



MERIDA ONE-FORTY CARBON 3000-D

MERIDA ONE-FORTY TO W GRUNCIE RZECZY STARY ZNAJOMY, BO POD NOWĄ NAZWĄ KRYJE SIĘ MODEL TRANS-MISSION Z LAT POPRZEDNICH. ZMIANA OZNACZA NIE TYLKO UPORZĄDKOWANIE NAZEWNICTWA W KOLEKCJI FIRMY, PRZY OKAZJI ZNACZĄCO PODNIESIONO JAKOŚĆ SPRZĘTU

TEKST:
GRZEGORZ RADZIWNOWSKI
ZDJĘCIA:
ŁUKASZ SZRUBKOWSKI

One-Forty to ostatni model, który dołączył do kolekcji ochrzczonej na cześć wielkości skoków. Po Ninety-Six (96), One-Twenty (120), One-Forty oznaczają może tylko 140 mm. Tyle właśnie ma zawieszenie testowanego roweru, zarówno z przodu, jak i z tyłu. Pod względem konstrukcji ostatnia generacja Trans-Mission wyglądała bardzo podobnie. O ile jednak zawieszenie pozostało bez zmian, bo nadal jest to jednozawiasowiec z punktami pośredniczącymi i tłumikiem ustawionym w pionie, to wartość skoku wzrosła o 10 mm. Wzorem One-Twenty zredukowano wielkość tzw. rockera (element łączy tłumik i rurki podsiodłowe wahacza), ale już kąt wyposażono w osie sztywne (z tyłu 12, z przodu 15 mm). Chcąc uzyskać równomierną pracę zawieszenia, do amortyzacji użyto dwóch produktów Fox'a. Tłumik RP23 ma

dołączany system platformowy, widelec pozwala na skrócenie skoku, przydatne na podjazdach. Rower wyposażono w uniwersalny napęd 3x10 Shimano XT i uzupełniono go o korbę karbonową SL-K FSA. Merida zrezygnowała z tzw. pływającego mocowania hamulca tylnego, jakby w zamian dodano przelotki do zdalnego sterowania sztycy podsiodłowej.

UKRYTE SZCZEGÓŁY

Podobnie jak w ubiegłym sezonie u poprzednika rama wykonana jest z karbonu. W jej konstrukcji wykorzystano doświadczenia zdobyte przy konstruowaniu zarówno modelu zawieszanego One-Twenty, jak i sztywnego O.Nine. Nic więc dziwnego, że sięgnięto m.in. po nanotechnologię, kompozyt wzmocniono za pomocą mikrocząsteczek (firma mówi o 40-pro-



1



2

1 Pancerze poprowadzono wzdłuż potężnej rury głównej ramy. Zabieg ułatwił jej „kanciasty” przekrój

2 Znającym kolekcję Meridy nazwa all mountainowego modelu One-Forty mówi wszystko, dla pozostałych powtórzono ją w postaci liczbowej na rockerze

3 Jedną z zdobyczy technicznych, odróżniających One-Forty od Trans-Mission, to oś sztywna tylnego koła, która ma 12 mm średnicy

4 Model Talas Fox'a pozwala na zmianę wielkości skoku w zakresie 110-140 mm za pomocą dźwigni umieszczonej na górze

goleni. Zabieg jest błyskawiczny, ale utrudniony w trakcie jazdy

5 Sztućca podsiodłowa z regulacją wysokości Kind Shock pozwala na błyskawiczne opuszczenie siodełka. Wersja z Meridy ma manetkę umieszczoną pod siodełkiem



3

WYPOSAŻENIE

RAMA: KARBON, 140 MM

WIDELEC/TŁUMIK: FOX 32 TALAS RL, 110-140 MM/FOX RP23

NAPEŁ: PRZERZUTKI SHIMANO XT, MANETKI SHIMANO XT, KORBA FSA SL-K 42/32/24 Z.

