

SPEED IS OUR HERITAGE



더 뉴 리엑토

모든 면에서 정교하게 다듬어진 공기역학





속도를 향한 우리 유산의 추격

스피드의 짜릿함이야말로 로드 사이클리스트들을 하나로 뭉치게 하는 요소입니다.

프로든 아마추어든, 근본적인 목표는 단연코 더 강하게 속도를 내며, 밀어붙이고, 제약으로부터 벗어나는 것입니다. 그리고 이러한 목표를 리액토보다 더 잘 구현해 내는 것은 없습니다. 로드바이크에 올라 페달을 밟을 때 가장 중요한 두 가지 목표는 바로 속도를 내는 것과 그 속도를 유지하는 것입니다. 우리의 제품군은 물론, 메리다 역사상에도 리액토만큼 속도 그 자체를 상징하는 자전거는 없다고 볼 수 있습니다.



공기역학을 혁신하는 우리의 유산

15년도 더 전에, 뛰어난 트라이애슬론 선수이자 자신의 분야에서 완벽주의자였던 고 위르겐 팔케, 제품 책임자는 라이더들에게 유리한 이점을 제공하기 위해 로드바이크 제품군에 핵심적인 공기역학적 특징을 통합하기로 결정했습니다. 정석의 타임 트라이얼 자전거로부터 영감을 받아, 이러한 공기 저항 감소 기능이 다재다능한 로드 자전거에 보다 상당한 이점을 제공할 수 있다는 아이디어가 도출되었죠. 초기에는 공기역학적 형상의 포크와 싯튜브 그리고 공기역학적으로 최적화된 싯포스트와 케이블의 통합을 통해 자전거가 바람을 더 쉽게 가르며 나아갈 수 있도록 설계되었습니다. 하지만 점차 시간이 흐르면서 자전거의 공기 저항을 더욱 줄이고 라이더가 더 오랫동안 더 빠른 속도로 달릴 수 있도록 더욱 과감한 요소들이 도입되기 시작했죠. 메리다는 '에어로'라는 주요 트렌드가 등장하기 이전인 2011년부터 리액토 I을 출시하며 에어로 로드바이크 분야에 처음으로 발을 들였고, 최신이자 가장 진보된 모델인 리액토 V를 출시하며 정점에 도달하고자 말았습니다.



더욱 빠르게 나아가기 위한 공기역학적 이점

돌이켜보면, 위르겐과 그의 팀은 더 공기역학적인 자전거의 효율과 공기역학적 최적화가 성능 및 라이딩 경험에 가져다줄 수 있는 실질적인 이점을 인지하기 시작한 점에서 이미 **시대를 앞서가고 있었습니다**. 초기 테스트 결과, 평지든 언덕길이든, 심지어 일반적인 주행 환경에서도 공기역학적 특징과 형상으로 인해 발생할 수 있는 무게 관련 단점보다 항력 감소 효과가 훨씬 더 큰 것으로 나타났습니다. 그 결과, 공기역학적 자전거가 라이더들이 더 빠르게 달리고 더 짧은 시간과 더 적은 노력으로 목표를 달성하는 데 도움이 된다는 것은 리액토 역사 전반에 걸쳐 핵심적인 목표로 남게 되었습니다.



월드 투어로부터 입증된 레이스 자전거

오늘날 리액토와 같은 에어로 바이크는 월드 투어 스테이지를 휩쓸며 모든 코스의 유형과 지면에 적합한 최고의 자전거로서 자리매김했습니다. 지금까지 리액토가 거둔 폭넓고, 다양한 레이스 우승들은 리액토가 비록 에어로바이크를 기반으로 설계되었음에도 불구하고, 그 다재다능함과 성능을 입증하기 충분하다고 보여줍니다. 소니 콜브렐리가 파리-루베의 거친 자갈밭에서 거둔 승리부터, 빈첸초 니발리가 밀라노-산레모에서 거둔 성공까지. 리액토는 여러 모뉴먼트 대회부터 그랜드 투어 스테이지, 그리고 기타 주요 대회에서 우승을 차지해오며 인상적인 레이싱 경력을 자랑할 수 있게 되었습니다.



일상생활에서 편리하게 탈 수 있는 조향성과 편안함

최고 수준의 경쟁으로부터 벗어나도, 리액토 공기역학부터 편안함, 그리고 제어력의 완벽한 조합 덕분에 취미로 자전거를 타는 사람들과 동호인들 사이에서도 엄청난 인기를 얻어왔습니다. 이는 오늘날의 에어로바이크 중에서는 여전히 드문 경우기도 하죠. 마지막으로, 리액토의 성공은 메리다의 다른 로드바이크 제품군에도 긍정적인 영향을 미치고 있습니다. 이러한 경험을 바탕으로 스컬트라 역시 공기역학적으로 최적화되었으며, 앞으로 더 많은 카테고리에서 이러한 가능성과 공기역학적 특징의 이점을 누릴 수 있을 것입니다.



에어로를 향한 첫 발걸음

2011년에 출시된 리액토 I은 자전거가 특정 속도에 도달하는 데 필요한 노력을 줄이면서 더 빠르게 달릴 수 있도록 설계된, 명확하게 정의된 공기역학적 특징을 지닌 최초의 로드바이크였습니다. 오늘날 '표준'으로 여겨지는 특징들, 예를 들어 공기역학적 형상의 포크부터 싯튜브 및 싯포스트, 그리고 뒷삼각의 특정 형상과 프레임의 주요 부품에 케이블을 통합하는 방식은 이후 수년간 이어질 자전거 디자인의 방향을 제시했습니다.



WEIGHT	6.9 kg
HEADSET	1 1/8" bearing at the top, 1 1/2" bearing at the bottom
SEAT POST	Integration of the clamp
FORK	Aero fork
S-FLEX SEAT POST	Without cut-out, flex fibre approach
FRAME/FORK/HEADSET WEIGHT	1,048 g / 388 g / 80 g
STEM & HANDLEBAR	Round spacer, regular carbon stem, two-piece carbon handlebar
BRAKES/HUBS	Rim brake / QR hubs
TYRE	700x23C standard (narrower tyres reduce frontal area but compromise comfort)

순수 에어로를 향한 다음 단계

리액토의 두 번째 버전은 메리다 제품군에서 최초의 '순수' 에어로 바이크로 간주되며, 이는 기술적인 면에서 상당한 도약을 의미합니다. 이는 또한 메리다가 람프레-메리다 팀 창단과 함께 월드 투어 레이싱 세계에 진출한 시기와도 일치했죠. 리액토는 팀이 오랫동안 기다려온 자전거였으며, 여러 차례 우승을 거두는 데 큰 도움을 주었고, 진정한 에어로 바이크가 특정 코스에서 제공할 수 있는 이점을 입증해냈습니다. 또한, 이는 에어로 바이크가 전 세계의 속도를 갈망하는 아마추어 라이더들에게 실행 가능한 선택지가 될 수 있음을 보여주었죠.

리액토 II가 에어로 로드바이크 시장에 도입한 또 다른 중요요소는 바로 편안함의 중요성이었습니다. 메리다는 험난하고 가혹한 라이딩이 초기에 피로를 유발하여 라이더의 경기력에 실질적인 영향을 미칠 수 있다는 것을 빠르게 깨달았고, 따라서 리액토 II에는 최적화된 리어삼각과 다운튜브를 포함한 다양한 공기역학적 개선 사항을 도입하는 것 외에도 공기역학적 이점을 손상시키지 않으면서 일정 정도의 탄성을 허용하는 새로운 S-FLEX 싯포스트가 새롭게 적용되었습니다. 케이블 통합 개선까지 더해지면서 리액토는 새로운 성능의 기준을 제시하게 되었고, 세계에서 가장 공기역학적으로 진보된 로드바이크 중 하나이자, 편안함에 있어서도 선두 주자로서 자리매김하게 되었습니다.



