



MERIDA 2013 I... 2014!

W LUTYM, NA MAJORCE, JUŻ BYLIŚMY POD WRAŻENIEM PROTOTYPÓW MODELI Z SEZONU 2013. JESIENIĄ W WIŚLE PRZETESTOWALIŚMY WERSJE FINALNE. KILKA DNI PÓŹNIEJ NADESZŁA INFORMACJA, ŻE NA SCULTURZE BĘDZIE SIĘ ŚCIGAĆ PROTOUROWE LAMPRE. TRUDNO O LEPSZE PODSUMOWANIE WPROWADZONYCH PRZEZ FIRMĘ UDOSKONAŁEŃ

Tekst: Grzegorz Radziwonowski, Zdjęcia: Michał Kuczyński

Oczywiście, dane techniczne są ważne, bo rama nowej Scultury (z dopiskiem SL) waży zaledwie 844 g (i to z zaciskiem sztycy), a zestaw z widelcem 1290 gramów. Tym samym rower w najwyższym wariantcie teamowym, wyposażony w zestaw SRAM Red, tylko 6,5 kilograma. O wiele istotniejszy jest jednak fakt, jak całość jeździ. Ta maszyna bowiem od początku powstawała we współpracy z zawodnikami ze ścisłej światowej czołówki i pod wpływem ich uwag była modyfikowana. Stąd m.in. tak duża praca włożona w usztywnienie. Wystarczy zwrócić uwagę na przód roweru z potężną główką sterową, płynnie przechodzącą w trójkąt główny ramy, jak i na środek suportu, zgodny ze standardem BBB386EVO. Nie dość, że pozwala on użyć korb zgodnych z różnymi systemami łożysk i osadzonych na osiach o różnej grubości, to umożliwia też zastosowanie szerszych, sztywniejszych rur. Wyjątkowo oryginalnie wygląda przy tym tył roweru, z rurkami spłaszczonymi w poziomie, ale o ponadprzeciętnej szerokości!

Scultura SL prowadzi się zgodnie z oczekiwaniami, a raczej, chciałoby się powiedzieć, sama wyrывa do przodu. Rower od pierwszych metrów okazuje się zabójczo sztywny i zwrotny, wymagając przy tym pewnej ręki. Bardzo krótki tylny widelec (mieszczą się w nim akurat opony o szerokości 23 mm) transferuje moc niczym wał kardana, nie uginając się nawet na milimetr. Długi mostek w parze z kompaktową kierownicą pozwalają zająć korzystną do podjeżdżania pozycję. Na zjazdach za to konieczna jest koncentracja, bo rower bardzo lekko skręca.

COŚ DLA MAS

Co, jeśli ktoś chciałby jeździć w sposób mniej wyostrozony i nie czuje się na siłach od razu zmierzyć ze sprzętem profi? Scultura dostępna jest także w wariantach prostszych, z serii Comp, które również sprawdziliśmy. Tu, poza oczywiście wyższą masą, dostrzec można wiele zalet przeniesionych

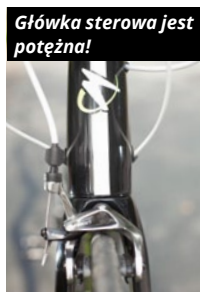


Scultura SL w wersji finalnej, na takiej samej mają się ścigać zawodnicy ekipy Lampre!

Środek suportu BB386Evo jest kompatybilny z większością korb, a tył roweru zdecydowanie asymetryczny



W rurkach tylnego widelca kryją się włókna lnu, które mają tłumić drgania



Główka sterowa jest potężna!



Scultura w wersji Comp różni się i wyposażeniem, i geometrią. Najłatwiej zauważyć większą ilość miejsca na tylną oponę



Zgrabne połączenie usztywnionego przodu roweru i hamulców typu V



Tu także za komfort mają być odpowiedzialne spłaszczzone widelki tylne



Speeder Carbon T5, czyli karbonowy rower szosowy z prostą kierownicą i mocnymi hamulcami



bezpośrednio z najwyższej półki, z dominującym sztywnym przodem roweru – nie ma mowy, by pojechał w inną stronę, niż chcemy. Uspokojenie przy większych szybkościach zapewnia... dłuższy tył, konkretnie rzecz biorąc o 8 mm, które dodano do 400, jakie mamy w Sculturze SL. Tym samym rower opanować jest zdecydowanie łatwiej.

I w tym momencie można by zamknąć opis najciekawszych nowości z kolekcji 2013, gdyby nie fakt, że kryje się wśród nich prawdziwa perełka, a raczej rower jakby stworzony z myślą o fanach jazdy szosą, ale niespecjalnie tęskniących do zawodniczego pochylania pleców. Nie sposób nie przyznać, że znakomita większość amatorów jeździ w tzw. górnym chwycie, w pogardzie mając dół klasycznego kolarskiego „baranka”. To dla nich znalazł się w kolekcji Speeder Carbon, którego najwyższą wersję T5 przetestowaliśmy. Wnioski? Dlaczego przeciętne rowery szosowe nie hamują tak łatwo! Wystarczyło użyć zminiaturyzowanych hamulców V i prostej kierownicy, by poprawić kontrolę



Praktyczny detal – przewidziano opcję montażu stopki



Duże koła i aluminiowa rama to przepis Meridy na dostępnego cenowo twentyniera z serii Big.Nine



Rama sprawia wrażenie mniejszej i lżejszej za sprawą wygięcia rury dolnej ramy



Zgrabne widełki tylne wyginają się w kształt litery S i mieszczą w ten sposób grubą oponę



MARK DOBROWOLSKI, MERIDA POLSKA

MR: Przyjechalismy, żeby pojeździć na rowerach 2013, a tu niespodzianka – model na kołach 27,5! Jak do tego doszło?

