



אופני שבילים לעם MERIDA ONE TWENTY 1500D

האם ה־1500D הם העסקה הטובה ביותר לרוכבי שבילים
ב־2011 והאם זה מספיק? שלחנו את חנוך לבדיקה מחודשת
של ה־120 המעודכנים והוא חזר עם תשובות



MERIDA ONE TWENTY 1500D II

משכן אחורי: פוקס F100 RL	יבואן: רחן ומינץ
חישוקים: ALEX MERIDA XD LITE	ארץ ייצור: טייוואן
ציירי גלגל: שימאנו XT	מחיר: 11 אלף שקלים (9,680 שקלים לחברי מועדון)
צמיגים: Schwalbe Rocket Ron 2.25	משקל: 13.4 קילוגרמים (עם דוושות ונוזל)
מעביר קדמי: שימאנו XT	גודל שלדת מבחן: מדיום
מעביר אחורי: שימאנו XT	גובה ציר מרכזי: 32.89 סנטימטרים
ידידות הילוכים: שימאנו XT	אורך תומכות שרשרת: 43.5 סנטימטרים
מעצורים: שימאנו M575 ווטורים 180	אורך צינור עליון: 59 סנטימטרים
מילימטרים	זווית ראש: 69 מעלות
זרועות הינע: שימאנו XT	זווית אוכף: 73.5 מעלות
קסטטה: שימאנו 11-36 HG81-10	בסיס גלגלים: 111.7 סנטימטרים
דוושות: שימאנו 520	מהלך קדמי: 4.7 אינצ'ים
	מהלך אחורי: 4.7 אינצ'ים
	שלדה מיצרת מ: אלומיניום

האופניים שלנו, במידה מדיום, הגיעו עם מוט כידון באורך 90 מילימטרים, ועל כך אפרט עוד בהמשך.

תנוחת הרכיבה נוחה ומזמינה, ונמצאת באמצע הדרך בין רכינה לפנים, XC סטייל, לבין אופני שבילים ממוקדי מטרה. הרכיבות הראשונות שלי עם האופניים היו רכיבות נפח על שבילים רחבים (קורס עזרה ראשונה בתל אביב - 60 קילומטרים הלך וחזור כל יום). לאחר כיוון מתלים ראשוני לכ-25 אחוזי שקיעה האופניים היו מאוזנים ויעילי דיווש, כל עוד מדובר ברכיבה בשיבה. יציאה מן המושב ודיווש בעמידה העירו את "מר בוב", והוא הראה סימני חיים באזור המתלה האחורי. הזזה קלה של ידית הפלטפורמה היציבה פתרה את הבעיה כמעט לחלוטין, והחזירה את "מר בוב" לישון.

הצמיגים המהירים, בעלי הקוביות הקטנות והמררוחות, עברו נהדר בשבילים המהירים של אזור השרון, בין אם היו מהודקים או בעלי שכבה משוחררת של חצץ וחול. הרוחב הנדיב שלהם איפשר הורדה משמעותית בלחץ האוויר, על אף שמדובר בצמיגים רגילים ולא מוכני טיובלס.

מערכות ההילוכים החדשות של שימאנו מתהדרות, אמנם, בעשרה הילוכים בקסטטה, אבל ההיבט המשמעותי יותר בעיניי במערכות אלו, הוא המעבר לגלגלי שיניים קדמיים בעלי 42/32/24 שיניים, עובדה המקצרת את המרחק שהשרשרת מוכרחה לעבור בהעברת הילוך ביד שמאל. ההילוכים עוברים מהר ובהחלטיות, וזה מבורך.

נרות וחברים, לא אלך סחור-סחור. אחרי הכל, אני מכיר את הרוכש הישראלי הממוצע, זה שמחפש את העסקה המשתלמת ביותר מבחינת יחס עלות-תועלת, או באנגלית - Most Bang for the Buck. על כן אגש ישר לנקודה: אופני ה-1500D מסדרת ה-TWENTY של חברת מרידה הם כנראה עסקת האופניים המשתלמת ביותר במדינת ישראל בשנת 2011. איני יכול לחשוב על עוד חברה המיובאת לישראל ומציעה חבילה מושלמת יותר במחיר כה זול. רוב החברות אינן מתקרבות לחבילת חלקים דומה במחיר של ה-1500D. שוב, כרגיל, איני מבין איך מרידה מצליחה לבנות כזו חבילת חלקים במחיר הנושק לעשרת אלפים שקלים מהצד התחתון? (לחברי מועדון רחן ומינץ - עורך).

