

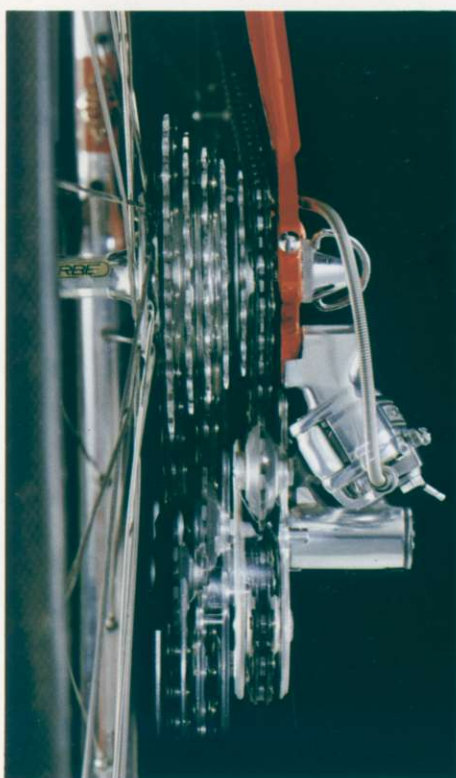
Special Features

サンツアースペシャルフューチャー



スラントパンタメカニズム

サンツアアのリアディレーラーは、スムーズかつ確実なギアチェンジに定評があります。その秘密がサンツアア独自のスラントパンタメカニズムにあります。これはパンタグラフの原理で、変速の際にガイドプーリーをスプロケットの角度にそって移動させることによって、フリーホイールの歯先との間隔を常に一定に保つ優れた機構です。その信頼性は幾多の苛酷なレースの場において充分実証されているところです。スラントパンタメカニズムは、日本を初めアメリカやヨーロッパ各国の特許を得ています。



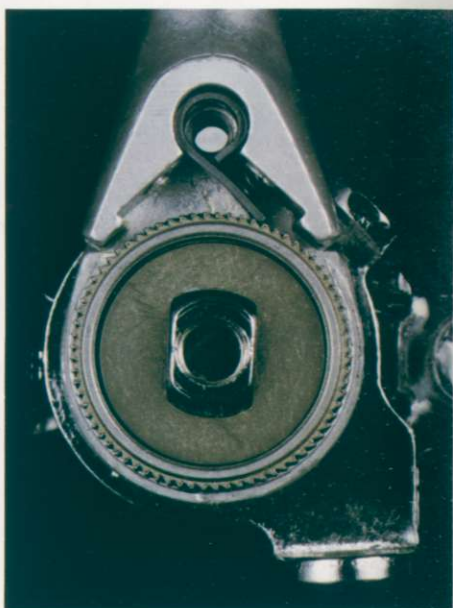
クイックケージ

チェーンを切ることなくディレーラーからチェーンをはずすことのできるユニークな機構です。これはガイドプーリーとテンションプーリーとの間にすき間を設けるというシンプルなアイデアによって実現しました。変速機の脱着にも、プーリーをはずしたりチェーンを切ったりするわずらわしさがありません。後車輪をはずすときもチェーンが邪魔にならず、作業の能率を高めることができます。

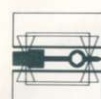
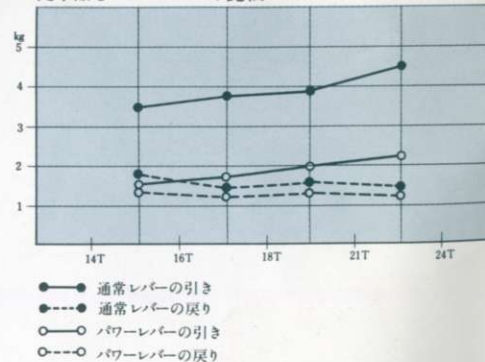


パワーシフトレバー

従来のシフトレバーは、走行中不用意にレバーが動くことを防止するため、常にかかなりの大きさの摩擦抵抗を負荷していました。反面それは変速時にレバーの動きを必要以上にかたくする結果をもたらし、スピーディな変速操作を妨げることもになります。サンツアアのパワーシフトレバーは精巧なラチェット機構を内蔵することによってこの問題を解決。指先だけで軽く動き、最適なギアポジションに素早くシフトすることができます。もちろん走行中にレバーが動くこともラチェットで完全に防止されています。