WIND TUNNEL	216 watts at 45 km/h (TOUR Magazine test)
WEIGHT (TEAM VERSION)	7.3 kg
FRAME/FORK/HEADSET WEIGHT	1,010 g / 399 g / 66 g
SEAT POST CLAMP	Fully integrated into frame (30 g)
S-FLEX SEAT POST	With cut-out and head for maximum adjustability (300 g)
TYRE	700x25C standard (narrower tyres reduce frontal area but compromise comfort)
TUBE PROFILES	'NACA Fastback' across the bike
FORK	Crown integrated into frame
REAR BRAKE	Hidden under BB for additional aerodynamic benefits
TYRE	700x23C standard (narrower tyres reduce frontal area but compromise comfort)



농익은 에어로와 디스크 브레이크의 편안함

비로소 리엑토는 메리다의 로드바이크 라인업에 확고하게 자리매김하였으며, 세계 최고의 에어로 로드바이크 타이틀을 놓고 강력한 경쟁을 펼치게 되었죠. 3세대 리엑토는 자전거 전체에 걸쳐 더욱더 개선된 모습을 보여줬습니다. 이러한 변화 중 가장 주목할 만한 것은 공기역학적 이점을 높이기 위한 일체형 콕핏의 도입과 기존의 림 브레이크 외에도 디스크 브레이크 옵션을 제공하여 리엑토가 혁신과 기술의 최첨단 아이콘으로 도약하도록 한 것입니다.

국제 사이클링 언론은 리엑토 III를 동급에서 가장 진보된 자전거 중 하나로 평가했으며, 뛰어난 편안함, 안정적인 주행감, 그리고 공기역학적 성능 덕분에 메리다 월드 투어 팀의 주력 자전거일 뿐만 아니라 전 세계의 로드 라이더와 레이서들의 관심도 점점 높아지는 추세였죠. 리엑토 개발 과정에서 공기역학과 편안함은 여전히 핵심 목표이지만, 디스크 브레이크 통합 및 디스크 쿨러의 도입과 같은 다른 기능들도 그 역사의 일부가 되었습니다.



WIND TUNNEL	209 watts at 45 km/h (TOUR Magazine test)	COCKPIT	Introduction of a one-piece cockpit (combined handlebar and stem) from FSA, including aero spacers and a cut-out at the head tube for neck and cockpit integration
WEIGHT (TEAM VERSION)	7.3 kg (RIM) / 7.6 kg (DISC)	TYRE	700x28C max (DISC)
GEOMETRY	New 'World Tour proven'	TUBE PROFILES	'NACA Fastback' across the bike
FRAME WEIGHT	Rim CF4: 1,010 g (368 g fork); Disc: 1,030 g (398 g fork)	DISC INTEGRATION	DISC COOLER, 12 mm thru-axle, flat mount disc
HEADSET	1 1/8" top / 1-1/4" lower	FORK	Crown integrated into frame
S-FLEX SEAT POST	Redesigned S-Flex seat post with a slimmer cross-section for reduced weight, improved aerodynamics, and a larger 'window' for further improved comfort. The clamp head allows multiple clamping positions. (235 g)	SEAT POST LIGHT	Integrated
		FRAME VARIANTS	CF3: less aggressive, aimed at privateers; CF4: full World Tour race geometry
		TOUR MAGAZINE SCORE	Super impressive 1.5 (3-2019)

완벽한 진화와 수상 경력에 빛나는

4세대 리엑토는 메리다 역사상 가장 많은 상과 칭송을 받은 자전거입니다. 출시 첫해를 비롯하여 여러 해 동안, '최고의 제품' 및 '편집자 선정' 그리고 '올해의 자전거' 등의 상을 수상하며 에어로 바이크 부문에서 최고의 경쟁 제품으로 자리매김했습니다. 특히 집중적인 전산 유체 역학(CFD) 테스트를 통해 완전히 새롭게 설계된 리엑토는 공기역학적으로 가장 진보된 로드바이크로서, 풍동의 완벽한 조건뿐만 아니라 실제 도로의 다양한 풍속 조건에서도 최고의 성능을 발휘합니다. 특히 측풍 조건에서 유동 분리를 줄이는 데 수많은 시간을 투자한 결과, 기본 항력 수준을 낮추고 세일링 효과를 향상시킬 수 있었습니다. 여기서 세일링 효과란, 바람의 방향(맞바람)이 정면이 아닌 측면에서 라이더를 향해 요각으로 불어올 때 발생하는 항력을 줄이는 효과를 말합니다.



CF5 FRAME (SIZE M)	ca. 965 g	AERODYNAMIC CLEARANCE	Increased space between the rear tyre and the seat stays, as well as between the front tyre and the fork crown and blades, to optimise the airflow in those key areas and to have a positive effect on the aerodynamics
CF5 FORK	ca. 473 g	SEAT STAY POSITION	A lower attachment point for the seat stays on the seat tube, further reducing drag
GEOMETRY	New geometry, no in-between sizes	TYRE CLEARANCE	700x30C max. wheel size (while standard tyre specifications of 25 mm and 28 mm are more aerodynamic, by the time the REACTO IV was introduced, bigger tyre clearance was a key factor as the bikes were used in various race and ride scenarios)
FRAME DESIGN	CF3 and CF5 share the same design		
FORK INTEGRATION	New fork design that is smoothly integrated into the frame brings a significant improvement (2 watts)		
COCKPIT	New handlebar design and removing all the cables, by completely integrating the cables into the cockpit and frame. This not only looks very smooth, but each integrated cable also helps to reduce drag		





공기역학적 효율성과 부드러운 승차감

리액토의 개발 과정과 역사를 되돌아보면, 공기역학적 효율성을 향상시키는 동시에 에어로 바이크의 약점으로 지적되는 편안함을 증진시키는 데 지속적으로 초점을 맞춰왔음을 알 수 있습니다. 이러한 개선을 통해 리액토는 더욱 다재다능한 '공기역학적 올라운더'가 되었으며, 로드 레이싱 전문가뿐 아니라 속도를 사랑하는 애호가들 사이에서도 매우 중요한 위치를 차지하게 되었죠.

끊임없이 채워가야할 큰 자리, 에어로 헤리티지

미세한 차이로 승부를 가늠해야 하는 현실에서, 그리고 여전히 공기역학 분야 최고의 자리를 지키고 있는
전작들을 고려해 봤을 때, 신형 리액토는 시작부터 이미 큰 부담을 안고 있었습니다.



주요 목표들과 명확한 목표들

5세대 리액토의 핵심 목표는 바로 공기역학, 편안함 그리고 조향성 사이의 완벽한 균형을 유지하는 것이었습니다.

성능 목표

투어 매거진 테스트 기준에 따라 측정된 200와트라는 마법의 장벽을 넘기 위해 꾸준히 노력하고 있습니다.

무게 및 강성

UCI 무게 제한인 6.8kg에 근접하면서도 강성과 내구성을 유지하고, 신뢰할 수 있고 검증된 부품만을 사용하여 자전거를 최대한 가볍게 만드는 것이 목표입니다.

편안함

기존 리액토가 확립한 뛰어난 편안함의 수준을 유지합니다.

타이어 클리어런스

타이어 클리어런스를 최대 32mm까지 확보합니다.



에어로를 뛰어넘어 균형적인 퍼포먼스까지

단순히 공기역학적 성능을 향상시키는 것만으로도 충분히 어려운 과제였지만, 대부분의 경쟁사와는 달리 메리다는 풍동 인증 기준인 200와트 이하로 출력을 낮추는 데 그치지 않았습니다. 뛰어난 편안함과 제어력을 유지하면서도 가장 공기역학적인 자전거를 만들고자 노력해왔으며, 고객들이 각자의 라이딩 및 레이싱 스타일에 맞는 완벽한 리액토를 선택할 수 있도록 다양한 옵션을 제공하고자 했죠.

