ブリヂストン サイクル工業 株式会社



つくられた神話と確かめられた真実

自転車の愛好者がどこの国でも止えています。私の好きな日本でもサイクリストが急激に増加していることはうれしいことです。とくに走行目的や走り方に応じてランドナー（小旅行用）やシクロスポルティーフス（ファーストライディング）などの専用車が普及してきたことは、日本のサイクルスポーツの将来に大きな期待を抱かせます。

私はヨきごろ日本を訪れたとき、各地で若いサイクリストと会ったり、彼らの愛車を見せてもらったりする機会をもちました。そのときの感想を率直にいわせてもらえば、このうたちのなかにほとだスポーツ車にたいする「神話」が咲っているようです。

つまり「フレームやパーツの材質が高級か否か？」「プレイズドオンか否か？」「オーダーか否か？」ということに大きな関心が集まっているのです。材料がよいことやオーダーは確かに望ましいことですが、お金さえ出せばいくらでもぜいたくな車ができます。しかし材料のよいことと、乗って走りやすいこととはまったく異なる問題だといえます。高級な材料ならば必ず食べておいしい料理ができるでしょうか？答えはノーです。自転車も同じで、たとえオーダーであろうと高級材料を使っていようと、設計と工作精度がすぐれていなくては無意味です。走行目的を満足させる「機能」と、その機能を100%発揮させる「性能」がの要であり、その性能を一定期間維持するために「品質」が問われるものです。

車種の工作についても、走行目的によって違うのです。プロやストンの高級スポーツ車に感心させられるのは、普及価格のレディメイドでありながら、走行目的に応じた「機能」「性能」「品質」を徹底的に研究していることです。外観のみせかけでなく、1台、1台をたしかめられた真実をデータに製作しているのは正統派の良心といえるでしょう。





スポーツ車を科学する



ラグレスフレームか？飾りラグか？

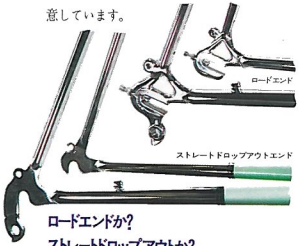
フレームのチューブとチューブの溶接部はどうあるべきか。イタリアンカット、コンチネンタルカットなど、いわゆるカッタウエイラグ(切り欠き模様のあるラグ)がよいのか？ラグを使わずにチューブとチューブを直接溶接したラグレスフレームがよいのか？

これは乗る人の嗜好の問題であって優劣はつけられません。

工作の方法は、カッタウェイラグの場合、ラグとチューブの間にロー材を流し込んでいくのに対し、ラグレスはチューブとチューブの間をロー材でつないでゆきます。カッタウェイラグの切り欠きは、ロー材流し込みの熱と、力の分散をはかるためのものを、美しくデザイン化しているのです。

またラグレスは溶接部のなめらかなビードが魅力であり、最も低温溶接に適したロー材が使用できる利点もあります。

溶接でだいじなことはラグレスか否かということよりも、溶接部の適正なクリアランスのとり方やロー材のまわし方など熟達した技術。ブリヂストンは車種の用途に応じてイタリアンカットラグ、ラグレスの2タイプを用意しています。



ロードエンドか？ストレートドロップアウトか？

リヤホークエンドには、トラックレーサーに使われるトラックエンド、スポーツ車の標準仕様となっているロードエンド、そして車輪の着脱がかんたんで、後ハブ軸位置が正しくきまるストレートドロップアウトエンドがあります。

ストレートドロップアウトエンドは、従来はオーダーメイドの一部にしか使われていなかったものですが、最近は一般市販車にも登場してきたため、新しいサイクリストの注目をあつめていますが、これは他のエンドと異なってとくに工作精度の高いものを選ばないと、正しい車輪位置が保持できません。エンドの溝幅を広くしてハブ軸を受けている外観だけのストレートドロップアウトには何の価値もありません。