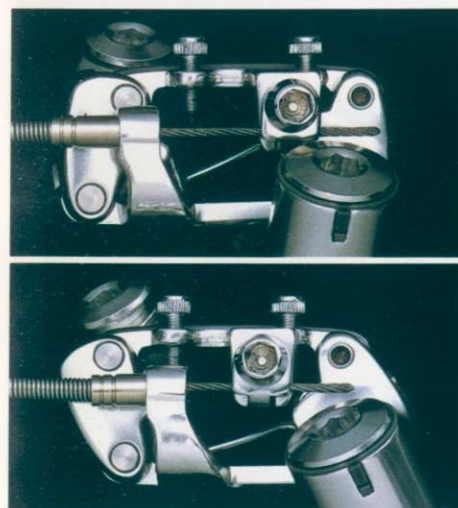


従来品とパワーレバーの比較



ストレートワイヤーメカニズム

ハイからローまで、シフターボディの動きに合わせてインナーケーブルを常に直線状に保つメカニズム。抵抗が少ないので磨耗によるケーブル切れがほとんどありません。サンツアアのほとんどすべてのリアディレーラーに採用しています。



上図：トップギア時、下図：ローギア時



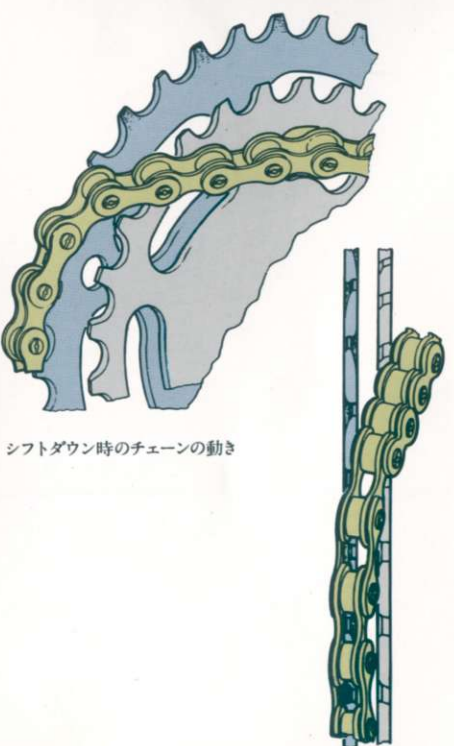
ドロブリッジシステム

アーレンキーをゆるめるだけで外と内のプレートが離脱して、チェーンを通すことのできる新機構。チェーン受けローラーをなくすことによって、小さなガードでも16Tという大きなキャパシティを得ています。N SLフロントディレーラーに採用。



ジグザグギア

従来の直立歯では前後の歯が互いに干渉し合い、特にシフトダウン時のチェーンの動きに悪影響を与えていました。サンツアアのジグザグギアは、ファーストギアを除くすべてのギアの歯を一枚おきにスポーク側に傾けて干渉を排除しようとするものです。登坂時のギアチェンジも驚くほど容易になり、あらゆる条件下での変速特性が飛躍的に向上しました。歯に不要なネジレを与えていないので、トップ側への変速にもトラブルが発生することがありません。

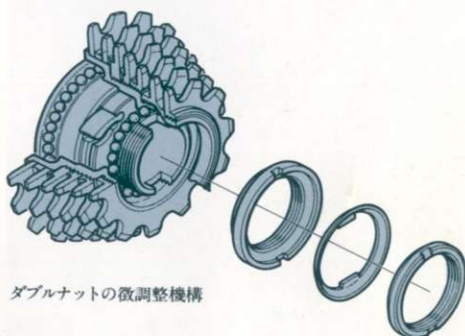


シフトダウン時のチェーンの動き



ニューウイナーフリーホイール

5段、6段、7段、ワイドレシオもクロスレシオも共通のボディに組み立てられる世界で唯一の最高級マルチプルフリーホイールです。夢の7段はもちろん、5段用ハブが使える6段やダブルナットによる100分の1mm精度の微調整機構など、数々のユニークな特長を備えています。

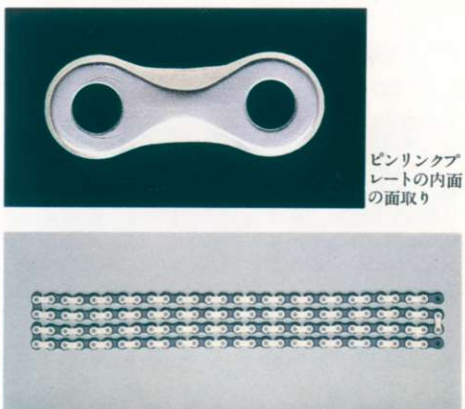


ダブルナットの微調整機構



ウルトラ6チェーン

ニューウイナーフリーホイールの7段、6段用に開発した新しいタイプのチェーンです。ピンの頭をカットして外幅を約1mmうすくし、さらにピンリンクプレートの内面に斜めの面取りを施して変速性能の改善をはかっています。内幅は一般のチェーンと同サイズの2.4mm。強度も十分なので、どんなフリーホイールと組み合わせてもすぐれた性能を発揮します。



ピンリンクプレートの内面の面取り