



ONE-TWENTY CARBON



In der 120mm-Klasse die neue Referenz in Steifigkeit und Rahmengewicht. 1860 Gramm bringt der neue Carbon-Allrounder bei 46 cm Rahmen ohne Federbein auf die Waage. 2,1 kg sind es mit DT Swiss M210 Federbein. Das sind aber gerade einmal 160 Gramm mehr als der Race-Klassiker NINTY-SIX! Die gute Steifigkeit des MERIDA Race-Fullys konnte dabei nochmals um knapp 20% verbessert werden.

Dabei bedient sich der neue Carbon-Bolide aller bereits vom NINTY-SIX und O.NINE bekannten Register des MERIDA Carbon Know-hows um solch beeindruckenden Werte erzielen zu können:

Die im Unterrohr senkrecht angeordnete Rippe (Double-Chamber), die Kombination von Monocoque, Innen-Muffung und Tube-to-Tube - je nach vorliegender Belastungsart (Structure Element Bauweise) sowie High-Modulus-Fasern mit Nano-verstärkter Matrix, vollendet mit einer einteiligen Carbon-Wippe.

Mit seinem 69 Grad flachen Lenkkopfwinkel differenziert sich das ONE-TWENTY geometrisch spürbar von seinem aggressiv lenkenden Cross-Country-Bruder. Dadurch bietet es auf schnellen Bergabpassagen, nicht zuletzt durch die 20 mm zusätzlichen Federweg an Gabel und Hinterbau, deutlich mehr Laufruhe. Der Hinterbau lässt sich schnell und problemlos auf das gegebene Einsatzgebiet abstimmen. Es agiert dabei sportlich unauffällig und nutzt den Federweg dabei gut aus.

Einsatzbereich:

Marathons, sportliche Touren, Alpencross. Der High-End-Allrounder für jeden Tag.

Varianten:

Es werden Varianten mit FOX-Fahrwerk/ XT 30-Gang (ONE-TWENTY Carbon 3000), SID 120/Fox-Float RP2/ SRAM X0 30-Gang (ONE_TWENTY Carbon 4000) und DT SWISS / XTR 30-Gang (ONE-TWENTY Carbon 5000) angeboten. Die Komplett-Gewichte liegen an der 11 Kilo Marke bzw. bewegen sich bei den Top-Modellen deutlich auf 10 Kilo zu.

Die Preise (bei MERIDA generell) werden in Folge der aktuell extrem ungünstigen Euro/Dollar/Yen Wechselkurse erst zur EUROBIKE bekannt gegeben.

MATTS SCANDIUM - das O.NINE aus Aluminium



Es muss nicht immer Carbon sein. Hier beweist MERIDA, mit seinem MATTS SCANDIUM, das ein Top Alu Rahmen trotz Erreichen aller Prüfnormen die 1,4 Kilo-Marke unterschreiten kann. Somit wildert MERIDA im Revier der preisorientierten Carbon-Rahmen und beweist damit, dass Alu noch lange nicht zum „alten Eisen“ gehört und man beim Ausreizen des Werkstoffs erstaunliche Leistungen erzielen kann, wobei man preislich aber deutlich unter Carbon-Niveau bleibt. Das gesparte Geld kann in die



Ausstattung wandern, wodurch man schlussendlich bei gleichem Budget das leichtere und bessere Komplett-Bike bekommt.

Ein mit Scandium legierter M7-Rohrsatz des Leichtbau-Spezialisten Hodaka findet beim MATTS SCANDIUM Verwendung (daher auch der Namenszusatz). Ein Großteil der Gewichtsreduzierung ist aber die Folge von bereits am Top-Hardtail O.NINE eingeflossener Systemintegration und cleveren Detaillösungen wie z.B.: BB30, X-Taper Steuerrohr mit unterem 1,5" Lager, außen konfiguriertes Sitzrohr mit Umwerfer - Direktbefestigung, asymmetrische Sitzstreben mit Post-Mount-Scheibenbremsaufnahme. Anodisierte Rohroberflächen wie auch spezielle Designs sind kratzfest und somit langlebig.

Einsatzbereich:

XC Race und Marathon. Fazit: Leichte Race-Bikes für überschaubares Geld.

Varianten:

Es werden Varianten von X9 über XT bis zur XTR angeboten. Alle Versionen mit 30-Gang und deutlich preis-orientierter bestückt als die vergleichbaren MERIDA Carbon-Hardtails.

MATTS TWENTY-NINE



Die Riesenräder rollen jetzt auch bei MERIDA.

Nachdem die 29-Zoll-Welle nach längeren Anlaufschwierigkeiten nun doch aus dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten nach Europa schwappt, wird auch bei MERIDA ein verstärktes Augenmerk auf diesen Trend gelegt. Schließlich ist der XC-Race- und Marathonbereich die Kernkompetenz bei MERIDA.