ブリヂストンは車種ごとの必要機能に応じて、3つのホークエンドを厳正に使い分け、高い精度を維持しています。

クロムモリブデン鋼か？ハイテンション鋼か？

「クロモリ信仰」といわれるほど、フレームチューブにはクロムモリブデン鋼のダブルバテッドチューブが理想とされています。

フレームは自転車の骨格であり、走行中、外からも内からもさまざまな力を引きうけており、その力はスピードの速さによって変化し、フレームに数多くの疲労を蓄積していきます。「軽さ」とともに「強さ」を求められるフレームは、普通鋼の2倍以上の抗張力をもつクロムモリブデン鋼のダブルバテッドチューブがよいことは当然です。しかし、ハイテンション鋼でも普通鋼の1.5倍の抗張力があり、走行条件と工作によっては、じゅうぶんな強さを発揮します。また逆に、より軽量で強いフレームを必要とするサイクリストならマンガンモリブデン鋼の〈レイノルズ531チューブ〉が望ましいでしょう。

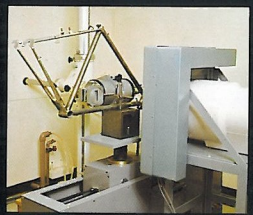


正統派の技術と



●手づくりの技術No.1

低温溶接のリーダーは高久清太郎。フレーム一筋30年――あまりにも有名なわが国屈指のプロフェッショナルである。ブリヂストンのフレームには彼のきびしい目が光る。



●X線が探る溶接の内部

溶接状態は完ぺきか、ローまわりの不良による間隙はないか？「科学の目」レントゲンがフレーム溶接部の内側までを過酷なまでに検査する。工業用X線装置による品質管理。

しかし、どんなに高級な鋼管を使っていても設計が悪く、さらに工作でず法や角度の誤差があるものは無価値です。乗って走りやすいこと――、これがあってはじめて鋼管の価値が生きるのです。ここでも工作技術と品質管理の高さが必須条件だといえます。

ブリヂストンは、クロムモリブデン鋼のダブルバテッドチューブ採用を8車種、レイノルズ531鋼のダブルバテッドチューブを6車種、ハイテンション鋼のシングルバテッドチューブを5車種用意していますから、走行条件とご予算に合わせた選定ができます。

ブレイズドオンか?
ノー・ベアシステムか?

ブレイズドオンとは、各種のケーブルガイドやブレーキ台座、レバー台座をフレームに直接溶接する工作方法――。ベアシステムもその1例です。取付け金具を用いないので外観もスマートで、取付け部が振動でゆるまない利点があり、「高級車はブレイズドオンだ」という人もあるほど人気を集めています。



ブレイズドオン　ベアシステム



ノーベアシステム

これも誤解のひとつです。ツーリングやキャンピングのようにさまざまな道路条件を長期間走るのには適していますが、ロードレースやファーストライディングのように一定区間をスピードをあげて疾走するのには避けた方がよい工作なのです。これらスピードを競う車種はフレームを薄肉・軽量にしているため、溶接時の加熱でフレームにひずみが起こりやすく、強度バランスにも悪影響を与えることがあるからです。

ブリヂストンは、車種の用途に応じてブレイズドオン、ノー・ベアシステムを使いわけています。

科学の結合――ブリヂストン



●設計に忠実か否か?

ヘッドやシートのアングルは?フォークオフセットは?などフレームを構成する寸法精度をチェックする三次元測定。設計どおりの「走りやすさ」を保証する検査である。



●微細部分にまでベストを追う

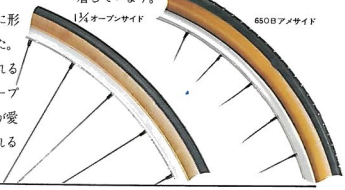
ヘッド小物や小ねじの溝など、精密部分の形状はこの測定機で拡大して検査する。被検査物は大きさに応じて、形状が20倍、40倍、50倍、100倍にまで拡大されて調べられる。

