

月刊 サンエスウォッチング Vol.21

OnebyESU JFF Ti ～チタンディスク誕生までのストーリー

▶東京サンエスのフレーム開発は東洋フレームとの TESTACH からスタートし、金属からカーボンまで多様な素材をトライ、そのノウハウをよりリアルに活かすことを目標に JFF を立ち上げカーボンフォークの開発と共に今に至ります。(詳しくは月刊サンエスウォッチング Vol.2・3 に記載)
近年、スチールモデルでは JFF#501 ロードフレーム&カーボンフォーク、フラットマウントディスクブレーキの JFF#801 シクロクロスフレーム&カーボンフォークがあります。

▶2017 年、JFF の次の取り組みとしたのは「心地よいロード系ディスクスチールフレーム&カーボンフォーク」の商品化でした。突如標準化した「スルーアクスルとフラットマウントによるディスク仕様」を採用しましたが、後にその仕様がスチール素材にとって如何に「心地よい」と相反する構成なのか、を思い知らされることとなったのです。既にこの仕様でアルミシクロクロスレースモデル「JFF#805/#805Z」(詳細は Vol.7) が実績を積んでいましたが、しっかりと安心安全を備えたスチールロードモデルを作ろうとすると硬さの逃げ場が無いキッチリガッチリしたものになってしまうのです。数値化して論ずるものではないのですが、この仕様は「JFF」らしく何だかスイスイ気持ちいいな〜というような心地よい感触「心地よい = 快適」実現の障壁だったのです。さらに、フレームの開発では伴うカーボンフォークの開発も同時進行しますので、双方のバランスも整える必要がありました。

▶第1世代の試作はヘッドを 1-1/8" からスタート、まず既存の他社フォークでテストを重ねました。この時点でのジオメトリーは 2013 年に既に構想し確信を持っていたものがベースでした。仕上がりは概ね狙い通りでしたが、どうもリアバックとフロント周りのバランス感がシャキッとスッキリしません。

▶第2世代の試作ではヘッドを 1-1/8"-1-1/4" のテーパーに変更。伴ってフロントフォークは新モデルを開発しました。(詳細は Vol.14) フルフェンダーの装着を条件に入れ、ディスク化によるタイヤ許容範囲の拡大とバランスを取るためにオフセットを変換できるデュアルオフセットシステムも実現しフレームより先に商品化となりました。この段階でフレームジオメトリーも細部に渡って変更しテストを繰り返しました。ここまで来ると理想に向かって更なる変更ポイントが絞られ明確になり、結果としてそのポイントが如何に高い壁なのかを知られることになった訳です。



第2世代のスチールをチタンで継承すると…自転車と道との触れ合いを身体が心地よいと気づく感覚…それまでの試行錯誤が必然だったのかと感じると共に確信に変わっていききました。

次ページへ続く ➡



第1世代のスチールは外装ケーブル、フォークは他社メーカー品の 1-1/8" ヘッド、特に操舵性とリアとのバランスが改善点として浮かび上がってきました。



テーパーヘッドに変更した第2世代では先行したデュアルオフセットフォークの快適な操舵性とは裏腹に更にフレームの改善点が鮮明となり難問に対峙することに。

▶キッチリ ガッチリという難問に対峙する中、ふと、素材をチタンに変えとどうなるのか試してみたくなりました。チタンの持つ優位性(薄いヴェールに包まれるような快適性を生む戻りの速いバネ感)がこの設計でどうなるのか。と言うのも JFF スチール系を製作するフレーム工房はチタンがメインで、欧米からチタン製作を委託される一流技術を持つところなのです。無論、金属の中で最高の評価と価格のチタンと言っても、簡単にバランスよく難問を解いてくれるとは思いませんでした。…しかし、シームレスでトリプルバテッドなどの技術を駆使したそのチタンフレームは、JFF ジオメトリーはもとよりカーボンフォークとの剛性バランスなど相性も申し合わせた如くに良く、精通する乗り手達、時に女性によるテストを繰り返し、その感想が押し並べて高評価で爽やかだったことから商品化の確証を得るに至ったのです。

人によっては、それを高速エンデュランス系と言い、オールロード (& グラベル) や「日本の旅友」と表現しました。つまり、このチタンは難問を解決するだけでなく、それ以上に上質でバランスの取れた心地よいスピード感を生む多様性あるディスクモデルに仕上がっていたのです。

▶もとはスチールモデルからスタートした「心地よいロード系ディスクフレーム&フォーク」の開発は、思わぬ展開でスチールモデルより先に完成度の高いチタンモデルとして誕生したのです。

JFF #701D クロモリモデル

スチールモデルの開発も最終段階。チタンモデルに影響されることなくスチールらしさを追求し新たにチェンステーを再設計し、ヘッドも 1-1/8" に戻すと共にフロントフォークもゼロから開発しました。快走サイクルツーリングモデルとして 2020 年秋頃の発売を予定しております。



テストを重ね現在最終となるチェンステーを作っています。