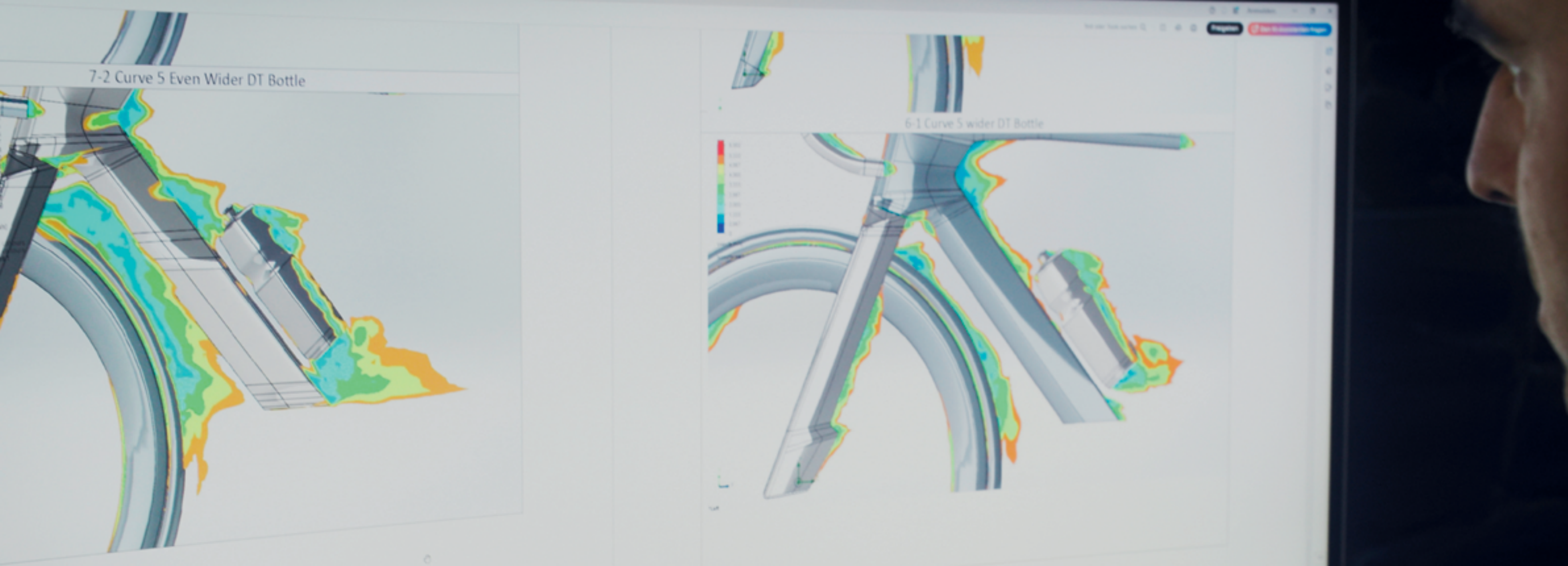




상징적인 형태와 세련된 정체성

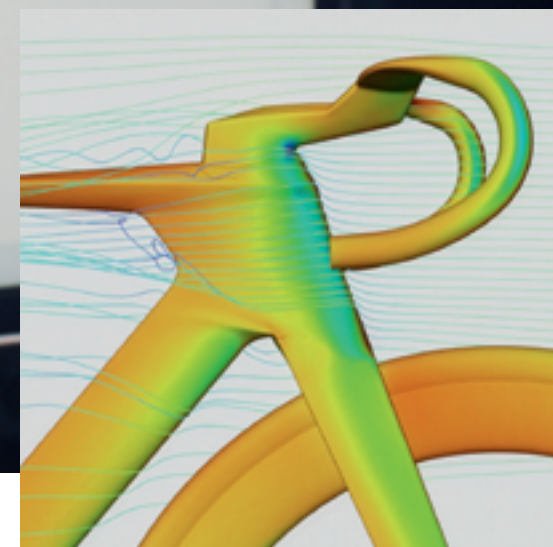
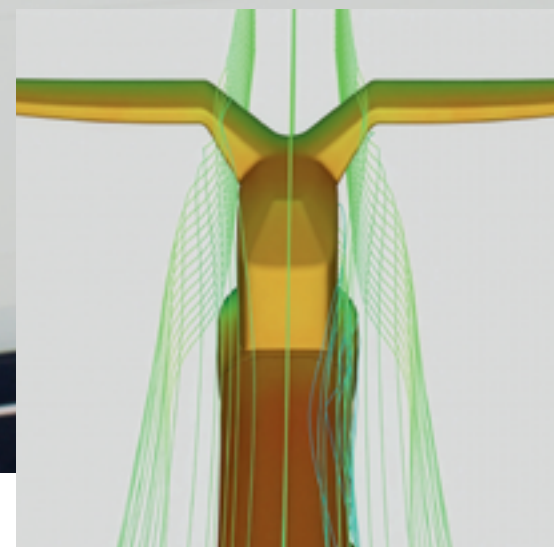
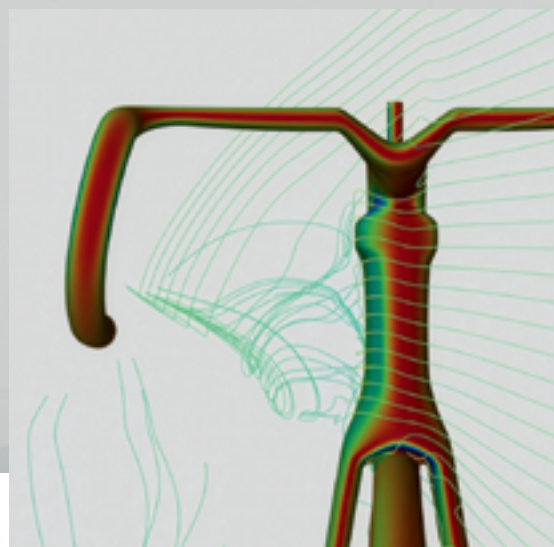
동시에, 메리다 디자인 팀은 상징적인 리액토 실루엣을 재해석하여 더욱 신선하고, 날렵하며, 역동적인 모습을 부여했는데요. 이 자전거는 더욱 뚜렷한 정체성을 지녀야 하며, 특히 경쟁 모델들과 비교했을 때 실루엣만 봐도 한눈에 메리다 리액토임을 분명히 알아볼 수 있어야 했습니다. 결국 리액토는 민첩하고 정밀하며 오직 앞으로 나아가는 것만을 위해 설계된 독특한 자전거를 원하는 모든 스피드 애호가와 경량화 매니아들에게 진정한 찬사를 보낼 수 있게 되었죠.





CFD 기반 단계별 학습

목표 결과를 도출해내기 위해 수백 번의 CFD(전산 유체 역학) 시뮬레이션을 실행하며 포크부터 헤드튜브, 다운튜브, 싯튜브 및 콕핏 등 다양한 튜브 형상을 개별적으로 조합했고, 완성자 전체에 대한 테스트를 진행했습니다. 콕핏, 헤드튜브 그리고 포크와 같이 가장 중요한 부분부터 시작하여 단계별로 진행했으며, 각 부품들을 최적화한 후, 다음 작업에 돌입했습니다. 이처럼 각 시뮬레이션을 통해 완성차에 한 걸음, 한 걸음 더 다가갔습니다.



전산 유체 역학

이는 정교한 컴퓨터 소프트웨어가 물체 주변의 공기 흐름을 수학적으로 모델링하고 예측하는 과정으로써, 비용과 시간이 많이 소요되는 프로토타입을 제작할 필요 없이 실제 상황을 가상으로 재현할 수 있게 도와줍니다. 이 시뮬레이션을 통해 실제 제작 및 풍동 시험에 앞서 여러 설계안을 디지털 방식으로 테스트할 수 있습니다.



전문 지식의 공유로 새로운 기준을 제시하다

이 과정을 가속화하고 최적화시키기 위해 메리다는 자전거 공기역학 분야의 주요 업체 중 하나인 레이놀즈와 협력하기 시작했습니다. 이들은 림 프로파일 공기역학 및 축풍 안정성 분야의 전문 지식으로 유명하며, 특정 튜브 형상의 공기역학적 특성과 전체 프레임의 작동 방식을 개선함으로써 프로젝트 초기 단계에서 중추적인 역할을 수행해 주었죠. 또한 이들은 메리다의 자체 CFD 도구 개발을 지원하여 학습 곡선을 크게 단축하고 리액토 및 기타 미래 프로젝트를 위한 사내 역량을 강화시키는데 큰 이바지를 해주었습니다.

