

索引:

最新消息及公告: 寒冬中在全球賽事中持續發燒的 **SRAM** 公路車產品

產品資訊: **2010 SRAM S** 系列公路輪組

維修及保養: **Vivid** 設定小幫手

最新消息及公告

寒冬中在全球賽事持續發燒的 **SRAM** 公路車產品



Katie Compton 2009 賽車規格綜覽

車手: Zipp SLC2, 42cm (c-c)
車手纏帶: Zipp cork
前煞車片: Zipp carbon pads
后煞車片: Zipp carbon pads
刹變把手: SRAM Red DoubleTap
前變速器: SRAM Red w/ Force steel cage
後變速器: SRAM Red
飛輪: SRAM PG-1070, 12-27T
齒盤組: Zipp VumaQuad, 175mm, 34/44T
五通心軸: Zipp VumaQuad ceramic
輪組: Zipp 303 tubular w/ ceramic bearings
零配件: SRAM Professional System cables by
Gore

隨著季節轉換，全球的賽事焦點也跟著轉移到公路越野賽場(Cyclo-cross)。在台灣，這還是一個陌生的騎乘模式。但在歐洲卻已經有超過百年的悠久歷史，而這股風氣也早已蔓延到美國、加拿大以及日本與韓國等騎乘環境較佳的國家。

近年來在公路越野賽場上，因著 **SRAM** 公路車套件在重量與變速效率上的優勢。有相當多的選手已經轉換到 **SRAM** 公路車變速系統，產品能見度也是與日俱增。2009 年的公路越野賽季正在如火如荼地進行中，**SRAM** 贊助選手的表現更是令人驚豔。代表性人物 **Katie Compton** 在今年第一場女子世界盃競賽中，就展現了如虹地氣勢。在比賽的第二圈，就騎著配備有 **RED** 套件與 **ZIPP 303** 的戰駒(如上圖)，大幅拉開與集團的差距並拿下了她個人生涯的第五座世界盃單站冠軍。11 月 9 日於法國所舉行的女子世界盃 **Nommay** 分站賽中，拿下第六座世界盃單站冠軍。緊接著在 11 月 14 日於比利時的 **Superprestige Gavere** 中拿下近年來個人的 11 個單站冠軍。

SRAM RED 在泥濘惡劣的天候與地形中，再度證明了自己的實力!!



相關連結:

<http://www.cyclingnews.com/races/superprestige-gavere-c1/women/results>

<http://www.velonews.com/article/99947/gallery-katie-compton-s-nommay-world-cup-win>

產品資訊

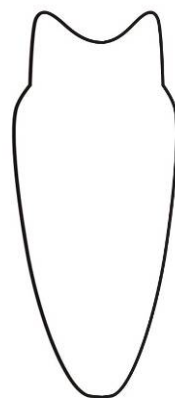
2010 SRAM S 系列公路車輪組



圖一



圖二



圖三

效率是 **SRAM** 在 **S** 系列公路車輪組(S30/40/60/80)的核心元素。借重 **ZIPP** 在自行車輪組上的設計長才，**S** 系列輪組是 **SRAM** 在公路車零組件領域繼公路車套件(RED/ FORCE/ RIVAL)之後，又一引人側目的高性能產品。輪組重量一直是全球消費者在決定購買該產品與否時的首要指標之一。然而，此一消費準則將要在 **S** 系列之後被打破。援用 **ZIPP** 自風洞測試中，所開發出來的複合式超環型[®] 輪圈結構設計(圖三)。除了 **S27** 之外，不論是在今年初發表的 **S40/60/80**，或是不久前在歐洲展所發表的 **S30** 系列輪組(圖一、二)。全系列都使用了此一獨特地複合式超環型[®]輪圈設計。

藉由聖地牙哥低速風洞實驗室的測試數據顯示(表一)，**S** 系列輪組在重量上皆較重於競爭者產品。在消費者的重量迷思下，可能不屬於上乘產品，然而測試數據卻是和一般的消費準則有明顯的出入。**S** 系列輪組在平緩路段與緩坡丘陵地形中(5%坡度)的性能表現，有著令人眼睛為之一亮的好表現。不論是在輸出功率的節省，或者是在每公里的時間差，都與競爭對手(尤其是最輕的輪組 **F**)，有顯著地差異產生。數據會說話，重量並不是決定輪組優劣的唯一條件。這個測試能夠幫助消費者在選擇輪組時，以更客觀的方式針對自己的需求(騎乘特性&環境)與預算，做最明智地選擇。你準備好要來感受 **SRAM S** 系列輪組的效率了嗎?

