

五款最新品搶鮮報



▲像「XTR」系列般輕巧：此款 LX 雙控變速器的訴求重點，為較小的手部施力及符合人體工學的控桿設計。

文◎編輯部

Shimano LX

雙控變速器

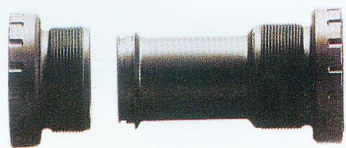
新款碟煞

類似 XT 系列的踏板軸

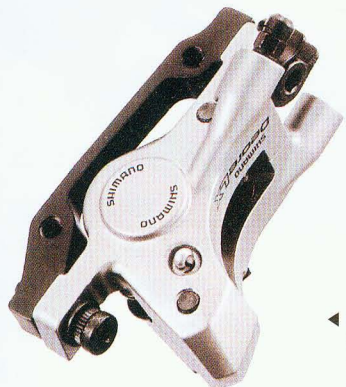
過去幾個月令衆人多所臆測、期盼和不安的結果終於出爐，Shimano 維持其兩年來的路線，如今更特別將其雙控變速系統 (Dual-Control-Schaltssystem) 導入中價位的「LX」系列。和目前的「XT」及「XTR」版本不同的是，Shimano 將其研發重心放在控桿的人體工學上，其附加的減速段拇指控桿也較以前順手，也使煞車與變速的功能成功整合為一。和「XTR」系列相比，Shimano 也明顯降低了此系列的手部施力，

而其所包含的後變速器現也具備所謂的「低規格設計」(Low-Normal-Design)，且擁有大幅加寬的連桿支架，其優點為剛性較佳，配備了一具橡膠緩擊器可濾除車架的碰撞聲。另一項新配備為雙栓塞碟煞，是以「XT」系列為基礎，由於成本考量，此款「LX」煞車的本體並非由單一部件構成，而是由兩個以螺絲旋後的部件組成，且固其為後組裝式設計，相容性也可藉由不同的聯繫方式而提高，可搭配任何避震前叉。此外，也可依車友的不同需求有兩種煞碟尺寸（160 公厘及 203 公厘）供選擇。

而其曲柄也是以「XT」系列為設計範本，其 Shimano 的 Z 型鏤空式結構，在曲柄與踏板軸的連接上也派上了用場（軸心與左側曲柄為固定式連接）。此一新「LX」系列有銀、黑兩色，九月起上市。



◀ 結實的踏板軸：導入其頂級系列，由柄右側及軸部連結牢固，軸承頗為突出，目的為提升剛性。



◀ 強力煞車：新款LX碟煞，導自於XT版本，雙螺拴系統，後組裝式設計，有兩種煞盤直徑可選用。



Rotwild

● 雙人競逐路程及泥地全避震車 ● 新款下坡車

目前，輕量化已不只是越野產品的要件，下坡車、泥地及自由騎專用車款對重量也都錙銖必較，因為車身愈輕，其操控也愈容易，不論在空中或在地上，Rotwild正全力為下個銷售季強化這些車款，以精巧的德國工程師手藝進行減重措施，例如全新的「RDH 06」的後部緩衝行程，依彈簧長度及調校不同，可達 75 至 240 公厘之間，車身後部即使是在輕量化的要求下，也應在軸承部位予以特別強化。此外，在下管車頭組及踏板軸等部位也都有強化用的角板，後方則採用 165 號插置式軸心，以提供最佳的剛性，而車架總重都限制在僅 3,500 公克（不含避震器）。

此外，Rotwild 還推出了雙控／泥地型全避震車(Dual-und Dirt-Fully)「RDS 06」，其加強型的連桿軸承應可提供更高的剛性。一如所有自由騎專用的全避震車，Rotwild 廠在此款「RDS 06」的下管中也置入了強化骨架，以獲得更大的靈活性，其鏈條支



▲RDH06為雙人競逐及泥地專用全避震車款。



▲Rotwild RDS 06為雙控／泥地型下坡車，今年秋天還將有2種尺寸供選購。

架設計得極短，後避震器的緩衝行程可在 105 至 125 公厘之間調整。今年秋天起，Rotwild 的此款「RDS 06」成車將會有兩種尺寸上市，供消費者選購。

DT Swiss

平台式系統

完整輪組系統車輪

原本在 Gardasee 湖畔的自行車嘉年華中被視為重大機密，DT-Swiss 製造部經理 Silvan Burge 如今主動透露出此款全新平台式避震器「HVR-200」的更多結構細節，此一氣壓式避震器的核心組件是一枚氣閥，其功能類似於「第五元素」避震器的「原始氣閥」(Initial Valve)，而較不像傳統夾鐵式設計，液壓油是由一個拍動氣閥節，此種氣閥精心設計的造型，可依不同的活塞位置預控流經的油量，而此一氣閥的起動扭力是由一個小鋼簧控制，小鋼簧則由外部的一個轉輪調節，此一轉輪是採液壓方式節制一枚螺栓，以適度繃緊鋼簧。如此一來，整組「HVR」避震器即具備一套速度控制式壓縮刻度避震系統，較