אבל רגע, חכו שנייה לפני שאתם תופסים את מפתחות הרכב וקופצים לחנות היבואן עם כרטיס האשראי שלוף ומוכן לרכישה. אני יודע גם שהרוכש הישראלי הממוצע מודע היטב להיצע האדיר שיש בשוק האופניים בארץ, קורא מגזינים ומשוטט באינטרנט, ומחפש לא רק תמורה למחיר, אלא גם התנהגות, איכות שיכוך וטכנולוגיה מתקדמת. ובדיוק בשביל לבחון את הפרמטרים האלו התכנסנו כאן היום.

אם כן, אנסה לגשת למבחן הזה כאילו איני מודע לתג המחיר המוצמד לכידון האופניים, ואבדוק האם מרידה הפנימה את ההערות הבונות שנתתי לאופני ה-ONE TWENTY 3000D של שנת 2010 (אלו שנחטפו מהחנויות כלחמניות חיטה מלאה ודגנים בצפון תל אביב) והאם היא הצליחה להפוך אותם מאופני שבילים בינוניים למצטיינים.

החבילה

שלדת ה-ONE TWENTY היא מאלומיניום 6061 ובתצורת מתלה קלאסית של ארבע זרועות עם ציר על תומכות האוכף. מבחינה זו אין כל שינוי מהאופניים של השנה הקודמת, שאותם בחנתי בעבר. השינויים מגיעים בשלושה מקומות משמעותיים - צינור ההיגוי הוא בעל קוטר משתנה (כמיטב האופנה) האמור להוסיף קשיחות לחלק הקדמי של האופניים, הגיאומטריה של האופניים השתנתה מעט כך שזווית הראש קהה יותר מבעבר ובסיס הגלגלים התארך, ואחרון חביב (במיוחד) חוליית הנדנדה של המתלה היא מיחידה אחת קשיחה של קרבון שחרחו ומושך (בניגוד לשני חלקי האלומיניום המהודקים עם ברגים באופניים הקודמים). איך שינויים אלו משפיעים על הרכיבה? המשיכו לקרוא.

חבילת החלקים כוללת בולמי פוקס מלפנים ומאחור, עם פוקס RP2 מאחור ועם מזלג מדגם RL F100 ללא ציר 15 מילימטרים, הכה-מתבקש בתקופה זו. הגלגלים בנויים מצירי שימאנו XT ומחישוקי ALEX לבנים הנושאים את השם מרידה. ככה זה כשיש לך כוח קנייה של חברה כה גדולה - בונים חישוקים על שמך.

מערכת ההינע כולה (שיפטים, מעבירי הילוכים, שרשרת, קסטטה וזרועות הינע) היא על טהרת ה-2011 XT, הכוללת עשרה הילוכים בקסטטה, מה שיוצר, בעצם, אופני הרים עם 30 הילוכים (!). על הבלימה מופקדים בלמי ה-575 של שימאנו (מיין סוג של "שינמוך" מהשנה הקודמת, שבה הוצעו האופניים עם בלמי מגורה בדגם ה-3000 המקביל) ומשלימים את החבילה חלקי שליטה מרמת הביניים של חברת FSA - מושב איכותי של PROLOGO וצמיגי שוולבה מדגם רוקט-רון ברוחב 2.25 אינצ'ים.

יאללה, לדרך

האופניים נראים נהדר ומגיעים עם צביעה כסופה לבנה ועם נגיעות כחלחלות במקומות אסטרטגיים. כבר במבט ראשון אפשר להבחין בכך שהם קצרים מעט מהדגם שקדם להם, ובמרידה הבינו סוף-סוף שאופני שבילים לא יכולים להגיע עם מוט כידון באורך של 110 מילימטרים.



זווית אישית

מאת: זיו שוורץ

הפרטים הקטנים

אומרים שאלוהים נמצא בפרטים הקטנים, ובמקרה של ה-MERIDA 1500D המעודכנים כנראה שהייתה לו יד בכל אחד מהם. בשנה שעברה רכבנו על ה-120/3000 וסיימנו את הרכיבה ברגשות מעורבים. האופניים הוצעו למכירה במחיר מפתה של 12 אלף שקלים עם מפרט שהיה לא פחות ממצוין. הבעיה, כמו תמיד באופניים, שסך החלקים מטעה לעתים. לא תמיד ה"חבילה" המושלמת משקפת ברכיבה על השביל את פוטנציאל הביצועים המלא שמנבא המפרט הקטלוגי. ה-3000 היו אופניים לא יותר מסבירים במחיר מצוין. ה-1500, שמחליפים אותם בקו דגמי ה-120, טובים מהם משמעותית. אינני בטוח שמהנדסי מרידה קוראים את MBA ישראל, אבל נראה כי כל אותן נקודות שהפריעו לנו טופלו. קשיחות צדית משופרת, היגוי קדמי מדויק, גיאומטריה ייחודית יותר, מהלך מתלה אחורי פרוגרסיבי לקראת סופו (כדי למנוע טריקת מתלה ברכיבה אגרסיבית) והחלפת הבלמים לבלמי שימאנו (ודרך אגב, אין לי מושג מה עשו השנה בשימאנו לבלמי ה-575, שמעולם לא התלהבתי מהם בעבר, אבל על המרידה 1500 הם מצוינים ואף איבדו מתחושת הרכות המוגזמת שממנה סבלו בעבר). כל שאר הנקודות החזקות שמרו על מקומן (עיצוב, צביעה, מפרט) ואף שופרו (מחיר, מחיר ואמרונו מחיר?). אז אם בשנה שעברה קניתם את ה-3000 בגלל המחיר, השנה תיקנו את ה-1500 גם בגלל המחיר וגם בגלל הביצועים, ולכן במקרה שלפניכם 3000 פחות 1500 שווה 1500, אבל בכוול אתם מקבלים הרבה יותר. סחיתין למרידה.



