

PREZENTACJA  
MERIDA 2012

# ZNÓW NOWA MERIDA



TEKST: BORYS ALEKSY, ZDJĘCIA: MICHAŁ KUCZYŃSKI

Team Merida już jeździ na nowym karbonowym cacku z kołami 29", które do sklepów trafi w 2012. Rower o nazwie Big.Nine oraz inne nowości na przyszły sezon prezentowano na Majorce już w lutym







## ★ **BIG.NINE**

Big.Nine został zaprojektowany tak, by geometrycznie jak najmniej różnić się od teamowego O.Nine'a. Wyzwaniem było więc upchanie wszystkiego na niewielkiej przestrzeni. Udało się, przy okazji sztywność wzrosła o 20% względem O.Nine

Merida, firma zbudowana na tajwańskim kapitale i niemieckiej myśli technicznej, od kilku lat konsekwentnie buduje swój wizerunek marki innowacyjnej, oferującej sprzęt na najwyższym poziomie. Choć można uznać, że, tworząc takie modele jak Ninety-Six, O.Nine czy Reacto, cel ów zdążyła już osiągnąć, Merida nie zwalnia tempa. Efektem jest kolejna z rzędu prezentacja, podczas której oczom gości ukazał się nowy rower wyróżniający się w swojej kategorii.

### Wieleć niż większy O.Nine

Big.Nine jest najbardziej zaawansowanym technicznie hardtailem Meridy. To ukoronowanie doświadczeń w pracy nad kolejnymi generacjami kompozytowych ram. Sztywnością suportu i jakością tłumienia drgań przewyższa O.Nina. Zdaniem Jurgena Falke, głównego konstruktora Meridy, to zu-

pełnie naturalne. „Ciągłe się uczymy. Gdybyśmy teraz projektowali O.Nina, byłby jeszcze lżejszy niż jest”. Według Jurgena największym wyzwaniem było ukształtowanie mufy suportu i tylnych widełek. „Zależało nam, by uzyskać jak najkrótsze tylne widełki, zostawiając jednocześnie wystarczający prześwit między oponą i ramą”. Cel został osiągnięty głównie dzięki coraz bardziej zaawansowanym metodom analizy naprężeń. Badania z wykorzystaniem tensometrów pozwoliły zoptymalizować kształt tego fragmentu ramy, zapewniając sztywność większą o 20% niż w O.Nine. Waga całej ramy nie przekracza 1100 g.

„Szybko zrozumieliśmy, że, aby czy «powiększyć» O.Nine'a.” – oporowerów pojawiają się nowe zagadną sztywnością kół oraz geomeumiejscowieniem kierownicy. Zdawarto było jednak stawić czoła tym wyzwaniom, bo zalety dużych kół są bezdyskusyjne. Sami mogliśmy się o nich przekonać podczas jazd testowych.

stworzyć twentyninera, nie wystarczył Jurgen. W przypadku tych nienia związane z wagą i mniejtrią, zwłaszcza z wyższym niem konstruktora



## ★ **O.NINE CHAMPION**

Z okazji zdobycia przez Hermidę tęczowej koszulki Merida stworzyła sygnowaną przez mistrza wersję O.Nine'a, dostępną już w tym sezonie





Merida odświeżyła też kolekcję na bieżący rok. Aluminiowa rama One-Twenty ma karbonowy popychacz i bardziej płaski kąt główki, zwiększający stabilność na zjazdach

### Jazda próbna

Na trudnej trasie testowej Big.Nine zrobił na nas bardzo dobre wrażenie. W wariacie teamowym to bardzo wysokiej klasy sprzęt pozwalający rozwinąć możliwości zawodnika do maksimum. Położona niżej osi kół oś suportu ułatwia utrzymanie obu opon w kontakcie z podłożem. Przednie koło ma mniejszą skłonność do podrywania się na stromym podejździe, łatwiej też uniknąć lotu nad kierownicą na trudnym zjeździe. Lepsza trakcja na nierównym podłożu pozwala szybciej i bardziej komfortowo pokonywać trudne zjazdy, łatwiej też jeździć się w błocie i na sykim podłożu. Aby zwiększyć sztywność tylnego widelca, w Big.Nine zastosowano oś sztywną 12 mm w systemie Shimano. Ten sam cel przyświecał powiększeniu dolnego łożyska sterowego i użyciu widelca o zmiennej średnicy rury sterowej przechodzącej przez króciutką główkę ramy. Rower jest więc bardzo sztywny