MD: Dostaliśmy kilka dni temu dostaliśmy dwie ramy testowe i praktycznie natychmiast złożyliśmy pierwszy rower, by od razu zbierać doświadczenia. Każdy chce się przejechać!

Nie było problemu z dostępnością komponentów?

Relatywnie łatwo było z kołami, bo np. Maxxis już ma odpowiedni model opon, trudniej było z widełcem. Na razie jest to wersja 29.

Wrażenia z jazdy?

Zrobiliśmy eksperyment i tę samą trasę w górach objeżdżaliśmy na rowerach z różnymi kołami, w tym 27,5. To chyba najlepszy sposób przekonania się, co sprzęt potrafi. Przeszkadzał trochę długi widelec, ale i tak dało się zauważyć, że rower dobrze podjeżdża, na zjazdach zaś pojawiła się większa stabilność. To przekonało największych niedowiarłów!

Dla kogo ma być przeznaczony ten rower?

Dla tych, dla których z racji wzrostu koła 29 stają się problematyczne; 27,5 będzie lepszym rozwiązaniem.

prędkości. Rower nadal przemieszcza się bardzo szybko i w niczym nie przypomina ciężkich i nudnych rowerów crossowych.

WIELKI WJAZD W TEREN

Merida swoje doświadczenia w MTB, związane z konstrukcją karbonowego hardtaila O.Nine, zgrabnie przetransferowała na modele na większych kołach i w ten sposób powstał Big.Nine Carbon, czyli twentyniner do ścigania. Kolejnym etapem było stworzenie wersji aluminiowej, czyli modelu Big.Nine. Najwyższą jego wersję – TFS XT-Edition – przetestowaliśmy na szlakach w okolicach Wisły, zahaczając o trasy, na których jeżdżą m.in. uczniowie Marka Galińskiego, jak i bracia Brzózkowie. W tego typu warunkach ujawniają się wszystkie zalety wielkich kół, uspokajających rower wtedy, gdy szlak robi się wymagający. Ruchome gały, tak często spotykane w okolicy, wymagają uwagi tylko wtedy, gdy przekraczają 30 cm, inaczej można je zupełnie zignorować. Big.Nine w wersji aluminiowej to sprzęt wyważony, o dobrych proporcjach, bez przesuwania charakterystyki prowadzenia w stronę nadmiernie turystyczną. Zgrabna rama rośnie wraz z rozmiarami. Warto zwrócić uwagę na wygięcie jej rury dolnej, sprawiające, że wygląda lekko. Może podobać



Big Ninety.Nine w wersji seryjnej, w najwyższym wariantcie wyposażenia na ramie aluminiowej



Tyłny i przedni hamulec mają mocowania zgodne ze standardem Post Mount



Tłumik DT Swiss obsługiwany jest zdalną manetką



To jeszcze prototyp, ale już jeżdżący - pierwsza Merida na kołach 27,5 cala!

się dzięki detalom, takim jak tylne widełki o giętych profilach czy... mocowanie do stopki. Możliwy pozostaje i start w maratonie, i używanie na co dzień. W testowanym wariantcie rower przekraczał 12 kg, ale nie miał też żadnych słabych punktów. Zdecydowanie osprzęt dobierano pod kątem wytrzymałości, choćby uniwersalne opony CrossMark Maxxisa.

POPZRZECZKA CORAZ WYŻEJ

Pod nieobecność wariantów fulla na kołach 29 z karbonową ramą (już nie możemy się go doczekać!) przetestowaliśmy wersję seryjną Big Ninety.Nine, której prototyp wzięliśmy na przejażdżkę w lutym. Nie da się ukryć, że wówczas był to nasz faworyt wśród nowości. Kolejny test tylko te wrażenia potwierdził – 100 mm skoku, w parze z zawieszeniem M.O.R.E, konsekwentnie krzyczy o więcej przeszkód i gór do zjechań. Osie sztywne z przodu i z tyłu, jak i możliwość zablokowania obu amortyzatorów (tył manetką), to gwarancja sztywności w absolutnie każdym momencie. Różnica między Big.Nine a Big Ninety.Nine jest taka, że na tym drugim na tych samych przeszkodach aż chce się jeszcze dokręcać! I tylko pod górę chciałoby się, żeby rower był lżejszy, tu dopiero karbonowa

rama pozwoli przeskoczyć umowną granicę 12 kg, gdy full przestaje ciężać. Poza tym jest to rower dopracowany pod każdym względem, od szerokości kierownicy począwszy, na seryjnym mocowaniu hamulca Post Mount z tyłu skończywszy.

27,5!

W tym sezonie najwięcej zamieszania zrobił „nowy”, pośredni rozmiar kół, nazwany 27,5 cala (albo inaczej 650B), który ma łączyć w sobie zalety kół 26 i 29 cali. Udało nam się zrobić pierwszy test modelu ramy, która ma się znaleźć w sprzedaży dopiero w sezonie 2014, ale została przygotowana z myślą o takich kołach! Oczywiście, trudno na podstawie testu prototypu mówić coś o produkcie finalnym, ale cieszy fakt, że Merida bardzo szybko zareagowała na nowy trend, w dodatku przygotowując ramę z serii Matts, a więc aluminiową. O tym, czy 27,5 się przyjmie, zdecyduje właśnie masowość, a taka rama pozwala myśleć o zbudowaniu roweru taniego, w dużej mierze opartego na popularnych komponentach. Rower, na którym jeździliśmy, był złożony dokładnie w ten sposób. Jesteśmy przekonani, że na taki produkt czeka wiele osób, które chciałyby osobiście zmierzyć się z 27,5 cala!

