



NOWE STANDARDY MERIDY

W POŁOWIE LUTEGO MERIDA POKAZAŁA ŚWIATU NAJNOWSZĄ KOLEKCJĘ ROWERÓW TEAMOWYCH. ARSENAŁ ZAWODNIKÓW MULTIVAN-MERIDA WZBOGACIŁ SIĘ M.IN. O KOŁA 27,5"; ZAŚ SZOSOWA SCULTURA SL PRZYBRAŁA BARWY EKIPY LAMPRE. TE I INNE DZIEŁA KONSTRUKTORÓW OGLĄDALIŚMY, JAK ZWYKLE, NA MAJORCE

Tekst Borys Aleksy, zdjęcia Michał Kuczyński

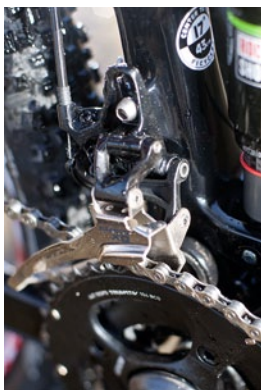
Najnowszym dziełem Meridy jest wyposażony w koła o średnicy 27,5" hardtail Big.Seven. Powstał przede wszystkim na potrzeby Jose Hermidy. W minionym sezonie Hiszpan, choć zdążył docenić zalety dużych kół na wybranych wyścigach, niezmiennie preferował rowery 26". Jedną z przyczyn jest nieduży wzrost zawodnika. Chcąc ominąć ten problem, sponsor poszukiwał rozwiązania kompromisowego, wciąż wierząc, że nawet nieznaczne powiększenie kół przyniesie byłemu mistrzowi świata duże korzyści.

„Podobnie rzecz się miała w przypadku firmy Scott” – powiedział Jurgen Falke z Meridy. „Nino Schurter jest wzrostu Hermidy, też nie czuł się komfortowo na dużych kołach, stąd wprowadzenie przez Scotta modelu Scale 27,5". Big.Seven ma być więc zwinny i agresywny jak O.Nine, by wciąż podobać się Hermidzie, dając jednocześnie możliwość korzystania z zalet większych kół. „Trze-

ba zaznaczyć, że kołom 27,5" bliżej jest do 26" niż 29". Jeśli ktoś lubi duże koła, powinien kupić twentyninera. Big.Seven jest alternatywą dla osób niższych niż ok. 1,70 m; takie zwykle czują się na 29-tkach nieswojo” – przekonywał Falke. Tak czy inaczej, team Multivan-Merida rezygnuje całkowicie ze sprzętu na kołach 26". „Nasz O.Nine to świetny rower wciąż zdolny wygrywać wyścigi, ale musieliśmy na coś się zdecydować. Wyobraźcie sobie ile kół, opon i części zamiennych trzeba wozic ze sobą na wyścigi przy takiej liczbie możliwych wariantów!". Mogłoby nie wystarczyć nawet czternaście busów VW, które team ma na co dzień do dyspozycji.

PODNIESIONA POPRZECZKA

Big.Seven nie tylko wnosi do kolekcji Meridy nowy standard. Stał



Agresywna geometria, dopracowana kinematyka zawieszania, sztywność ramy oraz specjalnie dostrójone amortyzatory Rock Shox czynią z Big Ninety-Nine najszybszy rower w całej kolekcji Meridy



się też okazją do stworzenia nowego, świeżego projektu. Projektant Martin Steutz wspiął się na wyżyny swej sztuki, rama wygląda doskonale. Drobiazgowa optymalizacja wytrzymałości pozwoliła wykonać kilka śmiałych posunięć konstruktorskich i stylistycznych. O ile parametry, takie jak sztywność główki i suportu produkowanych przez Meridę wyścigowych rowerów, należą do najlepszych w branży, firma podkreśla nie mniej istotne walory związane z absorpcją drgań. Są one efektem zastosowania włókien lnu odpowiednio laminowanych między warstwami karbonu w tylnych widelkach. „Nasze widelki Flex Stay mają możliwość ruchu w kierunku pionowym, zachowując się jak płaskie sprężyny. Wprowadzenie warstwy lnu ma na celu spowolnienie drgań tej sprężyny, czyli ich stłumienie” – wyjaśniał Jurgen Falke, prezentując nową ramę. W odróżnieniu od Big.Nine len zastosowano również w dolnych widelkach, co ma na celu zapewnić amortyzację również podczas jazdy na stojąco.