HAMULCE: AVID ELIXIR R, TARCZE 185 MM

PIASTY/OBRĘCZE/OPONY: DT SWISS 350 DISC/DT SWISS XR445 DISC/SCHWALBE NOBBY NIC EVOLUTION 26X2,25"

KASETA/ŁAŃCUCH: SHIMANO CS-HG81-10 11-36 Z./SHIMANO CN-HG94-10

OSPRZĘT: MOSTEK FSA OS-150, KIEROWNICA FSA XC 282L OS R18, 660 MM, SZTYCA KS 1900 31,6 MM, SIODEŁO FIZIK GOBI XM

MASA: 12,2 KG (bez pedałów)

CENA: B.D.

GEOMETRIA

ROZMIARY: 15/17/19/21"

DŁ. RURY GÓRNEJ: 580 mm

DŁ. MOSTKA: 100 mm

DŁ. TYLNEGO WIDELCA: 435 mm

ROZSTAW KÓŁ: 1094 mm

KĄT RURY PODSIOD.: 73,5°

KĄT GŁÓWKI RAMY: 69,5°

DYSTRYBUTOR: MERIDA POLSKA, TEL. 32 273 32 32. ROWER.MERIDA.COM.PL

centowym wzroście wytrzymałości materiału). Rura główna ramy jest zaś wybitnie nietypowa, bo w środku kryje się dodatkowe „żebro”, które ją wzmacnia. Podobną technologię (tu nazwaną Double Chamber) stosuje się dziś często w świecie karbonu, tak wzmacniane są np. ramiona korb FSA. Za jednolitą strukturę materiału, także od wewnątrz, odpowiadają specjalne silikonowe formy używane w trakcie produkcji. Po ich usunięciu pozostaje gładka powierzchnia, co zmniejsza wagę, ale i sprawia, że znikają wrażliwe na obciążenia, niejednorodne, miejsca.

OSIĄ W OŚ

Już poprzednia wersja roweru została przez nas przyjęta ciepło. Wersję aluminiową Trans-Mission, wraz z innymi rowerami all mountain, testowaliśmy w sezonie 2009 (MR 5/2009). Doceniliśmy wówczas uniwersalny charakter roweru, jedyny przedmiot krytyki stanowiła lekka ospałość tyłu. Jeszcze bardziej podobaty nam się kolejne wersje modelu One-Twenty (m.in. test MTB Trail w MR 5/2010), który w gruncie rzeczy jest do One-Forty bardzo podobny, tyle że skoki ma o 20 mm mniejsze. I przyznać musimy, że nowy model jest udanym połączeniem dwóch wspomnianych, bo zaczerpnięto to, co najlepsze, z oby-



4



5

dwu, wyposażając go dodatkowo w elementy niezbędne w maszynach o podniesionym skoku. Wyrównanie skoków z przodu i z tyłu to jedna sprawa, oczywiście jest, że amortyzatory od tego samego producenta muszą współgrać ze sobą. Bardziej odczuwalne jest jednak użycie osi sztywnych, szczególnie tej z tyłu, co korzystnie wpłynęło na sztywność roweru. Dopiero bardzo się upierając i celowo lądując po długim locie pod skosem, udało nam się zauważyć giętkość boczną zawieszenia.

One-Forty ciągle ma bliżej do One-Twenty, niż się z pozoru wydaje. Pozycja za kierownicą jest niemal identyczna, zbliżone są możliwości podjeżdżania. Co więcej, rower jest lekki, co potwierdza nie tylko wskaźnik wagi, ale i subiektywne odczucia, wynikające z własności jezdnych. Bez problemu skręca, zmiana kierunku jest przewidywalna. Po zwiększonym skoku pozytywnie wpływa na zjeżdżanie, zwiększa się margines bezpieczeństwa. Rajdy enduro, czy też ambitne wyprawy górskie, tu One-Forty będzie w swoim żywiole. Nadal jest to rower, na którym można wystartować w maratonie, ale konieczne będzie wówczas zrezygnowanie z części komfortu przez podniesienie ciśnienia w amortyzatorach. ■