עוד יושבים ומדווחים, האופניים ממשיכים במומנטום ומגיעים לקצה הגבעה, וגאים ושמחים לרדת מצדה השני.

הבו לנו סלעים

בשבילים אגרסיביים עוד יותר, הכוללים מעברי סלעים, קפיצות ודרופים, מערכת המתלים נכנסת אל תוך המהלך שלה ללא התקשחות מובחנת, ורק לעתים רחוקות מהלך המתלה נסגר. הטוב מכל העולמות. בכלל, יש משהו מהורק מאוד בהתנהגות האופניים, הנובע מקשיחות החלק הקדמי והאחורי, מההרמוניה בין המתלים, ומהשקט שמייצרת מערכת ההינע. הצמיגים, לעומת זאת, החלו להראות סימני כניעה. הם אמנם רחבים למדי, כיאה לאופני שבילים, אך הם אינם בשרניים מספיק בקוביות שלהם, ובטח ובטח אינם עבי דופן כנדרש.

בכלל, לאחרונה אני מקבל אופני מבחן רבים עם צמיגים של חברת שוולבה, ולרוב הם אוזנים ומתפקדים היטב בתנאים שאליהם יועדו, אך תמיד, וללא יוצא דופן, רפנותיהם דקות מהרצוי וחשופות לפגעי סלעי ישראל הקשוחים. לאחר שלושה תקרים התחלתי להעלות לחץ בצמיגים, וניפחתי אותם במסלולים טכניים ל-35 PSI לערך, כחמישה PSI יותר ממה שאני רגיל לנפח.

בעליות טכניות ובטיפוסים על סלעים הורגשה התנגדות קלה להנפת הגלגל מהחלק הקדמי, ובעצם, האופניים אינם ששים לקפץ בקלות בין הסלעים. הם מעט עצלים ומשדרים: "באנו לעבוד פה, ולא לשחק". זוהי תכונה מעט מעצבנת, אך קיצור קל או הגבהה מינימלית של מוט הכידון (ל-70 או ל-80 מילימטרים) יעזרו לפתרון העניין. בכל מקרה, הטכניקה הנכונה להנפת הגלגל הקדמי באוויר עם ה-ONE TWENTY

לאחר שלושה ימים שבהם כיסיתי כמעט 200 קילומטרים מישוריים למדי, הפנית את כידון ה-FSA, הרחב בדיוק במידה (660 מילימטרים), לכיוון בן שמן, ושחררתי קצת רסן. הדבר הראשון שהבחנתי בו עם הכניסה לסינגלים, הוא עד כמה החלק האחורי של האופניים קשיח. חוליית הקרבון שמרידה יצרה והרכיבה על האופניים עושה פלאים, ואעיו ואומר שזהו אחד המתלים הכי מדויקים וקשיחים צדית שאי פעם בחנתי. האופניים פונים נהדר בסביבות מהירים ושומרים על קו אחיד וקבוע, ללא כל הרגשה של גמישות מאזור הגלגל האחורי. פשוט מדהים.