650Bか、1¼か?
タイヤサイズと構造

最近は自転車タイヤもヨーロッパなみに形式・構造・サイズが豊富になってきました。悪路に適した650B、シブイチと俗称される快走用の1¼サイズ、しなやかで軽いオープンサイド構造など。かってはマニアだけが愛好していたものが、しだいに広く装着されるようになりました。

このタイヤも自転車の走行目的、道路条件によって選定されなければなりませんし、またタイヤ自体の走行性能、運動性能、制動性能も吟味されなければなりません。タイヤこそ外観だけでは良否の判別が困難です。

ブリヂストンは、タイヤ技術では国際的に定評のあるブリヂストンタイヤの協力を得て、車種ごとにもっとも適したタイヤを選定し装着しています。



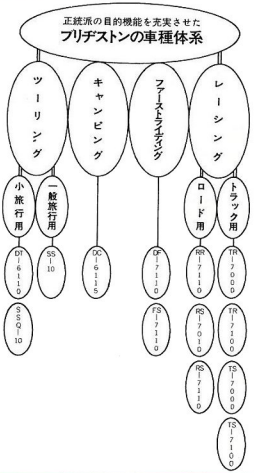
走行目的に忠実な設計と工作がポイント

高級スポーツ車にとっていちばんだいじなことは、走行目的――つまり乗る人の要求にもっとも適した車ということです。

フレーム設計や工作精度、組立技術がスポーツ車の優劣の分れ目だ、とブリヂストンは考えます。材質やパーツはお金さえかければいくらでも高級品が組み付けられます。それは技術の優劣を競うものではありません。

ブリヂストンの高級スポーツ車『ダイヤモンド』『スーパースピード』シリーズは、正統派の目的機能を充実させた車種体系をもち、ツーリングからレーシングまで、いずれも乗る人の要求を満足させるための「機能」、その機能をじゅうぶん発揮させる「性能」、その性能を持続させるための「品質」を充実させています。

国内ばかりか、ヨーロッパのベテランサイクリストも絶賛する、その性能をあなたも確かめてください。



diamond ダイヤモンド

FOR RANDONNEUR DT-6110

■**フレーム**=クロムモリブデン　ダブルバテッド　ラグレス　ペアシステム　ブレーキ台座・後ブレーキアウター受・ディレーラーレバー台座・チェーンガードブレイズドオン　ストレートドロップアウトエンド　前ホーク脱着式■**サイズ**=530(21)×26■**ハンドル**=軽合金ランドナー　軽合金ポスト60%■**ハブ**=軽合金ラージフランジ■**ドロヨケ**=軽合金分割式　軽合金巻ステー■**サドル**=17型皮■**ブレーキ**=カンティ軽合金鍛造　金天候ＡＷシュー■**ペダル**=軽合金ビルジ型■**タイヤ**=26×1 3/4オープンサイド■**基本重量**=11.95kg■**付属品**=キャリヤ　ヘッドランプ　テール　輪行袋　ブレーキガード　チェーンガード　錠　工具　ワイヤクリップ　ベル　フレームポンプ　セフティチューブ

レイノルズ531フレーム仕様も受注します

ご希望によりフレームチューブを〈レイノルズ531〉で制作します。受注サイズは〈DT-6110〉と同一で、納車までに約2ヵ月の期間が必要。価格は￥10,000のアップとなります。〈レイノルズ531〉はマンガンモリブデン鋼で、イギリス・レイノルズ社が世界に誇る薄肉・軽量鋼管です。