레이놀즈와의 긴밀한 협력을 통해 최적의 실성능을 위한 가장 효율적인 튜브 및 프레임 형상을 분석하고 정의할 수 있었으며, 프레임 및 튜브 프로파일에 대한 수많은 CFD 분석과 여러 차례의 풍동 테스트를 거친 새로운 리액토 V는 공기역학적 최적화 분야에서 새로운 내부 기준을 제시할 수 있게 되었습니다.



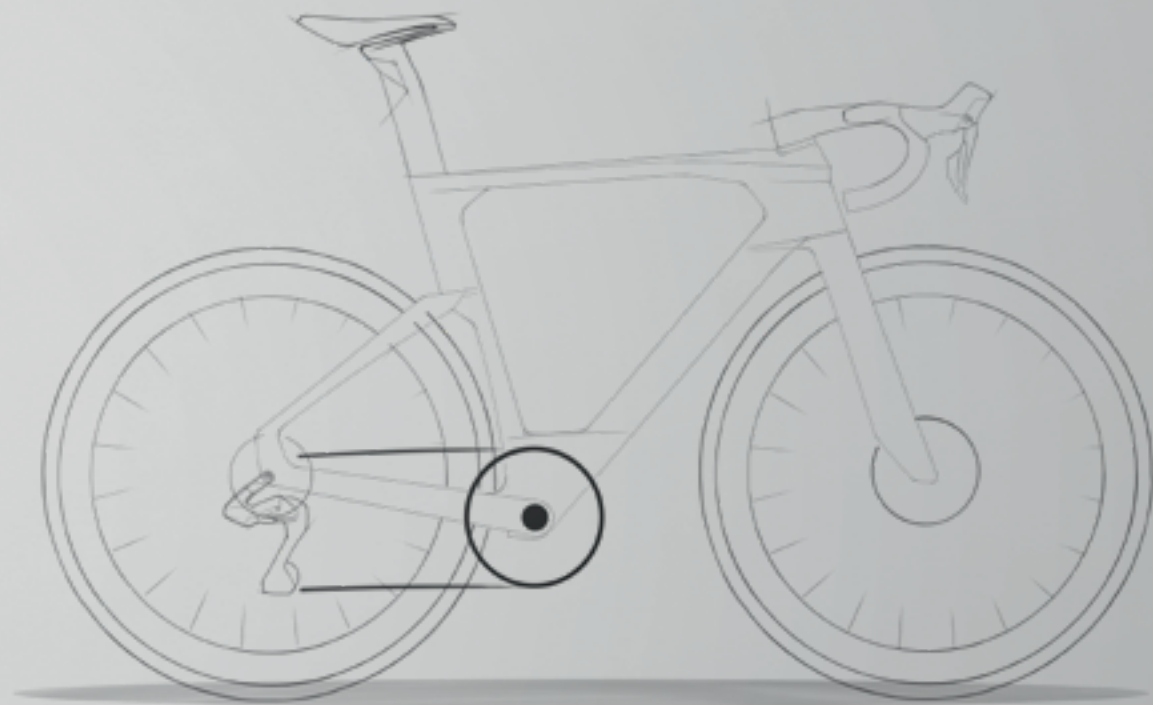
처음부터 새롭게 구축된 프로세스

리액토 V 프로젝트는 2022년 5월에 시작되었으며, 따라서 거의 4년 동안의 개발이 이루어진 셈입니다.

신형 리액토는 디자인 디렉터인 마틴 슈투츠의 주도하에 처음부터 완전히 새롭게 설계되었습니다.

레이놀즈와의 협력으로 CFD 해석을 통해 다양한 튜브 형상 변형을 계산하고 테스트하여 최적의 공기역학적 조화와 강성 균형을 달성했으며, 향후 메리다 모델에 도움이 될 새로운 수준의 내부 전문성을 개발하는 데 성공했습니다.

내부 CFD 분석 및 FEM(유한 요소법)은 수석 엔지니어인 아르네 부르크하르트 감독 하에 사내에서 수행되었으며, 그는 주요 엔지니어링 업무 및 승인 검토도 함께 담당했습니다. CFD 분석 결과를 입증하고 증명하기 위해 총 네 차례의 상세한 풍동 실험이 진행되었으며, 오랜 기간 협력해온 명망 높은 시험 파트너인 제들러 연구소가 사내 실험실 테스트를 더욱 상세하게 지원해 주었죠.



업계 표준을 뛰어넘는 테스트를 거치다

제들러 연구소는 자전거 산업을 위한 세계적인 독립 시험 연구소이자 컨설팅 기관으로, 안전 기준 개발, 재료 시험 수행 및 기술 전문가 보고서 제공을 전문으로 하고 있습니다.

제들러 로드 어드밴스드+ 테스트는 표준 ISO 요구 사항을 훨씬 뛰어넘는 하중을 시뮬레이션하기 때문에 업계에서 가장 까다로운 평가 중 하나로 여겨지고 있는데요. 프레임 무게를 최대한으로 줄이면서 전체 시스템 120kg(라이더 포함)인 로드 자전거를 인증받는 것은 상당한 엔지니어링 및 생산 과제임이 사실입니다. 극도로 가벼운 구조와 최대의 구조적 강성 사이에서 완벽한 균형을 이루어야만 이러한 까다로운 피로 및 과부하 테스트를 꾸준히 통과할 수 있죠.



실제 사용 환경에서의 테스트를 통한 개선을 이루다

설계 과정 초기 단계부터, 시승 가능한 프로토타입이 완성되자마자 엔지니어, 제품 관리자 및 미케닉을 포함한 내부 MRD 팀으로부터 새로운 리액토를 테스트하고 광범위한 피드백을 받아왔습니다. 또한, 2025년 투르 드 프랑스와 부엘타에서 진행된 최고 수준의 레이스 테스트를 통해 탄소 섬유 적층 방식과 세부적인 사항들을 개선하여 오늘날의 리액토 V를 탄생시켰죠.

디자인 과정을 좀 더 자세히 살펴보면, 자전거 앞부분부터 시작해서 뒷부분까지 나아가면서 각 요소들을 최적해 나갔습니다. 메리다는 정교한 CFD 시뮬레이션을 활용한 가상 테스트부터 시작하여 각 영역을 개선하고 최적화해냈는데요. 이 과정에는 수백 건의 2D 에어포일 시뮬레이션과 최소 30건의 실물 크기 3D 시뮬레이션 수행이 포함되었습니다. 각 시뮬레이션은 개선점을 파악하기 위해 상세하게 평가되었고요. 초기 단계부터 3D 프린팅 프로토타입을 풍동에 가져가 CFD 시뮬레이션을 검증하고 공정을 더욱 최적화 시켰습니다. 이 과정을 목표에 도달할 때까지 반복했죠. 메리다는 풍동 테스트용 프로토타입 제작을 위한 새로운 방법 개발에 상당한 노력을 기울였으며, 이를 통해 비교적 짧은 시간 내에 자전거 전체의 다양한 형태를 제작하고 테스트할 수 있었습니다. 이는 또한 CFD 시뮬레이션 방법의 검증 및 추가 개선에 매우 긍정적인 영향을 미쳤죠.

적층 구조 개발과 관련하여, 우리는 개발 초기 단계부터 여러 버전의 주행 가능한 프로토타입을 제작했고, 테스터들이 어떤 적층 구조의 제품을 타고 있는지 모르는 상태에서 광범위한 '블라인드' 테스트를 진행했습니다. 이는 우리가 측정한 강성 값이 자전거의 '실제 주행 환경' 요구 사항과 일치하는지 확인하고, 무게와 주행 성능 사이의 완벽한 균형을 찾기 위해 진행되었습니다. 마지막으로, 접촉점을 기준으로 최적의 핸들바 모양을 찾고, 가장 공기역학적인 라이더 자세를 결정하기 위해 조절 가능한 더미 핸들바를 사용하여 광범위한 벨로드롬 공기역학 테스트를 진행했습니다.



