

JFF アルミシクロクロスフレーム ～レーシングスペックの探求～

▷シクロクロスフレームは、日本シクロクロス（以下 CX と表記）創成期、東洋フレーム製作のアメリカ RITCHEY（リッチー）と TOYO と OTAKE ブランドの販売でスタートし、1999 年からは東洋フレームとの協働ブランド TESTACH（テストタッチ）で進化発展していきました。1996 年の第 1 回全日本シクロクロス選手権、当時弊社社員であった「川崎典子」が女子で優勝、第 5 回では TESTACH の「松井俊明」が、第 8 回では同じく「辻浦圭一」が男子エリートで初優勝し（後にブリヂストンに移籍・フレームは東洋フレーム製）その後 9 連覇を遂げました。女子でも機材協力するパナソニックレディーズの「豊岡英子」が第 11 回大会から 8 度の優勝、同じく「坂口聖香」がその後 2 度の優勝を果たしました。

▷2014 年にはオリジナルブランド OnebyESU（ワンバイエス）から辻浦圭一氏監修によるスチール CX モデル「JFF#801」を開発、翌年に発売すると同時に、よりレーシングスペックを追求したアルミ CX モデル「JFF#803」を開発し 2016 年に発売。今回はそのアルミ CX モデルの変遷から新作の「JFF#807」までのお話をお届けします。

▶スチールの「JFF#801」から始まった OnebyESU-CX、辻浦圭一氏との新たな開発テーマは「レースユース」それに「リーズナブル」。レースに求められる事として、軽量で俊敏であることと一人 2 台体制を検討できる価格帯であることが重要でした。よって必然的に素材はアルミとなった訳です。日本の人と環境にあった操作性の高いジオメトリのデータは豊富に蓄積されていましたが、アルミの弱点とも言える路面からの振動をダイレクトに拾う癖をどうするかに神経を尖がらせ、ベテラン「池本真也」選手の実戦投入などで試作テストを重ねました。推進性と路面追随性も良く、先行開発していたテーパーカーボンフォークとともに出来上がったのが、カンティブレーキ仕様の「JFF#803」でした。カンティ仕様は、ロードの部品流用が可能であることも大きな理由でした。



◀ アルミ CX 初代 #803 最初の実験的フレーム

▶ #803 のプロトタイプをレースでテストする池本真也選手



◀ 2 サイズから 3 サイズ展開となった #803Z

▶ #803Z を巧みに操る辻善光選手はその後にもカンティブレーキを採用



▶製品化には実現力のある工場との出会いが不可欠ですが、縁あって運良く中国で欧州一流ブランドフレームを多数製作するアルミを得意とする工場に会い、材料品質や経験・技術に大いに助けられ、こちらの経験値とのバランスも取れ、試作含め比較的スムーズに仕上がりました。1 年と待たずにサイズを追加し内容をアップデートした「JFF#803Z（ゼット）」も発表。レースユースが大前提の #803 シリーズは究極の場面で真価を発揮するバランスに優れたフレーム & フォークに仕上がりに、多くの選手達から支持を得ました。

▶次に機材の進化と競技現場からの声に応え開発したのが #803 を継承したディスク仕様モデル「JFF#805」。ディスク台座仕様での剛性確保から発生する硬さと素材の振動伝達性をどうやっていなくすか…。剛性と柔軟のバランスを取りつつ泥詰まりをどう極限まで排除させられるか…カーボンではなくシンプルなるアルミパイプで実現するためには加工での工夫が必要でした。バテッドや曲線形状、ブリッジの排除など。同時に、操舵性の追求からディスク剛性を備えつつ振動減衰機能を搭載させたテーパーダスルアクスルのカーボンフォークも開発。#805 の試作は全日本連覇からブランクのあった「坂口聖香」選手が関西シクロで初めて実戦テストし優勝するなど結果を出し、2017 年に発売。翌年にはアップデートした「JFF#805Z（ゼット）」を発表、#803 シリーズから乗り換えた「寛五郎」選手がマスターズで連覇。U23 の「鈴木来人」選手も活躍しました。



◀ 初のディスク化 #805 試作フレーム

▶ ケーブル内蔵化など進化した #805Z



▲▶ #805 のプロトタイプと初使用で優勝した坂口聖香選手



▲ フランス名門 VC ラボム・マルセイユに移籍の門田祐輔選手は国内 CX を #805Z で参戦



▲ 寛五郎選手も JFF-CX フレームへの実戦からのフィードバックを行う存在

▶ディスク化した JFF のアルミ CX フレームは、日本のレース環境の中で威力を発揮するバランスに優れたモデルとしてひとつの完成の域に達したと言えます。それは監修開発に携わる皆も認めるところで、このモデルで 2 年を乗り越えました。しかし、レース機材の開発に終わりはありません。高速化するレース環境などの変化に対応するフレーム作りを進めるべく、新たに動き出したのは 2019 年後半、ここから思いもよらない壁に立ち向かうことになるのでした。

次ページへ続く ➡