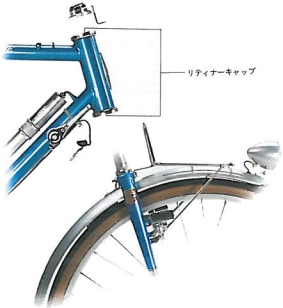


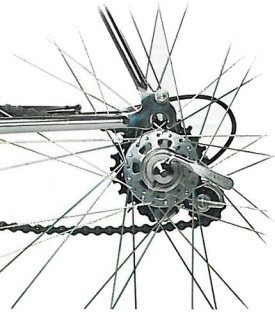
フレーム色は、写真のほかに　がありま す

●携行用ランドナー●

卓抜した工作技術の実証
高精度ストレートドロップアウト







各部着脱のクイック性、軽量・コンパクトな携行性、そして強度と走行性能を集大成した携行用ランドナーです。
前ホークの着脱時にもヘッドの上下ベアリングが脱落しない新構造――リティナーキャップつきです。ハブもブレーキもクイックレリーズ式です。

■誇るべき工作は、後ホークのストレートドロップアウトエンド一。車輪とりつけ時にハブ軸位置が正確に定まり、前・後輪が一直線。強いチェーン張力にもハブ軸位置のズレが生じません。精密度は抜群、「外観だけのストレートドロップアウト」にだんぜん差をつける工作精度です。

■フロントキャリヤはドロヨケと前ホークに1体式、後のドロヨケは分割式。　ハブの着脱はレバーのワンハンド操作でOKのクイックレリーズ式、〈ＳＳＱ-10〉の前ハブはナット止式。

■道を選べる携行用の特長を生かして、26×1¾のオープンサイドタイヤを採用。サイドが柔軟で対路面特性がよく軽量です。

■ブレーキは力率のよいカンティタイプ。長い下り坂でも手が疲れません。台座は携行車に最適のブレイズドオンです。

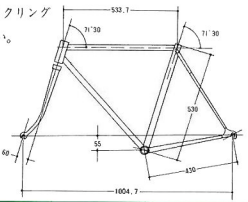
■サドルに輪行袋を吊ったときに、輪行袋がブレーキの作動を妨害しないよう、ブレーキガードを設けてあります。

■ハンドルバーは、23.8φ、420㎜の軽合金ランドナー。ポストは軽合金で突出しは60㎜です。

■ギヤ比・ギヤ数もツーリング、ランドナーにふさわしい3.20(83.2)から1.50(39.0)までを設定しました。

■輪行袋に入れての列車持込みは、日本サイクリング協会の会員資格を必要とします。会員証を提示の上、国鉄の手荷物扱いを申込めば一回80円で持ち込めます。日本サイクリング協会への入会手続は販売店へおたずねください。

大ギヤ	48T		36T	
小ギヤ	ギヤ比	ギヤ数	ギヤ比	ギヤ数
15	3.20	83.2	2.40	62.4
17	2.82	73.3	2.12	55.1
19	2.53	65.8	1.89	49.1
21	2.29	59.5	1.71	44.5
24	2.00	52.0	1.50	39.0



diamond ダイヤモンド FOR RANDONNEUR

SSQ-10



■フレーム＝ハイテンション　パチッド　ラグレス　ベアシステムブレーキ台座ブレイズドオン　ストレートドロップアウトエンド　前ホーク脱着式　クイックシートピン■サイズ＝530(21)×26■ハンドル＝軽合金ランドナー　軽合金ポスト60㎜■ハブ＝軽合金ラージフランジ■ドロヨケ＝軽合金分割式　軽合金巻ステー■サドル＝17型皮■ブレーキ＝カンティ軽合金鍛造　金天候ＡＷシュー■ペダル＝クイル型■タイヤ＝26×1¾オープンサイド■基本重量＝12.5kg
■付属品＝キャリヤ、ヘッドランプ、テール、ブレーキガード、錠、工具、ベル、フレームポンプ、ワイヤクリップ、セフティチューブ

