



SRAM 傳動系統產品經理
Chris Hilton 大秀XX1。

登山車變速系統進化論

SRAM引爆1×11變速風潮

SRAM於7月初發表了最新研發的登山車變速套件XX1，提倡單盤11速飛輪系統（1x11），優異的設計與獨家技術突破，為登山車傳動領域投下震撼彈，將帶給XC、All Mountain騎乘者更輕量、更簡單、更耐用且更穩定的騎乘性能表現。

文、圖◎陳柏如

爲了讓全球業者更深入了解XX1的設計理念、訴求、產品技術與相關特色，SRAM於10月底邀請全球各市場主要媒體前往SRAM位於德國Schweinfurt的DTC研發設計中心一探究竟，並實際騎乘XX1奔馳於林道、小徑，體驗XX1令人折服之處！

SRAM德國DTC研發重鎮

SRAM全球銷售副董事長John指出，「1×」並非全新概念，當SRAM推出XX（2×10）後，發現不少車友都改裝為1×10，一些車手也反映前變常用到的只有

▶SRAM OEM
銷售副董事長
John Nedeau
對XX1表現與
市場接受度深
具信心。



一盤，因此讓SRAM一年半前開始投入1×系統的研究開發，希望能提供最符合車友需求的產品，因而有了1×11系統的誕生。足見SRAM並不是爲了11速而去研發11速，而是著眼在車手需



▲XX1的推出宣告登山車正式邁入11速時代。



▲後飛輪採X-Dome設計，1-10齒的齒片是由一塊不鏽鋼CNC切削而成，再整合第11齒的鋁合金齒片，重量僅260g。



▲厚薄相間的大盤齒片設計精密，就算劇烈震動，也能提供鏈條的高穩定咬合性，不需再加裝導鏈器。



▲SRAM提供6種不同齒數的大盤齒片，完全不需要拆卸曲柄，即可直接替換。

求以及最佳的1×為前提。

擁有170名員工的SRAM德國DTC臥虎藏龍，打樣與測試設備先進齊全，是SRAM創新研發、引領潮流的心臟，研發人員與工程師對於新產品與新技術的開發非常積極且要求精準，強調工藝科技，更注重每一個部件的騎乘測試與實驗室測試表現，經過不斷修正、調整與改善，最終才能打造出高騎乘效率的產品。

提供420%寬廣齒比

登山車系統進化到11速，讓後變的齒比更加寬廣，SRAM提供10-42T（10-12-14-16-18-21-24-28-32-36-42）的後飛輪，讓大盤只有單速的情況下仍可有420%的齒比落差。後飛輪採X-Dome設計，1-10齒的齒片是由一塊不鏽鋼CNC切削而成，再整合

第11齒的鋁合金齒片，重量僅260g。大盤解除了前變速的束縛，能對穩定鏈條做出更多的設計，CNC切削出厚薄相間的齒型，對應鏈條內鏈節與外鏈節不同寬度，來得到對鏈條最大穩定值，就算在顛簸險惡的地形，大盤也不掉鏈，完全不需要安裝導鏈器。大盤提供28、30、32、34、36、38T多種齒數來因應不同騎乘需求，PCD為同一規格，不用更換曲柄即可直接更換大盤齒片。由於必須要使用專用的「XD driver body」飛輪套筒才能安裝，目前相容的輪組僅有SRAM與DT Swiss。

穩定準確的變速效能

運用X-Horizon™機構設計的全新XX1後變速器更是狠角色，可讓後變本體不因

SRAM位於德國Schweifurt的DTC研發設計與測試中心





▲XX1大盤採CNC一體式齒片與中空碳纖維曲柄設計。

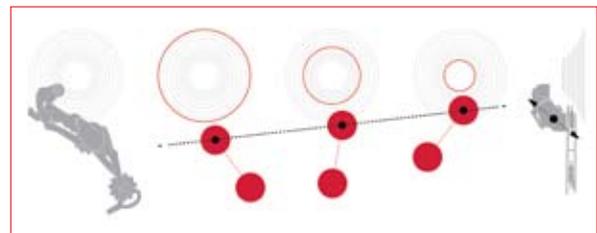


▲XX1後變造型新穎，作動犀利流暢，完全顛覆筆者對後變的既有印象。

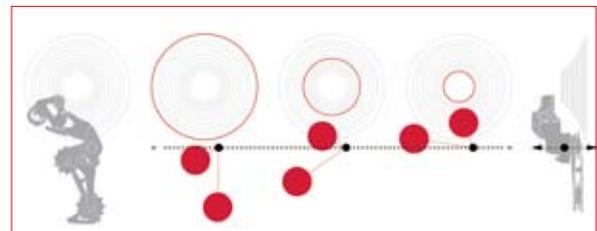


▲筆者實地騎乘後發現，XX1在變速時非常安靜，爬坡也相當輕盈，一般林道路況皆游刃有餘！

▲變速撥把外觀採全碳纖維設計。



▲一般型變速器會隨著變速上下移動。



▲X-actuation™機構讓XX1變速器本體作動時，能保持在固定的水平面上。

變速動作而上下移動，不管是最大齒或最小齒都保持在同一水平位置，只有上導輪隨變速位置移動，與飛輪齒片保持固定間距。而後變本體上的lock 按鈕為 Type 2 technologies 設計，在拆裝後輪時，能將後變固定在不造成妨礙的位置，讓後輪拆裝更為快速簡單。

安靜輕盈

變速撥把外殼與撥桿為全碳纖維製成，

以 X-actuation 技術，提供絕佳準度的 11 速變速性能。也同時提供對應 11 速的變速轉把，兩端以鋁合金 JAW™ 鎖套提供極為穩定的鎖固性，變速時不會因轉動力道讓整個握套轉動，內機構由全金屬零件構成，變速精準，手感明確。最令人驚豔的是，變速時非常安靜，爬坡也相當輕盈，一般林道路況皆游刃有餘！全新 XX1 變速套件定價美金 1,449，目前 SRAM 臺灣廠已量產中。

