

# 月刊 サンエスウォッキング

Vol.81

## いまリムブレーキ「OnebyESU JFF#503」

～価値は人の心に従っている～（前編）

Tom Ritchey～Toyo Frame～TESTACH がっての OnebyESU



▲ RITCHIEY と TOYO 製 TESTACH

揺るぎないロジックから因子を貰い受け、個性（拘り）質（性能）実用（価格など）のバランスに優れた金属フレームの提供を中心がけ発表してきましたが、来月に発売※するニューモデルは10年ぶりのリムブレーキモデル「OnebyESU JFF#503」となります。※カラーオーダーモデルにつき塗装期間が必要となります

▶素材は台湾最大手の鉄鋼メーカーによるクロモリで、ハイクオリティーな原材料引き抜き専門工場でトリプルバティードなどのオリジナルチューブとして作り、更に溶接工場で意図する設計の変形や切削加工をチューブに施し、精度の高いフレームとして繋ぎ完成します。

▶OnebyESU フレームの必須項目は、材料のクオリティーが高く、各所の加工が設計意図に沿った結果を生み出せられ、ジオメトリーが多くのライダーに適切であり、フロントフォークとの走行バランスが取れること、です。自転車としてはその後に取り付けられる装着パーツ構成も適切であることを願いたい、となります。

「OnebyESU JFF#503」の着想から完成までを  
2回に分けてお伝えします

### ●何故いまリムブレーキ

OnebyESU フレームとして最初のモデルは 2014 年のリムブレーキロード JFF#501。当時「走りが上質で味わい深く快適で扱いやすく、スムーズで滑らかでありしなやかな奇跡的フレーム・・・」と紙面記事で評されました。（Vol.2-3 参照）

▶この約 10 年の間に 4 カテゴリー 12 種類のフレームを発売してきましたが、その中でも CX カンティブレーキを除くドロップ系 10 モデルはすべてディスクブレーキ仕様です。10 年、世の中も機材移行期でありホイールとブレーキ周りの変化が特に顕著です。それは最高機種からエントリーボークまで境がありません。

▶進化？ アップデート？ 最適解？？ いずれにしても安全と快適を追求する性能の価値をその質の中に見出すのは乗り手ご本人。この移行期の中で、戻るわけでもなく争うわけでもなくリムブレーキのいまを確認し、その中に自転車の楽しさをシンプルに具現化できたら、との思いが日々増していく、つくることにしました。

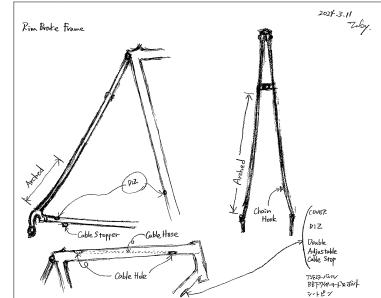


### ●フレーム設計のポイント

～細く薄いチューブに肉厚変化と加工を施し

現代の安全基準をパスする軽量フレーム～

理想のチューピングに加え金属フレームの肝は最後の加工にあるとも言えます。ライダーの身体に入力してくる感触を馴染み深いものにする工夫が必要です。特にシートステーの先曲げは路面からの感触を和らげ推進力を生み出す狙いがあります。また、トップチューブのブレーキケーブル内装や Di2 に対応していることも重要です。

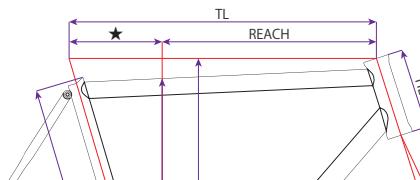


▲最初期のスケッチ、シートステー（エンドから概ね 150mm の位置）の先曲げにスポットを当てています。しかしあくまでもシンプルなフレームであることが重要でした。

### ●ジオメトリーの考察

～OnebyESU フレームの持ち味でもある

心地よさを基本に気をてらわない独自の数値～長年の蓄積から導き出した長さや角度にはすべて理由があります。自然に車体の中心にライダーが留まるように全てのサイズを設計し、安全快適に走行することを追求します。



▲昨今ジオメトリー表にはリーチ（REACH）の表記が必ずあります。OnebyESU のロード系フレームはリーチ（REACH）と、トップチューブ（TL）からリーチを引いた（★）前後の比率を特に重要視しています。金属フレームの特性を最大限活かすように考えています。

今回はここまで、次回はその他のコンセプトとともに、その深掘りと、その後試作と試走を重ねたテストからのチューブ変更や加工変更の経緯など、完成に至る詳細をお伝えします。いまの常識とリムブレーキモデルの価値はどこにあるのか、OnebyESU の金属フレームから生み出た #503 ストーリー後編をお届けします。



◀初期試作を塗装したものです。  
この段階からヘッドチューブ、ダウンチューブ、シートステーの設計を変更することになります。  
詳細は次回に。