FEEL THE SPEED

SRAM®

**ROCK
SHOX**

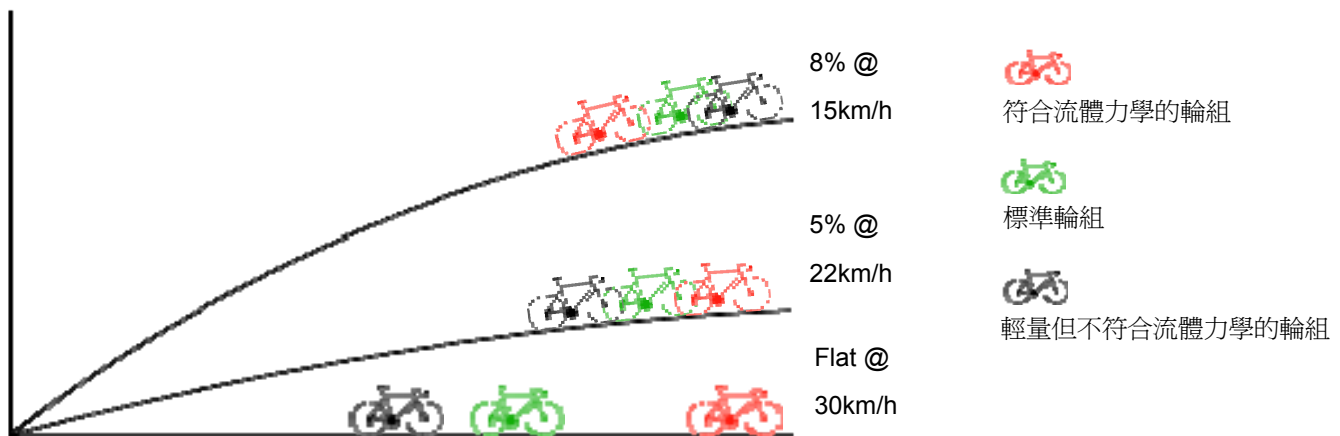
Avid®

TRUVATIV®

輪組	重量	Δ 重量	輪圈深度	Δ 功率 @ 50km/h	每公里 Δ 時間	Δ 功率 @ 30km/h	每公里 Δ 時間	Δ 功率t @ 5% @ 22km/h	每公里 Δ 時間	Δ 功率 @ 8% @ 15km/h	每公里 Δ 時間
輪組 D	1477	-13	46mm	-11	-1.21	-2.4	-0.48	-0.98	-0.39	-0.36	-0.23
輪組 E	1655	+165	66mm	-14	-1.54	-3.0	-0.60	-0.70	-0.28	+0.36	+0.24
S40	1615	+125	38mm	-12	-1.32	-2.6	-0.52	-0.65	-0.26	+0.24	+0.16
S60	1750	+260	60mm	-15	-1.65	-3.2	-0.65	-0.50	-0.20	+0.77	+0.50
S80	2077	+587	80mm	-20	-2.20	-4.3	-0.86	+0.06	0.02	+2.10	+1.37
輪組 F	1350	-140	22/25mm	+8	0.88	+1.7	0.35	+0.26	0.10	-0.41	-0.27
輪組 C	1490	0	22/25mm	-		-		-		-	

測試過程中將輪組皆固定在一完整的自行車上，功率與重量的比對皆以輪組C為基準。聖地牙哥LSWT實驗室

表一



VIVID 調校指南

3-4-10 為您帶來一個絕佳的 VIVID 調校起始點。

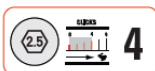
☺ 所有的設定皆由旋鈕於逆時針到底時算起。

(軟, —, ↻)

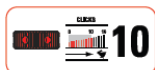
3-4-10



3 格低速壓縮阻尼(藍色)



4 格高速回彈阻尼(銀 2.5mm 六角孔)



10 格低速回彈阻尼(紅色)

調校 VIVID 後避震器的可調式雙迴路回彈阻尼是既簡單又快速的。最佳化 VIVID 的性能表現，並符合多變地林道地形的騎乘。絕佳地操控帶給您更高的信心與速度，讓您期待每一次騎乘的到來。

VIVID 是第一支配備了可調式雙迴路回彈阻尼的 ROCK SHOX 產品。可調式雙迴路回彈阻尼提供了一個 ROCK SHOX 之前所沒有的高低速回彈阻尼各別調整功能。現在您的回彈阻尼可以被用來調校小衝擊回彈、大衝擊回彈以及相對應的各部效能。

請參考下列建議：

低速回彈阻尼 - 專職於控制

避震器於小衝擊後回復到全行程之軸向速度。低速回彈阻尼控制避震器於小衝擊後會以多快的速度回復全行程或增進踩踏效率。

高速回彈阻尼 - 專職於控制避震器於大衝擊長行程壓縮後回復到全行程之軸向速度。高速回彈阻尼可以幫助避震器於大衝擊後以較快的速度回復行程或消彌大衝擊時的顛頗感。

低速壓縮阻尼 - 專職於控制避震器於低速壓縮時的軸向速度。低速壓縮阻尼可以提升吸收小震動的靈敏性並減少騎士重心轉移時的行程壓縮。



Trail: 騰越後著陸於陡峭或顛頗的路面。

Control: 最佳化的衝擊吸收與控制。



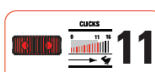
Trail: 順暢平緩的彎道。

Control: 最佳的後輪循跡性。



Trail: 騰越後著陸於快速平整的路面。

Control: 快速的回復全行程來應付接踵而來的衝擊。



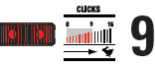
Trail: 溼滑、泥濘、樹根、多石。

Control: 最佳的後輪循跡性。



Trail: 高速迴旋彎道。

Control: 允許避震器維持在較少的壓縮量來對應連續的高速彎道。



Trail: 高速多石路面接續連續彎道。

Control: 最佳化的衝擊吸收。

別忘了您還有其他的調整功能可以幫助您設定避震器的最佳化性能；請依照下列建議：

緩衝墊：一個使用者可自行替換的觸底緩衝設計。不需將避震器作分解即可設定緩衝墊的硬度。避震器最後 20% 的行程壓縮力道會因緩衝墊的不同而不同。

欲降低上述之壓縮力道，請更換印有 SOFT 字樣的緩衝墊。如此一來最後 20% 行程的壓縮力道就會降低。

欲提高上述之壓縮力道，請更換印有 HARD 字樣的緩衝

墊。如此一來最後 20% 行程的壓縮力道就會提高。

請記得 VIVID 在設計上被賦予了應付觸底衝擊的能力。所以，請放心地使用本避震器的全部行程。

ROCKSHOX.COM
POWERED BY SRAM