대담한 형태와 정밀한 엔지니어링

역동적인 형태와 독특한 시그니처



리액토 제품군의 개발은 지속적으로 이어져 왔지만, 4세대에서 5세대로의 도약은 특히 한 가지 영역,
즉 디자인 측면에서 상당한 발전을 가져왔는데요.
여기 디자인 디렉터인 마틴 슈투츠의 이야기를 함께 들어보시죠 :



5세대를 위한 새로운 디자인 철학

"이전 모델들에서는 디자인보다 자전거의 전반적인 성능에 중점을 맞춰 왔습니다. 무게감에 중점을 두었기 때문에 모서리와 곡선은 미묘하게 처리되었고요. 하지만 이번 5세대에 있어서는 어떠한 타협도 없었습니다! 새로운 제조 공정을 통해 독특한 디자인 언어를 표현하면서도 무게를 줄일 수 있었기 때문이죠."





공기역학과 표현적인 형태가 만나는 곳

"새 모델의 역동적인 디자인은 다운튜브와 헤드튜브의 뒤틀림 넓은 표면들이 탑튜브나 시트돔 하단부처럼 가늘고 섬세하게 디자인된 단면들로 연결되어 만들어내는 조화로부터 비롯됩니다. 이러한 방식은 특정 부위의 무게를 줄이는 동시에 매우 역동적이고 생동감 넘치는 제품을 만들어내죠. 어떻게 보면 돛대와 삭구, 돛을 갖춘 요트를 연상시키네요."



REACTO V를 정의하는 대표적인 특징

"포크의 휠 아치와 시스테이 연결부 등 여러 디테일에서 반복적으로 나타나는 'V'자형 디자인 요소는 전체적으로 통일감 있는 모습을 만들어내며 신형 리액토 시리즈를 하나로 연결시키는 고리 역할을 합니다. 또한, 눈에 띄는 모서리를 가진 이 디자인은 마치 프리즘처럼 보이는 프레임을 형성하여 도색이 더욱 돋보이게 하고 자전거의 색상을 더욱 생생하게 표현하죠!"





하나의 리액토, 세가지의 세팅

신형 리액토의 프레임, 시트포스트, 그리고 포크를 다듬는 데 많은 시간을 투자했지만, 자전거는 전체적으로 제대로 작동해야 하며, 바로 이 부분에서 업계 파트너들의 역할이 중요해지죠. 이 정도 수준의 성능을 위해서는 '최고의' 해결책이란 있을 수 없으며, 한 분야에서 탁월함을 발휘하려면 타분야에서의 타협이 마찬가지로 필요해집니다. 특히 장비 선택에 있어서는 더더욱 그렇죠. 리액토는 항상 사용 편의성을 희생하면서까지 수치만 쫓기보다는 완벽한 패키지를 제공하는 데 중점을 두어 왔습니다. 그렇기 때문에 메리다는 최고급 모델을 하나가 아닌 세 가지로 제공하며, 각 모델은 저항 감소, 경량화 또는 전반적인 성능 향상 등 약간씩 다르게 초점을 두고 있습니다.



리액토 ONE

타협 없는 최고의 공기역학적 구성



윈드 터널	196와트 (투어 매거진 윈드 터널 테스트)
무게	무게 7.4kg (M 사이즈 기준)
구동계	분류된 허브 기어링을 적용한 1x 구동계 (전체 2단 구성)
휠/타이어	DT SWISS ARC 휠 - Continental Aero 111 / Grand Prix 5000s TR 29/30mm 타이어
파워미터	Rotor 파워미터
브레이크	160mm 로터 (앞 뒤)

리액토 10K

최고의 전천후 공기역학 성능



윈드 터널	202와트 (투어 매거진 윈드 터널 테스트)
무게	무게 7.2kg (M 사이즈 기준)
에어로 밸런스	가장 균형 잡힌 공기역학적 성능 (정면, 측면 바람)
안정성	탁월한 안정성과 측풍 대응력
파워미터	SRAM 파워미터
브레이크	160mm 로터 (앞 뒤)

리액토 TEAM

라인업 중 가장 가벼운 리액토



윈드 터널	203와트 (REACTO IV TEAM의 211와트보다 8와트감소)
무게	7.1kg (M 사이즈 기준)
파워미터	Shimano 파워미터
브레이크	160mm 로터 (앞 뒤)





전 제품군에 걸친 공기역학적 성능

하지만 리액토 제품군 중 공기역학적 개선 측면에서 가장 뛰어난 것은 비단 최상위 모델뿐만이 아닙니다. 기본 휠셋과 2피스 콕핏을 갖춘 엔트리 레벨 모델인 리액토 4000 또한 투어 매거진의 풍동 테스트에서 인상적인 215와트의 출력을 달성해냈기 때문이죠. 더욱 향상된 공기역학적 휠셋을 사용한다면, 이 수치를 비교적 쉽게 210와트 정도로 낮출 수도 있겠습니다. 입문용 에어로 바이크치고는 굉장히 놀라운 성과인거죠!



모든 커브 구간에서의 성능

에어로 주요 특징



UCI 규정에 최적화됨

최대 공기역학적 잠재력

REACTO IV가 도입된 직후, UCI는 더욱 공기역학적인 형태를 가능케하는 업데이트된 박스를 도입했는데요. 기존의 리액토는 이러한 새로운 지침을 최대한 활용하지 못했지만, 신형 리액토는 UCI가 설정한 공기역학적 한계를 완벽하게 활용합니다. 신형 TEAM CW 콥핏은 공기역학적 개선 측면에서 선두를 달리고 있으며, 이전 버전 대비 전체적인 개선에 약 50%를 기여하고 있습니다. (VISION 5D EVO 또는 메리다 TEAM SL 1P와 같은 표준 콥핏 옵션 대비 5와트의 에너지 절감 효과를 제공). 콥핏을 더욱 매끄럽게 통합하고 공기역학을 최적화시키기 위해 헤드 튜브 부분에 더 큰 절개부를 적용하였습니다. 이 절개부는 콥핏을 프레임에 더욱 깊숙이 통합할 수 있도록 도와주죠. 날개 모양과 결합된 이러한 설계는 헤드 튜브에서 탐튜브를 가로지르는 공기의 흐름을 최적화하여 공기역학적 효율을 크게 향상시킵니다. 통합 설계, '갈매기' 형상의 프로필, 그리고 매우 평탄한 탐튜브 프로필의 조합은 TEAM SL 1P에 비해 상당한 공기역학적 이점을 제공하죠. TEAM CW 1P 콥핏은 최첨단 디자인, 공기역학적 효율성, 그리고 단 320g의 초경량이라는 완벽한 균형을 제시합니다.



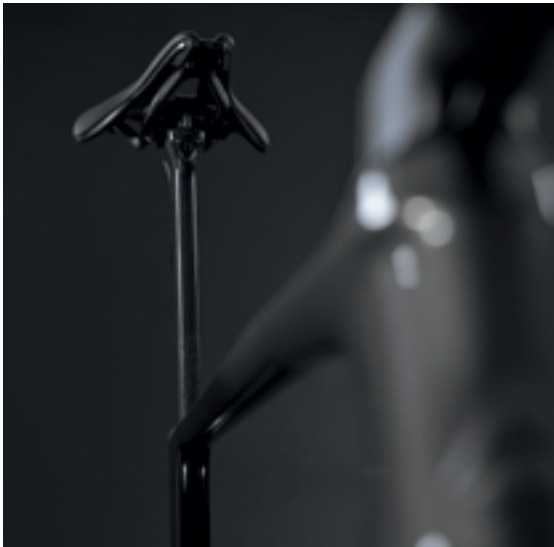


프런트 엔드 강성 및 헤드셋 베어링

정밀한 조향과 최소한의 저항

전면부, 특히 헤드셋 베어링의 크기를 살펴보면, 이전 세대의 리액토는 중요한 내부 케이블 라우팅을 위해 상단에만 1½인치 대형 베어링을 사용하고, 하단에는 전면 접촉 면적을 줄이기 위해 더 작은 베어링을 사용했었는데요.