Big.Seven był dostępny do testów podczas całej kilkudniowej prezentacji. Jeździliśmy na nim po tej samej trasie, którą pokonywaliśmy wcześniej na Big.Nine i Big.Ninety-Nine, szukając różnic i podobieństw. Wystarczyła jedna runda, by nakreślić jasny obraz. Jurgen miał rację, rower swą żywiołowością bardzo przypomina 26-tkę, ale jest od niej lepiej przystosowany do jazdy po nierówno-

ściach. Szybkość reakcji i precyzja prowadzenia przodu w zakręcie bez wątpienia sprostą wymaganiom agresywnie jeżdżącego Hermidy. Znany Hiszpan, który objeździł „testcourse” razem z nami, potwierdził to zresztą osobiście. Zauważalna była jednocześnie przewaga twentyninerów na kamienistym zjeździe, który pokonywały płynniej i szybciej, oraz na sybkim, stromym podejździe, gdzie łatwiej utrzymywały przyczepność. Nic dziwnego, że wszyscy zawodnicy zespołu, poza Hermidą, ścigać się będą na hardtailu 29” Big.Nine i nowym Big Ninety-Nine.

BIG.NINETY-NINE

Ten wyścigowy full na kołach 29” był już prezentowany przed rokiem w wersji prototypowej, a później, w trakcie sezonu, doczekał się wcielenia pośredniego z karbonowo-aluminiową ramą. Teraz oficjalnie przedstawiono w pełni dopracowaną wersję, na której już ścigają się zawodnicy zespołu (ich przygoda z Ninety-Nine 26” trwała bardzo krótko). Rower jest doskonałym narzędziem do szybkiej jazdy, bo nic tak nie ułatwia radzenia sobie z terenem jak połączenie dużych kół z pełną amortyzacją. Na trasie testowej był zdecydowanie najszybszy, przelatując bez zająknięcia przez techniczne zjazdy i strome podejzdy. Kinematyka zawieszania spełnia wszystkie oczek-



Big.Seven to nie tylko nowy standard rozmiaru kół, ale też odświeżona, nowoczesna konstrukcja ramy



Prototypowy One-Forty 27,5"

kiwania, jakie można mieć wobec sprzętu służącego do wygrywania Pucharów Świata, a mądrze dobrana geometria ramy sprawia, że jazda jest żywiołowa, dynamiczna i daje dużo przyjemności. Karbonowa rama waży 1900 g bez tłumika. Owszem, sztywny Big.Nine sprawia wrażenie jeszcze bardziej „ostrego”, więc jeśli ktoś szuka radykalnej szybkości, dynamiki i niskiej wagi może wybrać właśnie ten model.

NOWY OSPRZĘT

Sporo zmian dotyczy też w tym roku wyposażenia rowerów. Team zakończył współpracę z DT Swiss, która to firma dostarczała mu dotąd amortyzatory i piasty. Nowym partnerem będzie RockShox, uzupełniając pakiet sponsorski koncernu SRAM, obejmujący dotychczas napędy i hamulce. Wszyscy zawodnicy Multivan-Merida używać będą teraz amortyzatorów SID i Monarch. „Komponenty DT Swiss były doskonale pod względem wagi i sztywności, ale w kwestii związanej z jakością jazdy RockShox oferuje olbrzymi postęp. Najbardziej podoba nam się hydrauliczne sterowanie blokadą, która jest bez wątpienia najlepszym systemem na rynku”. Rower teamowe napędzane będą za pośrednictwem komponentów grup SRAM XX oraz XX1, wyposażonej w jedną tarczę z przodu, ol-

brzymią kasetę 11-42 i dedykowany łańcuch. Wraz z nowym sezonem zmienił się też dostawca siodeł, którym będzie Prologo. Firma zamierza promować kilka swoich topowych modeli wyposażonych we wkładki ze specjalnie zaprojektowanego polimeru, zapewniającego dobre tłumienie drgań i brak poślizgu. Dużą zmianą jest też rozpoczęcie współpracy z Fulcrumem w kwestii dostarczania kół. Rower podczas prezentacji wyposażone były w aluminiowe koła Red Metal, w trakcie trwania sezonu zamontowane zostaną do nich specjalnie wyprodukowane zestawy na karbonowych obręczach, których waga ma wynosić... 1100 gramów. Niestety, na razie nie są to modele dostępne w sprzedaży.