### JURGEN FALKE GŁÓWNY KONSTRUKTOR MERIDY

Według Jurgena największym wyzwaniem było ukształtowanie mufy suportu i tylnych widełek. „Zależało nam, by uzyskać jak najkrótsze tylne widełki, zostawiając jednocześnie wystarczający prześwit między oponą i ramą”

i lekki, a jazda nim niezwykle dynamiczna. Odczuwalnie wyżej umiejscowiona kierownica zmienia pozycję ciała w stosunku do hardtaila 26", ale nie sprawia to żadnych problemów na podjazdach, oba koła są właściwie dociążone. Na szybkich, krętych zjazdach czuliśmy się bardzo pewnie, geometria zapewnia stabilność, ale ani trochę nie zmniejsza szybkości reakcji. Na jego pierwsze sukcesy w światowych imprezach nie będziemy musieli prawdopodobnie długo czekać.





## ★ MATTS TWENTY-NINE

Big.Nine pojawi się w sklepach za rok, ale już teraz można pojeździć na dużych kołach Meridy. Na zdjęciu aluminiowy model Matts Twenty-Nine



### Cyclocross i tarczówki

W wyniku rewolucji w przepisach UCI, dotyczących stosowania hamulców tarczowych w przełajówkach, Merida stanęła przed koniecznością dokonania szybkiego liftingu wchodzącej dopiero na rynek karbonowej ramy Cyclocross Carbon. Szybkiego, bo zmiany przepisów weszły w życie w momencie, gdy ruszyła już produkcja na sezon 2011. Rzecz jest bardziej skomplikowana, niż może się wydawać, polega nie tylko na doklejeniu nowych mocowań hamulca, ale przede wszystkim dopasowaniu konstrukcji do odmiennego stanu obciążenia. Ostatecznie inżynierom Meridy udało się skonstruować i przebadać wersję Disc, którą na Majorce mogliśmy obejrzeć z bliska. Podstawowe zmiany dotyczą konstrukcji widelca i tylnych widełek. Widelec został „przesunięty” w tył, by możliwe było zamocowanie zacisku hamulca we właściwym położeniu. Może się wydawać, że zwiększono tym samym offset widelca (w wersji tradycyjnej jest zupełnie prosty), ale w rzeczywistości ten istotny parametr pozostał niezmienny. Tylny widelec został przeprojektowany pod kątem kompatybilności z... piastami MTB o rozstawie 135 mm. Dzięki temu rower łatwo wyposażyć w koła z hamulcami tarczowymi. Dopóki na rynku nie pojawią się piasty dedykowane przełajówkom z tarczówkami, rozwiązanie bardzo ułatwi życie użytkownikom rowerów.

### Reacto bez Inu

Szosowy rower Reacto, który prezentowaliśmy w numerze 11-12/2010, poza wysokimi parametrami aerodynamicznymi wyróżnia się dużą sztywnością i komfortem. Ten ostatni zawdzięcza lnianym włóknom użytym do produkcji wspornika siodła S-Flex. Chociaż nowa konstrukcja zdążyła już uzyskać dobre wyniki w testach jakości pochłaniania drgań, Merida nie zakończyła prac badawczych nad elementami zwiększającymi ten parametr. Efektem jest nowy wspornik siodła, którego prototyp mogliśmy obejrzeć podczas prezentacji. Reacto zostanie wyposażona w niego w 2012 roku. Co ciekawe, zrezygnowano z Inu, rearanżując całkowicie kształt wspornika i integrując go z tłumiacą polimerową wkładką. Sztuka powstała przy współpracy z firmą PRC, nowym sponsorem Teamu Merida.

### Nowy full już w maju!

Dopiero co byliśmy świadkami premiery wyścigowego fulla Ninety-Six'a, a już mamy informację, że Merida pracuje nad nowym modelem tej kategorii rowerów. Na razie nie wiadomo nic więcej poza tym, że zostanie on zaprezentowany jeszcze w tym roku, prawdopodobnie podczas PŚ w Offenburgu. Skoro ma zastąpić rewelacyjnego Ninety-Sixa, będzie zapewne pojazdem bardzo zaawansowanym technicznie. Z niecierpliwością czekamy na nowe pomysły Jurgena Falke. ■



## ★ CYCLO

Szybka reakcja na zmianę przepisów UCI – przełajówka Cyclocross Carbon zyskała mechaniczne hamulce tarczowe