

Venge & Shiv TT 聯手出擊

SPECIALIZED

新世紀一級空氣力學賽車

文◎張晉銘



2012 Specialized 曠世經典之作 Venge 和 Shiv TT，經過精密的空氣力學演算與測試，創造空氣阻力的極小值，展現 F1 方程式賽車的極速快感！

空氣力學新勢力 Venge

早在 2006 年，Specialize 設計師心血來潮將三鐵車裝上彎把手，進行實際路況測試，沒想到騎乘效果相當不錯，因此開始著手催生 Venge 的誕生，並且以空氣力學為設計考量，讓車架和管型符合極速的低風阻效應，雛形隨後在 2009 年打造完成，但是 Specialized 不想在硬度上妥協，直到今年成功突破難關，終於宣告與廣大車迷見面，並且在於 2011 Milan-San Remo 首度參賽就立即加入 Special-



▲Venge 的後變速線於後勾爪的位置穿出，讓外觀散發簡潔流暢的氣息。

▲Venge 將風阻的接觸降至極小值，從正面放眼過去讓人覺得非常清爽。



▲整合式頭管上蓋能夠幫助降低風阻，幫助你一臂之力！

ized 常勝軍的團隊。

Venge 的誕生並非要取代任何一個車系，有別於 Roubaix 長途競賽的舒適性，以及 Tarmac 的輕量化與高剛性，它完全以空氣力學為設計出發點，並且在輕量和剛性的天秤上取得完美平衡，若與 Tarmac SL3 進行



▲2012新車發表會由Todd老師親自上陣，分別講解Venge和Shiv TT的特性。

時速 40km 的實測相較，發現 Venge 讓車手減少 22watts 功率輸出，換句話說，每 200m 可以增加 3m 的距離，車友們可以想像選手在時速 70km 衝刺時，這 3m 所代表的意義。未來也將提供試乘車，讓頂級車款不再是車友們遙不可及的夢想。

Venge 的寬長度為 1:3，符合 UCI 規定，採用 FACT IS 11r 碳纖維製造技術，BB 和後下叉為一體成型設計，擁有更細的前叉與碳纖維勾爪；喇叭型頭管的規格上為 1-1/8"、下方為 1-3/8"，提供前三角更好的接合性，藉此強化車架剛性，整合式頭管上蓋與變窄的頭管腰身可以減少重量和風阻。三條管線為內走線設計，除了方便保養與維持較佳的作動效能，還讓空氣力學的效應再加分，其中後變速線於後勾爪的位置穿出，足足比現有的設計往後 30mm，散發簡潔流暢的氣息，並且支援 Shimano Di2 變速系統。

除此之外，前叉和後上叉為非對稱式的機翼造型，也就是外側為平面、內側為圓弧形狀，可以有效減少拖曳力，讓氣流變得穩定。可反轉 180 度的扁平式碳纖維座桿，可提供往前 20mm 的距離，若搭配三鐵車把手，就成為參加鐵人三項競賽的最佳戰駒。

McLaren車隊加持的祕密武器

Venge 還有 S-Works+McLaren Venge 的超頂級版本，由 F1 方程式賽車麥凱倫（McLaren）車隊與 Specialized 研發團隊攜手合作，藉由改變碳纖維的堆疊方式與製程技術，減少碳纖維布的重疊面積，讓它硬生生地再減少 100g，重點是還可以維持原本的剛性，由於生產過程非常耗工，一個車架的製程長達

66 個小時，因此未來引進的數量將會非常稀少，提供的尺寸也僅有 52、54 和 56cm。

計時車怪獸Shiv TT

傳統計時車的管型設計以水滴型居多，不過在面臨側風時的低風阻效果較為薄弱，因此 Specialized 率先針對車架各個部位，利用不同的管型和形狀，將拖曳力降至最低，改為橢圓型，同時根據風洞中心進行電腦實驗測試決定車架幾何，以及車手在風洞中心的騎乘中測試，修改細節部位，讓空氣力學的效果直逼完美境界，當選手馳騁在計時賽道時，不論是來自正面或側面的風向，都可以維持低風阻的狀態。



Shiv TT 完全符合 UCI 計時賽車規範，不論在何處都能發現低風阻設計的蹤跡，採用喇叭狀頭管，上半部為 1"、下半部為 1-1/8"，可以增加上下管接合處的硬度，中間較為纖細的部份可以減少空氣阻力。

搭載的 S-Works FACT 碳纖維空氣力學休息把手，可以提供 0-115mm 的上下調整距離，給予超級寬廣的設定空間，加上兩種不同後移距離的碳纖維刀狀座桿，幫助你找到最適合的戰鬥位置，踩踏最完美的弧線與頻率。更貼心的是，Shiv TT 提供五種尺寸規格，讓它與更多車迷的距離更親密。

Shiv TT 的優異性能不會只在計時賽中嶄露頭角，也是參與鐵人三項賽事的利器，接下來將會陸續發表三鐵專用的 Shiv 車款！🌀