신형 리액토의 더욱 공기역학적인 디자인과 헤드 튜브 및 포크 강성 향상에 대한 요구 덕분에, 항력을 증가시키지 않고도 뛰어난 내구성의 대형 1½인치 상단 및 하단 베어링을 사용할 수 있게 되었습니다.



편안함과 무게 절감을 위한 시트포스트 재설계

큰 타이어와 예측 가능한 핸들링

전체적인 디자인에서 더욱 중점을 둔 부분은 시트포스트인데요. 덕분에 신형 리액토에서는 15mm 옴셋 시트포스트에서 제로 옴셋 버전으로 변경했을 뿐만 아니라, 신형만의 초슬림 디자인 (공기역학적 이점도 있음), Di2 배터리 마운팅 제거, 안장 클램프 변경을 통해 총 100g을 추가로 절감할 수 있었습니다. 메리다 리액토의 특징인 거친 노면에서의 편안함을 더해주는 수평 편향을 희생하지 않고도 이를 충분히 달성할 수 있었죠. 시인성을 더욱 높이기 위해 특수 어댑터를 사용하여 새로운 충전식 후미등을 장착할 수도 있고요.



포크, 프레임 및 구성 요소들의 통합
공기저항 감소 및 공기 흐름의 최적화

또 다른 핵심 영역은 포크의 형상인데, 포크와 타이어가 만나는 지점에서 공기 저항을 줄이기 위해 포크의 다리가 더 깊고 얇아졌습니다. 헤드튜브에도 마찬가지로 업데이트가 이루어졌는데, 특히 콧대와 스템을 프레임에 통합하는 측면에서 개선이 이루어진 점을 볼 수 있죠. 다운튜브는 공기역학적 성능을 향상시키고 무게를 줄이기 위해 앞바퀴로부터 더 멀리 떨어져 배치되었습니다. 마지막으로, Di2 배터리는 무게중심을 낮추고 접근성을 높이기 위해 이제 바텀 브래킷 쪽에 위치합니다. 또한 공기역학적으로 더욱 최적화되고 가벼운 신형 디스크 쿨러를 개발했으며, 공기 저항이 발생할 수 있는 영역을 대폭 줄이기 위해 특수 설계된 공기역학적 물통과 물통케이지를 적용했습니다.



타이어 클리어런스 및 체인스테이의 최적화
더 큰 타이어와 예측 가능한 핸들링

타이어 클리어런스가 30mm에서 최대 32mm로 늘어났으며, 여전히 5mm의 여유 공간이 존재합니다. 30mm 타이어를 계속 사용하면서도, 이렇게 간격을 넓혀 타이어/프레임/포크 접합부의 공기 흐름을 개선하여 성능과 민첩성을 유지할 수 있게 되었죠. 그리고 시마노의 요구 사항을 충족하기 위해, 메리다는 핸들링에 아무런 불이익 없이 체인 스테이를 408mm에서 410mm로 연장했습니다





입증된 지오메트리

제로 오프셋 시트포스트

지오메트리를 살펴보면, 월드 투어로부터 검증되고 수많은 우승을 거머쥔 기존 리액토의 핵심 요소들을 그대로 유지했습니다. 하지만 새롭게 장착된 훨씬 가벼운(이전 모델 대비 약 100g 무게 감소) 제로 오프셋 시트포스트는 상당한 무게 절감 효과를 가져왔을 뿐만 아니라, 라이더를 바텀 브래킷보다 약간 더 높은 위치에 배치하여 더욱 효율적인 페달링을 가능하게 하죠.



하나의 프레임 형태와 두 개의 카본 등급

편안함과 효율성의 균형

카본 적층은 엔지니어들이 강성과 유연성을 적절히 조합해야 하는 마치 예술과도 같은 작업입니다. 편안함과 효율성이라는 상반된 요구 사항의 균형을 맞추는 것은 결코 쉬운 일이 아니지만, 수년간의 카본 제조 경험과 사내 테스트 및 세계적인 선수들의 노력들을 통해 자전거의 각 분야에서 최적의 균형점을 찾았다고 생각합니다.



하나의 지오메트리를 공유하는 두 가지 등급

신형리액토는 CF5와 CF3의 두 가지 프레임 등급으로 제공됩니다(곧 세 가지 등급으로 확대될 예정이며, 자세한 내용은 추후 공개될 예정입니다). CF5와 CF3 프레임은 모두 레이스에서 검증된 동일한 지오메트리를 공유하며 동일한 공기역학적 성능을 제공합니다. 유일한 차이점이라 하면, 카본 적층 방식에 있으며, CF3는 CF5보다 더 저렴한 옵션을 제공합니다.



강성 목표치를 초과 달성

두 제품 모두 동일한 강성 수준이 적용되어 있기에, 더욱 안정적이고 자신감 있는 핸들링이 보장됩니다. CF5 등급 모델 중 일부는 신형 TEAM CW 콕핏이 적용 되어 있으며, 이 콕핏은 CF3 레벨 프레임에도 장착할 수 있습니다. CF3 레벨 프레임에는 일체형 또는 분리형 콕핏 옵션이 다양하게 제공될 예정입니다.



CF3 및 CF5의 헤드튜브 강성과 바텀 브래킷 강성에 대한 목표치는 각각 90과 60이었지만, 메리다의 설계는 이러한 목표치를 충족했을 뿐만 아니라 크게 초과했습니다.

헤드튜브 강성			바텀 브래킷 강성	
Size	Target [NM/°]	Achieved [NM/°]	Target [NM/°]	Achieved [NM/°]
M	90	93	60	64

무게 감응 CF5(M 사이즈) 리액토 4세대~5세대 프레임

Component	Gen IV Weight	Gen V Weight	Difference	Notes
CF5 프레임	961 g	950 g	-11 g	Black painted
CF5 포크	473 g	475 g	+2 g	
싯포스트	170 g	106 g	-64 g	
싯포스트 안장 클램프	79 g	60 g	-19 g	
싯포스트 프레임 클램프	31.8 g	13 g	-18.8 g	
싯포스트 프레임 클램프 고무	5 g	1.6 g	-3.4 g	
물통케이지 스크류	4 pcs – 4.7 g	5 pcs – 5.6 g	+0.9 g	
RD 행어	19.6 g	19.6 g	0 g	
FD 마운트	13.2 g	13.2 g	0 g	
총 무게	1,724.5 g	1,616.2 g	-108.3 g	Past Zedler ADV+ test 120 kg

CF3 Frame (size M)
Frame: 1,185 g
Fork: 519 g
Past Zedler ADV+ test 120 kg



최적의 공기역학을 위해 실제 환경 조건을 시뮬레이션합니다.

투어 윈드터널 테스트

지난 몇 년간 투어 매거진의 풍동 테스트는 실제 공기역학적 성능에 관한 기준을 제시해 왔습니다.

풍동에서 정지된 프레임의 정면 프로파일만 공기의 흐름에 노출시키는 방식은 전체 상황의 절반만 보여주기 때문에, 투어 테스트는 페달링하는 마네킹을 활용하고 풍향(요각)을 변화시켜 라이더가 실제로 도로에서 마주하는 상황을 시뮬레이션한 후, 시속 45km의 일정한 속도로 주행하는 데 필요한 와트를 측정합니다. 실제와 같은 페달링 동작과 풍향 변화를 추가함으로써 라이더와 자전거 사이의 상호작용은 물론 측풍이 불어올 시, 자전거의 거동까지 고려하여 실제 환경에서 성능을 발휘하는 디자인을 만들 수 있습니다.

원래는 공기의 흐름을 컴퓨터로 시뮬레이션할 수 있는 진중적인 전산 유체 역학(CFD)을 중심으로 진행되었으며,

성공적인 투어 풍동 테스트는 시중에서 가장 공기역학적으로 진보된 자전거 중 하나를 만들어냈다는 최종 승인을 의미합니다.

