

PROFI-TEST

MERIDA SCULTURA TEAM DISC

TECHNISCHE DATEN

Rahmen

Merida Scultura Disc CF4

Gabel

Scultura Carbon CF4 Disc 12

Gruppe

Shimano Dura-Ace Di2

Kurbel

Rotor 3D30 NoQ

Bremsen

Shimano RS805 160

Laufräder

Fulcrum Racing Quattro
Disc Carbon

Reifen

Continental Grand Prix 4000s II
28 mm

Vorbau

FSA OS 99

Lenker

FSA K-Force Compact OS

Sattelstütze

Merida EGM Light

Sattel

Prologo Scratch 2 T2.0

Preis

7.199 €

www.merida-bikes.com

GRÜNDE FÜR DEN WECHSEL

Wenn auch noch der Gewichtsunterschied wegfällt, wird es schwer, Argumente für die gute alte Felgenbremse vorzubringen. Und so blieb *Procyding*-Tester Marcel Wüst höchstens ein leichter Trennungsschmerz, bevor ihn die beeindruckende Performance des Merida in ihren Bann zog.

Text Marcel Wüst Fotografie Andreas Meyer

Eurobike-Zeit ist auch immer Neuheiten-Zeit, wobei ich viele der „Neuheiten“ eher als Weiterentwicklungen bezeichnen würde. Auch das Merida Scultura Disc gehört in diese Kategorie – zumindest für mich. In der Vergangenheit habe ich regelmäßig die wirklich neuen Flaggschiffe der Marke getestet und war durchweg hochzufrieden mit den Produkten an sich und vor allem der Liebe zum Detail, mit welcher die Räder aufgebaut und präsentiert wurden.

Hier kommt also die Scheibenbrems-Version des ultraleichten Scultura – abholbereit im Test-

bereich der Eurobike in Friedrichshafen und somit eine willkommene Abwechslung vom Messealltag. Mit einem tollen Rad eine mal mehr, mal weniger entspannte Runde zu drehen – denn es geht ja auch darum, das Rad in simulierten Rennsituation ans Leistungslimit zu bringen –, ist weitaus abwechslungsreicher und mit mehr positiven Vibes belegt, als verbrauchte Luft in großen Hallen zu atmen.

Ich also auf und davon; und wer am Bodensee schon mal Rennrad gefahren ist, der wird zwei Dinge bemerkt haben: Zum einen gibt es keine echten Berge und zum anderen ist es abseits der Hauptstraßen nie wirklich flach – also





▲ Wenn die Profis wieder Disc fahren dürfen, dann auf solchen Rädern: leicht und steif, mit sportlicher Geometrie und aggressiver Sitzposition.

Anstrengung pur, wenn man mal richtig Strippe gibt, und totale Entspannung, wenn man nur cruisen will.

Eigentlich braucht man richtige Berge und am besten noch schlechtes Wetter, um das Feature, das diese Weiterentwicklung des Merida Scultura auszeichnet, auf Herz und Nieren zu testen. Dennoch war ich, Discbrakes hin oder her, dankbar für warmes, sonniges Sommerwetter.

Die hier mit einer Merida-eigenen Entwicklung zur aktiven Wärmeableitung über spezielle CNC-Kühlrippen präsentierte Shimano-Scheibenbremse hat schon bei Tests eine Reduktion der Temperatur durch diese Technologie bewiesen. Vor allem am hinteren Bremsattel, der weniger vom Fahrtwind gekühlt wird, ist das eine sinnvolle Ergänzung.

Versierte Leichtgewichte, die auch auf regennasser Fahrbahn mit Carbon-Laufrädern und klassischen Felgenbremsen sicher unterwegs sind, werden mit der beim Bremsen produzierten Wärme keine Probleme haben. Schwierig wird's allerdings, wenn Fahrer, die aufgrund ihres höheren Körpergewichts gerne superleichtes Material fahren, bergab die Bremsen schleifen lassen. Denn solche Dauerbremsungen können erfahrungsgemäß zum Delaminieren der Felge oder zum Reifenplatzer führen.