החלק הקדמי של האופניים קשיח אף הוא, עניין מובן לאור המעבר למוט היגוי בעל קוטר משתנה, וציר ה-15 מילימטרים לא בלט בחסרונו. האופניים זריזים יותר מבעבר, פועל יוצא של הכידון הקצר יותר, ושינויי כיוון נעשים בקלות ובמהירות למרות זווית ההיגוי הקהה במעלה וחצי לעומת דגם 2010 (69 מעלות במקום 70.5) ובסיס הגלגלים שהוסיף 0.7 סנטימטרים לאורכו. מרידה מצהירה כי שלדת ה-2011, המיוצרת מאלומיניום (HFS) ומצוידת בחוליית קרבון, קלה בכ-250 גרמים לעומת שלדת ה-2010, וקשיחה צדית כבעשרה עד 20 אחוזים (תלוי איפה מודדים - בציר המרכזי, בצינור ההיגוי או במשולש האחורי). לגבי הקשיחות הצדית, גם אם היא לא נמדדה נומרית, אפשר היה לחוש ברכיבה את השיפור, שהתבטא בהתנהגות האופניים ההדוקה. לגבי המשקל, שם הייתה אכזבה קלה. משקל האופניים, למרות הצהרות החברה על הדיאטה שעברה השלדה, זהה (13.4 קילוגרמים) וחבל. בסינגלים אטיים יותר, שיש להאיץ בהם מחדש עם היציאה מן הסיבוב, הורגש המשקל העודף של האופניים וזה מעט מציק ליבבני משקל שכמותי. המשקל מורגש גם בעליות תלולות וארוכות, אך כל

www.mtbi.co.il

אם, ס.י. בי.אי. יס.א.וי.ט.וי.ק

פנסים חדשים מבית Majic Shine



P7 - MJ836

עם סוללה דינמית



MJ818

פנס לדים אחורי
במצמת אור נבונה במיוחד



P7 - MJ808

עם סוללה משופרת

בשיוק מהיר עד בית הלקוח

א.מ.ט.י. בי.אי. - י.ס.א.וי.ט.וי.ק

072-2506065

www.MTBI.co.il



צינור היגוי מעובה משפר את דיוק ההיגוי. חוליית הקרבון אחודה, קשיחה ונאה למראה. בלמי השימאנו 575 הפתיעו אותנו לטובה השנה לעומת ניסיון העבר שלנו איתם, אולי זה הצבע הלבן...



סיכומים

אם כן, אחרי שכבר סיכמתי את נושא התמורה למחיר שמציעים המרידה ONE TWENTY ב-1500D בפסקת הפתיחה של הכתבה, אעסוק כאן רק באופניים עצמם. אלו אופניים מרשימים מאוד, המצליחים לכסות טווח רחב מאוד של שימושים, ולבצע כמעט כל מטלה על הצד הטוב ביותר. תהיה זו רכיבת שבילים רחבים או טיול מדבר ארוך, או יהיה זה בליץ של שעתיים על הסינגלים באזור האהוב עליכם - המרידה מספקים את הסחורה. אם הייתי קונה אופניים כאלו לעצמי, הייתי מנסה למצות את הפוטנציאל שלהם ביתר שאת, ומחליף את מוט הכידון לקצר יותר (80 מילימטרים) ואת הצמיגים לבשרניים יותר, והולך להשתולל בסינגלים. הקשיחות המבנית שלהם, השקט שבו הם נעים על פני הקרקע, וחבילת האבזור המרשימה שלהם יוצרים אופניים לא פחות מנהדרים.

העובדה שהם עולים 11 אלף שקלים לפני הנחת חבר מועדון ברוזן ומינץ (לאחר הנחה מדובר במחיר של 9,680 שקלים!) רק ממתיקה את הידיעה שאתם רוכבים על אופניים המתנהגים כמו הטובים שבאופני השבילים, ושלא שברתם את כל חסכוניותכם כדי לממן אותם. ■

היא להעביר יותר משקל לאחור בעת ההנפה, או להשתמש ביותר כוח דיווש. מעצבן מעט, אבל זהו עניין שאפשר להתרגל אליו בקלות יחסית.

בלמי השימאנו 575 הוכיחו עצמם כיעילים וכשקטים מאוד, גם אם הנשיכה הראשונית שלהם אינה מהטובות שפגשתי. בעיניי לפחות, ידיות הבלימה של דגם ה-575M מוצלחות יותר ונוחות למגע מאלו של מגורה, וה"שינמוך" שעבר דגם ה-1500 של 2011 לעומת דגם ה-3000 של השנה הקודמת מבחינת הבלמים, הוא שדרוג מבחינתי. בלמי המגורה עצרו היטב אך אכזבו מבחינת המגע, הנדסת האנוש והאיכות המבנית. בולם הפוקס RP2 שבמתלה האחורי עבד באופן מושלם לאורך כל תקופת המבחן, אך לא הפסיק "להזיע" שמן, שהצטבר אט-אט בתחתיתו. לקראת סוף תקופת המבחן המחזור בשמן התבטא בהקשחה לא מספקת של הבולם במצב הפלטפורמה היציבה שלו. מדובר, להערכתי, בבעיה נקודתית בבולם הספציפי שלנו, שהרי בולמי פוקס האחוריים ידועים באמינותם המופלגת. הטיפול בבולם הוא, כמובן, במסגרת האחריות.