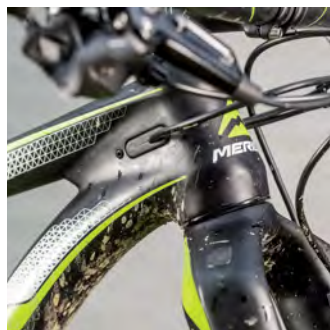


# MERIDA Ninety-Six Team

Reinrassige Serienrennmaschine



1. Die Sram XX1 Eagle sorgt für die nötige Übersetzungsbandbreite beim Einfach-Antrieb. Merida bestückt das Ninety-Six mit einem 32er Kettenblatt. 2. Nach dem Steuerrohr führen alle Leitungen in das Rahmeninnere. Unter der Abdeckung verbirgt sich die Klemmung für die Leitung, die Klappergeräuschen vorbeugt. 3. 100 Millimeter Federweg leistet die RS1 Upside Down Gabel von RockShox im neuen Ninety-Six.

**DAS BIKE**

Merida-Bikes läutete für das Modelljahr 2016 eine neue Evolutionsstufe des Ninety-Nine ein. Herausgekommen ist das neue Ninety-Six mit doch wesentlichen Veränderungen. Aber auch das Modell Ninety-Six ist nicht völlig neu in der Merida-Familie. Das ursprüngliche Geburtsjahr war 2007, und es wurde gebaut bis ins Jahr 2011. Dann wurde es durch das Ninety-Nine abgelöst. Die Modellbezeichnung Ninety-Six bezieht sich auf den Federweg, der im Heck zur Verfügung steht, nämlich 96 Millimeter. Grundlegend beteiligt bei der Entwicklung war das eigene Multivan Merida Biking Team (das es 2017 leider nicht mehr geben wird). Auf den ersten Blick auffällig und anders als beim Ninety-Nine ist die Anordnung des Dämpfers. Merida platzierte beim neuen Ninety-Six, wie auch in der ersten Generation schon, den Dämpfer liegend unter dem Oberrohr. Die Reduzierung eines wippenden Hinterbaus sowie ein direkterer Kräfteinfluss sollen die Vorzüge der Konstruktion sein. Angepasst auf die Bedürfnisse der Fahrer verkürzte sich der Radstand bei zugleich verlängertem Reach. Eine erhöhte Kontrolle und Sicherheit in flotten Abfahrten, sowie ein flinkeres Handling in engeren Abschnitten sollen aus der Geometrieänderung resultieren. „Smart Entry“ nennt sich die hauseigene Entwicklung der internen

Zugverlegung. Durch eine Verschraubung am Eingang in den Rahmen werden die Bowdenzüge geklemmt. Dadurch ist es möglich, die Züge auf Spannung zu verlegen, um den typischen Klappergeräuschen vorzubeugen. Sowohl die Leitung für eine Variostütze als auch Kabel für eine Di2 Schaltung oder ein elektronisches Fahrwerkssystem können allesamt innen verlegt werden. „Size Specific Wheeling“ nennt sich bei Merida die Größenabstufung. Dadurch ist es möglich, jedem – proportional zur Körpergröße – das passende Rad bei gleichbleibender Kinematik zu bieten. Einfach ausgedrückt, Größe S und M ist in 27,5 Zoll erhältlich, M, L und XL jeweils als 29-Zöller.

**AUF DEM TRAIL**

Pure Race-Gene stecken in dem neuen Ninety-Six. Die Sitzposition ist typisch sportlich für ein CrossCountry-Bike. Das Cockpit sitzt tief, der Lenker ist nicht zu breit und das Fahrwerk straff abgestimmt. Absolut antriebsneutral zeigt sich das Merida in der Beschleunigung sowie in den Uphill-Passagen. Der auf der linken Lenkerseite befindliche Lock-out-Hebel lässt eine zeitgleiche Fahrwerksblockierung zu. Jedoch nutzten wir diese Funktion eher selten. Aufgrund des straffen Fahrwerkes war es nicht notwendig, den Hinterbau zu blockieren. Die neue Sram XX1

Eagle Schaltgruppe verleiht dem Ninety-Six eine 500-prozentige Übersetzungsbandbreite bei zwölf Gängen. Bergauf zeigt sich das Fully als kletterfreudig. Selbst in steilen Passagen bleibt das Vorderrad auf dem Boden und lässt eine präzise Linienwahl zu. Bergab kommen wir dann voll auf unsere Kosten und merken deutlich den Komfort eines Fullys gegenüber einem Hardtail. Direkt im Fahrgefühl lässt es sich punktgenau um enge Kurven manövrieren. Auch in hohen Geschwindigkeiten wirkt das Bike nicht nervös und vermittelt die nötige Sicherheit.

**FAZIT**

Das neue Merida Ninety-Six lässt jedes Racer-Herz höher schlagen. Absolut treffend in der Geometrie, eine stimmige Ausstattung und überzeugend in der Fahrperformance lassen sich einige schnelle Rundenzeiten einfahren.

**Preis, Euro: 7.499**

**Laufrohrgröße, Zoll: 29**

**Gewicht, kg: 10,16**

**Federweg v/h: 100/96**

**Entfaltung leichtester Gang, m: 1,50**

**Entfaltung schwerster Gang, m: 7,48**

**Geschwindigkeit leichtester Gang, km/h: 3,6**

**Geschwindigkeit schwerster Gang, km/h: 35,9**