시련과 역경, 그리고 공기역학적 성과로 가는 길

콕핏

콕핏의 진화

기존의 디자인을 한 단계 더 발전시키다

특히 일체형 디자인의 콕핏은 로드바이크의 공기역학적 성능에 상당한 영향을 미칩니다. 현재 메리다의 SL 1P 콕핏은 완벽하게 통합된 케이블 라우팅과 결합하여 뛰어난 공기역학, 경량화 및 제어력을 제공하지만, 업데이트된 디자인을 통해 리액토가 공기를 가르는 능력을 더욱 향상시킬 수 있을 것이라고 생각했습니다.



더 얇아진 콕핏

속도와 규정에 최적화됨

라이더를 위한 자전거 전면부의 면적 축소 추세에 맞춰, 특히 드롭 부분에서 우린 더욱 좁은 콕핏을 개발해냈습니다. 수많은 시행착오를 거쳐 더욱 컴팩트하고 공기역학적인 라이더 자세를 구현해냈으며, 편안한 승차감과 원하는 컨트롤을 유지하면서도 뛰어난 공기역학적 성능을 입증했죠. 하지만 2026년 1월 1일부터 시행된 UCI 안전 규정 변경으로 인해, 메리다는 개발 파트너인 VISION의 지원을 받아 처음부터 다시 시작해야 했습니다.

새로운 UCI 규정을 준수하기 위해 메리다는 콕핏을 재설계해야 했지만, 기존 설계에서 달성한 항력 감소 효과를 모두 잃고 싶지는 않았죠. UCI 공인 대회에 참가하지 않는 라이더들을 위해, 우리는 훨씬 더 좁은 콕핏 옵션을 제공하여 더욱 공기역학적이고 빠른 자세를 취할 수 있도록 도왔습니다.



TEAM CW 1P – 공기역학적 정밀성

효율성, 제어력 및 편안함

콕핏이 자전거의 전체적인 공기역학에 미치는 결정적인 영향을 고려하여, 우리는 다시 한번 수많은 CFD(전산유체역학) 계산을 거치고, 설계한 다양한 버전을 테스트하고 또, 테스트했습니다. 그 결과 탄생한 신형 TEAM CW 1P 콕핏은 이제 엄선된 CF5 프레임 모델(리액토 10K 및 ONE)에 기본 장착되어 있습니다. 신형 TEAM CW 1P는 공기역학적으로 최적화된 '갈매기 날개' 디자인을 통해 공기 흐름 분리와 항력을 감소시킵니다. V자형 디자인과 포일 프로파일은 모든 풍속 조건에서 효율성을 극대화시키며, 인체공학적 형태는 가장 까다로운 라이딩 중에도 편안함과 안정감을 제공합니다. 경량의 카본 소재(무게: 길이와 너비에 따라 약 320g)로 제작되었으며, 높은 수직 및 수평 강성은 빠르고 공격적인 라이더는 물론 스프린터에게도 아주 이상적이죠.

앞서 언급했듯이, 투어 매거진의 테스트 기준은 라이더의 다리는 고려하지만 상체와 팔은 고려하지 않습니다. 신형 TEAM CW 1P 콕핏은 더욱 공기역학적인 주행 자세를 제공합니다. 메리다의 경험상, 라이더 자세로 인한 공기저항 감소 효과는 신형 자전거 자체의 효과를 훨씬 능가할 수 있으며, 이는 자전거와 라이더 시스템 전체의 공기저항 감소 효과가 투어 표준에서 이미 약속하는 것보다 더 크다는 것을 의미합니다. 모델에 따라 신형 리액토는 기존의 2피스 콕핏, 검증된 SL 1P 1피스 콕핏 또는 새로운 CW 1P 콕핏을 제공할 예정입니다. CW 1P 콕핏은 모든 리액토 V 모델에 장착할 수 있습니다.



A/S와 유지보수성에 관한 이야기

더 쉬운 접근, 더 빠른 서비스

더욱 스마트한 부품 배치

접근성 및 공기역학적 개선을 위해
Di2 배터리 위치를 변경했습니다.

오늘날의 자전거는 때때로 정비 및 유지 보수의 용이성을 간과하는 경향이 있는데요. 에어로 바이크에서는 이러한 현상이 더욱 심화되는데, 이는 공기 저항을 줄이기 위해 자전거 부품들이 프레임 내부에 점점 더 많이 숨겨지기 때문이라고 볼 수 있습니다. 오늘날의 전자식 및 무선 그룹셋은 잠재적인 재배포선에 필요한 시간은 획기적으로 줄였지만, 더 나아가 표준화된 부품 사용 및 손쉬운 접근성과 같은 다른 요소들의 시간 절약에도 충분히 기여할 수 있습니다. 이러한 점들을 고려하여 Di2 배터리를 시트포스트에서 바텀 브래킷 쪽으로 옮겼는데요. 이를 통해 더욱 슬림하고 공기저항이 적은 시트포스트를 만들 수 있었으며, 자전거의 주요 부품을 분해하지 않고도 배터리에 더 쉽게 접근할 수 있게 되었습니다.





간단한 세팅
시트포스트 클램프와
파워미터 통합의 간소화

신형 시트포스트 클램프는 시튜브 뒤쪽의 접근성이 더 좋은 위치로 옮겨졌으며, 파워 미터 케이던스 센서 자석은 이제 체인 석션 방지 장치 아래에 안전하고 눈에 띄지 않게 장착이 됩니다.



표준화된 인터페이스

바텀 브래킷, 헤드셋 및 허브 간격 조정의 간편화

마지막으로, 자전거에 사용된 표준 부품으로는 접근성이 아주 좋고 장착이 간편한 PF86.5 바텀 브래킷과 FSA-ACR 스타일 헤드셋, 그리고 앞뒤 허브 간격인 각각 100x12mm와 142x12mm가 있습니다.



최적의 공기 흐름을 위한 유연한 물통의 위치 조정

공기역학적으로 최적화된 수분 공급을 위한 다수의 장착 지점

신형 리액토를 설계할 때, 메리다는 프레임의 모든 부분을 검토, 분석 및 개선했을 뿐만 아니라 공기역학적 이점을 얻을 수 있는 다른 영역에도 집중했습니다. 리액토 V의 경우, 물통의 위치와 통합에 특히 신경을 많이 썼는데요. 많은 에어로 로드 바이크는 일반적인 형태의 물통과 물통 케이지 주변으로 공기 흐름을 유도하는 데 도움이 될 수 있도록 다운튜브의 모양을 설계해 왔습니다. 하지만 이는 물통 장착 여부와 관계없이 다운튜브의 공기역학적 형상을 저해할 뿐이죠.

이러한 점을 고려하여 기존의 공기역학적 다운튜브 형태를 유지하되, 곧 자체 개발한 공기역학적 물통 및 케이지 조합을 출시할 예정입니다. 이 조합을 신형 리액토에 적용하면, 기존의 물통 및 케이지 조합을 숨기는 요람 형태의 다운튜브보다 훨씬 뛰어난 공기역학적 성능을 발휘할 것이죠.

또한 리액토는 지난 날의 스테이지 레이스들부터 짧고 강렬한 크리테리움들까지, 다양한 레이스 시나리오를 위해 설계되었으므로 다운튜브에 여러 개의 마운트 위치를 적용했습니다. 이는 한 개의 또는 두 개의 물통만이 수납이 가능하도록 설계되었는데요. 사실 가장 공기역학적인 구성은 두 위치 중 아래쪽에 단 하나의 물통을 장착하는 것이기에, 이번 신형 리액토를 개발하면서 우리는 모든 가능성을 꼼꼼히 검토했다고 봐도 과언이 아닐 겁니다.





공기역학, 속도, 무게, 편안함

클래식 로드바이크 대신 리액토를 선택해야 하는 이유는 무엇일까요?