Solche Argumente halten einen Diskurs über das Für und Wider von Scheibenbremsen am Laufen, den ich schon oft und sehr leidenschaftlich mit vielen Radsportlern und Entwicklern geführt habe. Doch an dieser Stelle wollen wir uns das ersparen – Fakt ist, dass der Disc-Rahmen von Merida alle Vorzüge des klassischen Rahmens beibehält und darüber hinaus neben dem extrem geringen Gewicht auch sehr guten Fahrkomfort zu

bieten hat. Bei meinem Testrad waren beispielsweise 28 Millimeter breite Conti Grand Prix 4000s II montiert – das gibt nicht nur ein gutes Gefühl auf schlechten Wegstrecken, sondern hat bei extremen Bremsmanövern auch den Vorteil, dass die Verbindung Reifen–Straße, die ja der limitierende Faktor der Bremsleistung ist, wirklich optimal funktioniert. Und da es den Ingenieuren von Merida gelungen ist, das Team Disc aufs Kampfgewicht der Felgenbrems-Variante zu bringen, fällt auch das Argument weg, dass die Scheibenbremsen das Rad zu schwer machen.

Bei der klassischen Variante des Scultura hatte Merida die Hinterradbremse ja unter dem Tretlager verbaut, was ich persönlich schon immer als etwas fummelig für Einstellungs- oder Säuberungsarbeiten empfand. Am Disc-Bike muss man sich also nicht an die Leere gewöhnen, die dort herrscht, wo jahrzehntelang die Hinterradbremse an ihrem Steg montiert wurde und immer gute Arbeit geleistet hat.



▲ Der Bremssteg fehlte schon beim Felgenbrems-Modell des Scultura. Der rutschfeste Sattel fuhr sich sehr angenehm; ziemlich leicht ist die Rotor-Kurbel.

Trotz der eher breiten Reifen, die im Profisport vermutlich nur bei Paris-Roubaix oder eventuell noch der Flandern-Rundfahrt zum Einsatz kommen werden, war in der enorm stabilen Vorderadgabel reichlich Platz. Für noch breitere Reifen reicht es allerdings nicht, wobei ich mir vorstellen kann, dass jemand, der sich ein so leichtes und Performance-orientiertes Rad zulegt, noch einen Crosser fürs Gelände besitzt, um die Highend-Maschine im Winter zu schonen.

Obwohl meine Zeit mit dem Scultura Disc limitiert war, wollte ich das Rad keinesfalls schonen, zumal schon die ersten Pedalumdrehungen weg vom Messengelände enorm Spaß machten. Dass ein

so leichtes Rad gleichzeitig so extrem stabil und dennoch nicht bretthart sein kann, ist eine tolle Eigenschaft des Werkstoffs Carbon – und bei Merida ist man imstande, diese Möglichkeiten perfekt auszunutzen. Das hatten schon alle Vorgängermodelle unter Beweis gestellt.

Die Beschleunigung aus den ersten Kreisverkehren hinaus war schon deshalb klasse, weil mich jede weitere Pedalumdrehung von der Messehektik wegbrachte, und nach nur fünf Kilometern verlor

ich mich in Obstplantagen und Hopfenfeldern zu einer ausgiebigen Testfahrt, bei der Autos kaum noch eine Rolle spielten.

Die ersten Hügel kamen mir genauso recht wie die Sitzposition auf dem Scultura. Die Di2 war perfekt justiert und so war das Schalten nicht nur einfach, sondern auch angenehm – gerade unter erhöhtem Druck schaltet Shimano immer noch am sanftesten! Dass dazu trotz fortschrittlicherer Technologien des amerikanischen Gegenspie-

„DA ES DEN INGENIEUREN VON MERIDA GELUNGEN IST, DAS TEAM DISC AUFS KAMPFGEWICHT DER FELGENBREMS-VARIANTE ZU BRINGEN, FÄLLT AUCH DAS ARGUMENT WEG, DASS DIE SCHEIBENBREMSEN DAS RAD ZU SCHWER MACHEN.“



Keine Berge, nie flach: Im Hinterland des Bodensees ließ es Marcel mit dem Merida krachen. Gut am Merida: Steckachse und Naben mit höherem Flansch an der Rotor-Seite; nicht so schön: das Di2-Kabel.



► Auf glattem Asphalt mögen die 28er-Conti keinen Komfort-Vorsprung bieten, dafür aber mehr Grip und Sicherheit bei Schräglage und beim Bremsen.

lers immer noch ein Kabel verwendet wird, ist eigentlich egal. Dieses jedoch den weiten Weg bis zum Unterrohr zu führen, wo die Anschlüsse für klassische Schaltzüge liegen, gibt den vielleicht einzigen Anlass zur Kritik. Das Di2-Kabel nahe des Steuerrohres im Rahmen verschwinden zu lassen, wäre sicher kein großer Mehraufwand gewesen, hätte aber sehr viel besser ausgesehen.

