 4254 g / 899 Euro
Schaltung	Sram XO Eagle (12fach)
Übersetzung (v./h.)	34: 11–50
Display / Größe	BMZ Sportive

AUSSTATTUNG

Max. Systemgewicht	130 kg
Gabel / Dämpfer	Fox Float 36 Factory Grip2 / Fox DHX2 Coil Factory
Federweg (v./h.)	180 mm / 180 mm
Teleskopstütze	Fox Transfer, 150 mm
Bremse / Disc Ø (vorne / hinten)	Magura MT7 HC / 203 mm / 180 mm
Laufräder	Stans ZTR Flow MK3-Systemlaufradsatz
Laufradgröße	**27,5"**
Reifen	Continental Baron Project / TrailKing 27,5 x 2,4 Zoll

MESSWERTE²

Größen / Rahmenmaterial	40,5 / 43 / **48** / 53 / Aluminium
Gewicht	24,02 kg
Schwerpunkthöhe	512 mm
Lenkerbreite	800 mm
Kurbellänge / Q-Faktor	165 mm / 181 mm
Reach / Stack	444 mm / 628 mm



CHARAKTER

Komfort — Sport

Handling	spurtreu ☐☐☒☐☐	wendig
Sitzposition	gestreckt ☐☐☐☒☐	aufrecht

SUPER³ 363 Punkte