전통적으로 에어로 바이크와 클래식 로드 바이크 사이에는 명확한 구분이 있었습니다. 전자는 공기 저항을 최소화하는 데 중점을 두었고, 후자는 무게와 편안함에 중점을 두어왔죠. 자 그럼 이제 리액토 V로 넘어가 보겠습니다. 우리는 200와트라는 마법의 장벽 아래로 수치를 낮추는 데 성공했을 뿐만 아니라, 무게도 더욱 줄여 완성차를 UCI 무게 제한인 6.8kg에 근접하거나 그 이하로 만들 수 있게 되었죠. 편안함 측면에서 리액토는 최대 32mm 너비의 타이어를 장착할 수 있는 클리어런스과 메리다만의 S-Flex 시프스트의 측면 유연성이 결합되어 기존의 얇은 튜브의 로드바이크와 상당히 유사한 승차감을 제공하게 되었습니다. 요컨대, 탁월한 공기역학적 설계와 UCI의 무게 제한을 충족한 리액토 V는 무게에만 치중하는 기존 로드바이크보다 더 높은 성능, 더 빠른 속도, 그리고 더 효율적인 주행을 제공할 것입니다.





공기역학적 특징, 모든 와트를 깎아내다

구형 모델과 신형 모델의 프레임 저항 차이는 어떤가요?

기존 리액토 IV는 여전히 시장에서 가장 진보된 에어로 바이크 중 하나이지만, 최신 버전은 리액토의 명성 높은 편안함을 유지하면서도 무게는 더욱 줄여 성능을 대폭 향상시켰습니다. 두 모델 모두 메리다 SL 1P 콕핏, 60mm 높이의 카본 휠, 그리고 리액토 IV에는 최대 28mm 타이어(리액토 V에는 30mm 타이어 장착)를 장착하는 등 동일한 사양을 갖추고 있습니다. 구형 모델은 투어 매거진 테스트에서 211와트를 기록한 반면, 신형 모델은 단, 206와트만을 기록하여 약 2.5%의 인상적인 파워 절감을 보여주기도 하였고요. 신형 CW 1P 콕핏을 사용하면 이 수치를 더욱 낮출 수 있으며, 추가적인 사양 변경을 통해 200와트 미만으로도 줄일 수가 있습니다.

리액토 ONE은 우리가 만든 자전거 중 가장 공기역학적인 자전거로, 투어 매거진 테스트에 따르면 45km/h 속도에서 단 196와트만이 기록되었습니다.





한계를 뛰어넘는 여정은 절대 멈추지 않는다

신형 리액토는 공기역학 측면에서 새로운 기준을 제시하고 공기 저항 감소 능력, 편안함 및 조향성의 완벽한 균형을 유지함으로써, 기술 및 혁신 역사에 또 하나의 이정표를 세웠지만, 미미할지라도 성능 향상을 위한 끊임없는 노력은 결코 여기서 멈추지 않습니다. 신형 리액토를 개발하면서 얻은 교훈과 더욱 정교하게 다듬은 프로세스를 통해, 핵심적인 디테일들을 리액토 제품군 전반에 적용하고, 나아가 향후 더 폭넓은 로드 및 그래블 자전거 라인업에까지 적용시킬 수 있는 새로운 방법을 모색할 수 있게 되었습니다. 이러한 노력이 바로 리액토의 유산이자 그 가치를 뒷받침하는 근간입니다.

속도가 바로 우리의 유산입니다

열정으로 땀땀 뭉친 R&D팀



벤자민 다이머
제품 담당 이사

리엑토는 메리다 국제 포트폴리오의 핵심이며 수년간 글로벌 시장에서 최고의 성과를 보여왔습니다.
전 세계 고객들은 타협 없는 간결한 디자인과 속도, 무게, 편안함의 완벽한 균형을 높이 평가하고 있죠.
특히, 합리적인 가격의 입문용 모델부터 월드 투어에서 그 성능이 입증된 최고급 모델까지, 다양한 가격대의 뛰어난 자전거를 제공할 수 있다는 점을 자랑스럽게 생각합니다.



아르네 버카딧
수석 엔지니어

어린 시절부터 로드 레이스에 참가해 온 엔지니어로서,
이 프로젝트는 제게 진정 꿈만같은 일이었습니다.
팀은 야심찬 성과 목표를 달성하기 위해 개발 프로세스 전반과 프로젝트 워크플로우를 개선하고 재창조하는 데 상당한 시간과 노력을 투자해왔죠.
신형 리엑토를 탈 때마다 팀이 이 프로젝트에 얼마나 많은 노력을 기울였는지, 그리고 많은 부분을 완벽하게 해냈다는 것을 확실히 느낄 수 있어서 좋았습니다.



젠스 스테인스버거
제품 관리자

신형 리엑토 V는 처음부터 이미 훌륭했던 이전 모델들보다 훨씬 더 효율적이고 가속이 용이하다는 느낌을 줍요.
특정 속도에 도달하고 그 속도를 유지하는 데 필요한 노력이 기존보다 훨씬 더 적게 들어간다는 것을 분명히 알 수 있었습니다.

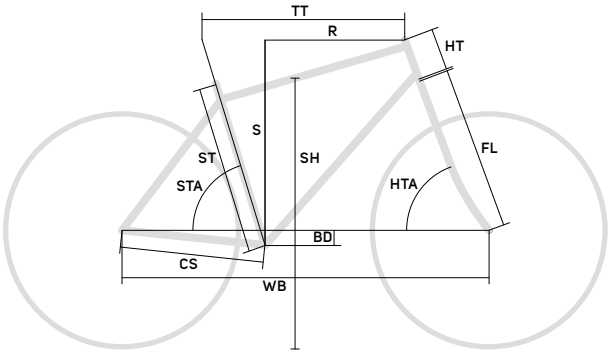
리엑토 V는 매우 직관적이고 스포티한 주행 특성에도 불구하고 균형감이 뛰어난데요. 안장 높이와 자전거의 전반적인 균형에서 오는 편안함은 다양한 지형과 노면을 달리는 길고 힘든 라이딩에서 특히 두드러지게 나타나더라고요. 리엑토 V는 시각적으로도 이러한 특징들을 매우 명확하게 잘 전달하는거 같고, 날렵한 헤드 튜브 디자인은 자전거에 자신감 넘치고 속도에 집중한 듯한 외관을 부여하기에 제게 강렬한 인상을 줬던 거 같습니다.

새로운 통합형 콕핏은 제게 있어 이 자전거를 완벽하게 완성시켜 주기도 하는데요.
전반적인 디자인에 완벽하게 어우러져 별도의 구성 요소라기보다 마치 리엑토 V의 필수적인 부분처럼 느껴집니다.





지오메트리 데이터



FRAME SIZE	3XS	XXS	XS	S	M	L	XL
TYRE SIZES	28"	28"	28"	28"	28"	28"	28"
ST SEAT TUBE [MM]	440	470	500	520	540	560	590
TT TOP TUBE [MM]	506	521	535	545	560	575	590
CS CHAIN STAY LENGTH [MM]	410	410	410	410	410	410	410
HTA HEAD TUBE ANGLE [°]	70,5	70,5	72	72,5	73,5	73,5	74
STA SEAT TUBE ANGLE [°]	75,5	74,5	74	74	73,5	73	73
BD BOTTOM BRACKET DROP [MM]	70	70	70	66	66	66	6
HT HEAD TUBE [MM]	100	105	112	128	140	155	175
FL FORK LENGTH [MM]	385	385	385	385	385	385	385
FO FORK OFFSET [MM]	45	45	45	45	45	45	45
R REACH [MM]	373	377	384	390	395	400	409
S STACK [MM]	512	517	529	542	557	571	593
WB WHEEL BASE [MM]	981	987	984	992	992	1002	1011
SH STAND OVER HEIGHT [MM]	727	746	771	792	810	826	853
STR STACK TO REACH RATIO PC	1,373	1,371	1,378	1,390	1,410	1,428	1,450





MERIDA.com

MERIDA-BIKES.COM/KO-KR
ODBIKE.CO.KR

아웃도어파크

서울시 강동구 양재대로 1421 오디타워



[instagram.com/meridabikeskorea](https://www.instagram.com/meridabikeskorea)



[facebook.com/meridabikeskorea](https://www.facebook.com/meridabikeskorea)



blog.naver.com/odbikem