Im Wiegetritt und auf dem großen Blatt nahm ich die ersten paar Wellen mit, und als ich an einer etwas längeren Steigung mit den steilsten Stücken gleich am Anfang ankam, war mir klar, dass dies der perfekte Ort sein würde, um die Vorteile der Scheibenbremse zu testen – in umgekehrter Fahrtrichtung, versteht sich. Dass die Laufradhersteller nun auch andere Wege gehen können, weil man nicht mehr auf dem Verschleißteil Felgenflanke bremst, merkt man allerdings bei einer normalen Fahrt nicht. Die hier verbauten Fulcrum Racing Quattro waren wirklich toll, wobei man trotz ihrer Stabilität bei extremer Schräglage im Wiegetritt das leichte Schleifen der Bremsscheibe wahrnehmen konnte. Das kennt man vom Mountainbike, und es wird sicher mit über Zuspruch und Ablehnung dieser Technologie am Rennrad entscheiden. Die am Merida verbauten Steckachsen waren fast wie klassische Schnellspanner zu bedienen – aufmachen, eine Viertelumdrehung nach vorne, und man konnte sie rausziehen. Dass die nun unten geschlossene Gabel in keinen meiner Radständer passt, war in Friedrichshafen zwar nicht relevant, spukt mir aber seit einer Erfahrung auf Mallorca immer wieder im Kopf herum ...

Was das Bremsverhalten der Kombi aus leichtem Rahmen und Dura-Ace-Scheibe anging, zeigte sich das Scultura nahe an der Benchmark. Sehr gut zu dosieren und immer mit ganz viel Biss, ließ sich der Rahmen selbst in Schräglage kaum aus der Ruhe bringen. Hierbei spielten aber auch der gute Asphalt der Bodenseeregion sowie der enorme Grip der 28er-Conti eine entscheidende Rolle. Die breite, aber dennoch formschön geratene und sehr stabile Gabel war die perfekte Ergänzung zum Rahmen für schnelle Abfahrten und flotte Kurven.

Die von mir erreichte Schräglage war teilweise wirklich kurz vor dem maximal Machbaren, und genau an diesem Limit fühlte sich das Rad extrem wohl – oder besser gesagt ich auf dem Rad. Die Sitzposition war dazu eher sportlich, wobei ich persönlich einen etwas längeren Vorbau gebraucht hätte. Die Geometrie ist etwas für echte Rennfahrer, wobei es ja neben dem CF4 auch die CF2-Varianten des Scultura gibt, die bei den sieben verschiedenen Rahmenhöhen jeweils ein etwas längeres Steuerrohr aufweisen und somit eine etwas entspanntere Sitzhaltung bei gleichbleibend guter Fahrperformance ermöglichen. Die am Merida verbauten FSA-Komponenten passten für mich



perfekt, besonders der „K-Force Compact“-Lenker lag mir gut in der Hand. Dass alle weiteren Komponenten wie Vorbau und Sattelstütze ebenfalls von FSA und somit absolute High-End-Produkte sind, versteht sich quasi von selbst. Auch der von Prologo gelieferte Sattel war nicht nur bequem und gut passend für meinen Allerwertesten – auch die „Antirutschleinlagen“ waren wider Erwarten nicht nur ein optisches Gimmick, sondern gaben mir das Gefühl, irgendwie fester im Sattel zu sitzen als bei einer komplett glatten Oberfläche.

Da ja beim Kauf eines Rennrades die Optik ein wichtiger Faktor ist – neben Performance,

Gewicht und Preis –, ist es erfreulich, dass es Merida gelungen ist, ein sehr ansprechendes Rad zu bauen. Der fließende Übergang des Oberrohres in die Sitzstreben gefiel mir ebenso gut wie das fette, stabile, aber dennoch ins Gesamtbild passende Tretlager oder die schnörkellose Sattelklemme.

Bleibt als Kritikpunkt eigentlich nur der lange Weg des Di2-Kabels – und natürlich muss man sich die Frage stellen, ob man ein Rennrad mit Discbrakes überhaupt will. Abgesehen vom Bruch mit der Tradition gibt es hier aber keine Argumente mehr dagegen... 📺