Bei den neuen Alu-Twenty-Ninern legte man besonderen Wert auf eine stimmige Fahrwerksgeometrie. Wochenlang wurden die Fahrwerksdaten der aktuellen Benchmark-Bikes aus den USA gegeneinander abgewogen - und das in jeder Rahmengröße.

Keine leichte Aufgabe, da die Platzverhältnisse bei Twenty-Ninern erbarmungslos gegeneinander konkurrieren: Der Hinterbau soll kurz sein, ein dicker Reifen plus Dreck aber dennoch durchlaufen können. Außen kappen die Kettenblätter den Platz an der Strebe, vorne limitiert die Oberrohrlänge die nötige Fußfreiheit. Das Steuerrohr muss extrem kurz ausfallen, was die Steifigkeit und Lebensdauer beeinträchtigt. Am Ende spürt man vor allem bei den kleinen Rahmengrößen, ob die Entwickler bei einem 29er verstanden haben worum es in der Summe geht. MERIDA hat in diesem Bereich seine Hausaufgaben sehr gut gemacht. Ein Großteil der MATTS TWENTY-NINE Rahmendetails wurden vom O.NINE und MATTS SCANDIUM entliehen.

An einem O.NINE in der 29er Ausführung und einem Marathon/Race-Fully wird in der MERIDA Entwicklung mit Hochdruck gearbeitet, hier wird es aber noch bis zum frühen Modelljahr 2012 dauern, bis diese zusätzlichen 29er-Bikes in die Läden kommen.

Einsatzbereich:

XC-Race, Marathon und sportliche Tour.

Varianten:

Es werden zwei MATTS TWENTY-NINE Modelle mit X9 und SLX/XT angeboten. Beide Versionen haben 30 Gänge, Federn mit blockierbaren 100 mm RockShox Recon Gold Gabeln und verzögern mit 180 mm Scheibenbremsen.



Wichtige Modellpflege bei Merida:

ONE-TWENTY PRO



Die Top-Modelle der TOP-TWENTY Alu BAureihe haben einen dem ONE-TWENTY CARBON angeglichenen, neuen Alu-Hauptrahmen sowie die Voll-Carbon-Wippe des Top-Modells spendiert bekommen. Beim Rahmengewicht konnten so, gegenüber dem Vorjahr, satte 250 Gramm eingespart werden. Dagegen hat sich am Charakter der ONE-TWENTY Baureihe nichts geändert: Universelle und unproblematische Allrounder der sportlichen Sorte.

ONE-FORTY



Aus „TRANS-MISSION“ wird ONE-FORTY: Künftig sprechen die Namen der MERIDA Fully-Baureihen eine deutliche Sprache. Wie der Name schon sagt, ist der Federweg der All-Mountains bei MERIDA an Gabel und Hinterachse 140 mm. Neue Lackierungen und Graghics heben die Bikes deutlich von den Vorgängermodellen ab.

Bei den ONE-FORTY CARBON Modellen wurden die Preise durch die Rückkehr zu Alu-Hinterbauten und den Wegfall des „Floating-Disc“ Bremssystemes gesenkt aber auch die Rahmensteifigkeit durch die neue Shimano 12 mm Steckachse an der Hinterhand optimiert. Die ONE-FORTY Alu-Baureihe wurde zudem mit 1.5“ Taper-Steerer und Führungen für Remote Vario Sattelstützen aufgewertet.

O.NINE



Der einzige Kritikpunkt des in der laufenden Saison vorgestellten Top-Racer O.NINE war die Kombination aus steilem Lenkkopfwinkel und kurzer Gabel mit 80 mm Federweg. Das war selbst Rennfahrern einen Tick zu aggressiv und bot nicht die gewünschte Reserve auf technisch schwierigen Abfahrten.

Dem aktuellen Trend folgend, den Federweg an der Front selbst bei reinrassigen XC-Boliden auf 100 mm zu verlängern, wurde jetzt Rechnung getragen. Der Lenkkopfwinkel bleibt mit 70 Grad aber immer noch auf der „racigen“ Seite.

Rahmengewichte von unter 1 kg in der Serie (jeder einzelne O.NINE Rahmen wird gewogen und zertifiziert), eine hohe Steifigkeit gepaart mit überlegenen Komfort lassen das MERIDA gemeinsam mit dem Cannondale Flash und dem neuen Scott 899 das Triumvirat an der Spitze der Race-Hardtails bilden.

MATTS LITE + MATTS TFS



Die Alu-Hardtails im mittleren Preissegment - seit langer Zeit das in kommerzieller Hinsicht stärkste Segment innerhalb der MERIDA Portfolios - lehnen sich in optischer Hinsicht ab dem Modelljahr 2011 weitaus stärker an die gestalterischen Einflüsse des O.NINE an. Zudem bekommen die optischen Abstimmungen und der Einbezug der Komponenten-Farben sowie des Komponenten-Designs in das Gesamtbild des jeweiligen Bikes einen sehr hohen Stellenwert.

Der Autor