ROWERY LAMPRE-MERIDA

Od tego sezonu Merida debiutuje też w WorldTour jako drugi sponsor Lampre-Merida. Zawodnicy włoskiej ekipy będą ścigać się na Sculturach SL, które po raz pierwszy poznaliśmy na podobnej prezentacji przed rokiem. Superlekka rama (poniżej 900 g) o bardzo agresywnej geometrii będzie używana w większości wyścigów, ale Merida zapowiada, że jeszcze przed wiosennymi klasykami przedstawi drugą, przeznaczoną do ścigania po brukach. Oczywiście zapowiadana jest też replika. Największym wyzwaniem kon-



Rower w kolorach Lampre-Merida pojawi się w sprzedaży w sezonie 2014

Scultura SL w najdroższej na sezon 2013 wersji 909, wyposażona w Shimano Dura-Ace i doskonałe koła Mavic Ksyrium SLR



strukcyjnym był niewątpliwie dla Meridy rower do jazdy na czas. O jego powstaniu opowiadał Jurgen Falke.

„W aerodynamice obliczenia są zbyt skomplikowane i drogie, by móc cokolwiek modelować komputerowo. Wszystko musieliśmy badać eksperymentalnie, krok po kroku szukając możliwości poprawek”. Efektem żmudnej pracy w tunelu aerodynamicznym jest WARP TT, którego parametry Falke określa jako jedno z najlepszych na świecie, podpierając się wynikami testów porównawczych. Jednym z kluczowych elementów wpływających na tak dobre rezultaty jest specjalny wspornik kierownicy (szwajcarski patent pozwalający m.in. całkowicie ukryć pancerze). Co ciekawe, najlepsze efekty dała konstruktorom praca nad kształtem kierownicy, którą stworzyła wspólnie z firmą Vision. Zawodnicy podkreślają też, że firma angażuje się nie tylko dostarczając sprzęt, ale poświęca też dużo czasu na pomoc w ustalaniu pozycji. Spotkanie na Majorce było więc też dla wszystkich długą sesją bikefittingu z udziałem inżynierów Meridy.

W czasie prezentacji Lampre-Merida można było zauważyć, że dwaj zawodnicy, Filippo Pozzato i Alessandro Petacchi, nie jeżdżą na Sculturach, lecz na Reacto. Jak wyjaśnił Jurgen Falke, ci dwaj kolarze mają szczególne wymagania wobec geometrii rowerów, niemożliwe do zaspokojenia w modelu Scultura. Firma jest w trakcie

prac nad nową wersją Reacto, na której obaj będą ścigać się w tym sezonie. Premiera, jak zapowiedziano, wkrótce.

NOWY STANDARD W ONE-FOURTY

Prezentacja sprzętu teamowego, podobnie jak co roku, łączyła się z odsłoną innych projektów Meridy, która produkuje przecież wiele rowerów, nie tylko przeznaczonych do startowania w zawodach XC. Na trasie testowej objeździć można było prototyp One-Forty-B na kołach 27,5". Poza większymi kołami miał aktywnie działające zawieszenie VPK (ze zmiennym środkiem obrotu, jak w One-Sixty). Jako prototyp rower nie był jeszcze najlepiej przygotowany do jazdy, głównie z powodu zbyt małych prześwitów dla tylnej opony (tylny trójkąt wyglądał jak żywcem wyjęty z One-Fourty 26"), ale i tak pozwolił nam utwierdzić się w przekonaniu, że połączenie kilkunastu centymetrów skoku mądrze skonstruowanego zawieszenia i nieznaczne zwiększenie średnicy kół jest do all mountain rozwiązaniem idealnym. W zaprezentowanej wersji rower charakteryzował się bardzo „wyłożoną” geometrią, stworzoną bardziej do jazdy w Alpach niż na Majorce czy w Polsce. Zobaczymy, jak prezentować się będzie ostateczna wersja, którą, podobnie jak najnowsze rowery teamowe, zobaczymy w sklepach w sezonie 2014.

MR