高的彈簧應力代表較高的扭力，也造成相對較強的踩踏平台，如彈簧應力較低，已適應了DT產品敏銳度的避震器也會作動。



▲亮相：DT-Swiss輪組「XR1540」，搭配240S花鼓(中央鎖系統)及XR 4.1輪圈，整組輪組只有1,545公克重。

HVR-200 試騎報告

測試小組試用了安裝在一款 Rotwild 越野自由騎車上的全新平台式避震器原型產



品，首先測試小組只略微調校了其踩踏平台，如此一來，避震器就能敏銳地吸除極小的衝擊，而在遇到大衝擊時 HVR-200 的表現卻較奇怪，其調節油閥似乎可突然張得極開，彈簧幾乎毫無阻礙地投入了極長的緩衝行程中，在立姿騎行時也有相同的現象，其結果會有極明顯的車架晃動現象，如選擇立動式踩踏平台，其其作動特性卻完全兩樣，踩動踏板及立姿騎行時的晃動消失了。相對於較大的衝擊，避震器卻不再像原先一般能應付自如，令人覺得其壓縮刻度似乎有些作動過度的現象。試騎後的感覺，這款 DT-Swiss 系統絕對有潛力和強大的對手 Manitou SPV 及 Progressive Suspension 的第五元素 (5th Element) 一較長短，不過必須先進行一些精密調校，而這想必也是 DT Swiss 廠對全系列產品的期許。



▲此款DT-Swiss HVR-200避震器，絕對有潛力與Manitou SPV及Progressive Suspension的第五元素一較長短，但必須經過一些較精密調校。

Magura

新 Julie 系列

改良的 HS-33

中控鎖接頭



「Julie」系列換新裝，此款 Magura 的暢銷煞車組呈現了全新設計，其施力螺栓和煞車座都有了新造型，煞車座已改以鑄造製成，有效提升整組煞車的力道拿捏和煞車功能，而售價則應不會改變。此外，傳統型的「HS-33」輪圈煞車也有較年輕化的計畫，使其煞車桿的外觀看起來類似「Julie」或「Louise」系列的煞桿，煞桿壓點的位置可做多變化調整，其紅色調節扭已與煞桿合為一體式設計，煞車控也做了改良，以支撐其新款的煞車推桿，此舉不僅使其能相容於 Maritou 前叉的「反弓式」叉橋，也使其組裝簡易性大增。

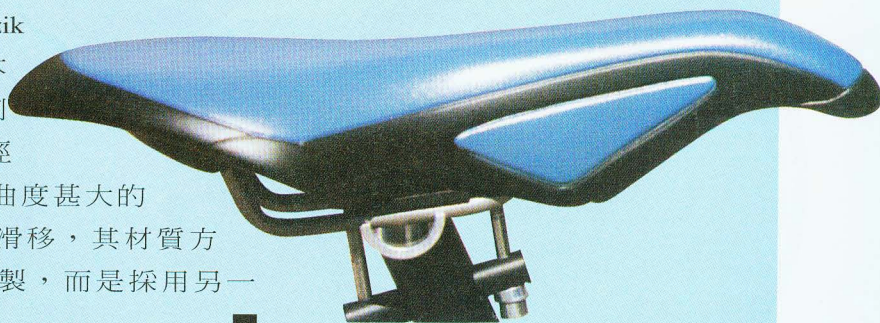
為了讓 Magura 煞碟也能固定於 Shimano 的中控鎖裝置 (XT/XTR) 用於花鼓上，Magura 研發出了「中控鎖」接頭，可適用 Magura 所有碟煞產品，9 月起開始銷售。

► 改良式傳統產品：具現代外觀的「HS-33」輪圈式煞車(上圖)。而新款「Julie」系列(下圖)，其單件式煞車座可改善力道拿捏及煞車功能。



Fizik 座墊之魔王

BIKE 雜誌測試小組發現，Fizik 新款自由騎座墊採用手工削製木質模型，而特別的是其較高的側緣設計，使車身在技術型林道小徑上較易操控，另一項務實設計為曲度甚大的墊鼻部，讓車首部分更容易向下滑移，其材質方面也是一項創舉，此款座墊非皮製，而是採用另一種結實的橡膠材質襯裡。



摘譯自德國 BIKE 雜誌 2004 年 7 月號