〈DT-6110〉と〈SSQ-10〉は基本設計はすべて同一です。ただしフレーム鋼材、パーツ、および輪行袋付属の有無などで差があり、〈SSQ-10〉は普及版仕様となっています。詳しくは末尾の仕様一覧表をご覧ください。

diamond ダイヤモンド

FOR CAMPING
DC-6115

■**フレーム**＝クロムモリブデン　ダブルバテッド　ラグレス　シートクロス　ベアシステム　ブレーキ台座ブレイズドオン　鍛造爪■**サイズ**＝545(21½)×26■**ハンドル**＝軽合金ランドナー　軽合金鍛造ポスト50㎜■**キャリヤ**＝前後大型パイプ外枠付■**バッグ**＝帆布製■**ハブ**＝軽合金ラージフランジ　ウィングナット付■**ドロヨケ**＝軽合金　巻ステー■**サドル**＝17型皮　軽合金ベース■**ブレーキ**＝カンティ　軽合金鍛造　フッデットレバー162型　全天候ＡＷシュー■**タイヤ**＝26×1⅜(650Ｂ)■**ディレーラー**＝前軽合金スラントパンタグラフ　後軽合金パンタグラフ　アルビー■**ペダル**＝クイル型　ユニクロード　トウクリップ　ストラップ付■**基本重量**＝15kg(バッグとも19kg)■**付属品**＝ボトル　錠　工具　ベル　フレームポンプ　ワイヤクリップ　セフティキャップ

レイノルズ531フレーム仕様も受注します

ご希望によりフレームチューブを〈レイノルズ531〉で制作します。受注サイズは〈DC-6115〉と同一で、納車までに約２ヵ月の期間が必要。価格は￥10,000のアップとなります。〈レイノルズ531〉はマンガンモリブデン鋼で、イギリス・レイノルズ車が世界に誇る薄肉・軽量鋼管です。



バランス・操舵力・積載量…
本格設計のキャンピング



悪路・砂利路・急勾配…過酷な道路条件と重量積載、そして長期間走行を前提にした本格キャンピングです。

■シートステイをクロスさせたシートクロスで後部キャリヤの積載スペースはたっぷり。キャリヤ上の積荷の重心位置がハブ軸より前方に移るため、登坂にも有利です。

■ボトムブラケットハイトを低くして全体の重心位置を下げ、ホークオフセットを大きくし、悪路でのバランス保持と操舵力を高めたフレーム設計。ハンドルポストは、重い積荷での車の傾き修正のくりかえしに耐える軽合金鍛造製を採用しています。

■タイヤはアメサイドの26×1⅜、あの〈650B〉です。サイドフォースが大きく悪路でのカーブにもハンドルをとられません。重い荷重にも余裕たっぷりの沈み率です。

■ブレーキはカンティ。重積載で急勾配や長い下り坂でのスピードコントロールには最高です。ブレーキ力率が高いので軽い握力で作動でき、手が疲れず安全です。ブレーキ台座はブレーズドオンです。

■変速は15スピードで、平地から山岳走行まで巾広い走行条件を想定したギヤ比、ギヤ数を設定してあります。（別表参照）

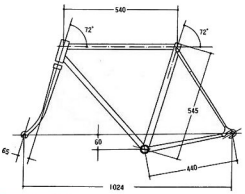
■バックホークエンドは逆爪鍛造製です。大ギヤ、小ギヤの大巾な歯数変化にもハブ軸を正確に保持するため、平面度、左右平行度、内側寸法などをきびしく査定した高品質です。

■ギヤクランクは軽合金コッタレスのプロダイナミックを——リヤディイーラーにはアルビーを採用しています。

■タイヤとドロヨケのクリアランスは31.5㎜。一般ツーリング車よりも10㎜のゆとりをとりました。山の道のぬかるみ、赤土道路の走行でタイヤとドロヨケの間に泥詰まりをおこさないためです。外観だけのキャンピング車が悪路で走行不能におちいるのはこの泥詰まりです。



■短期間のツーリング用のために、帆布製のバッグと、前後のキャリヤ外枠は自由に取りはずせるようになっています。



大ギヤ	48T		45T		33T	
小ギヤ	ギヤ比	ギヤ数	ギヤ比	ギヤ数	ギヤ比	ギヤ数
15	3.20	83.2	3.00	78.0	2.20	57.2
17	2.82	73.3	2.65	68.9	1.94	50.4
19	2.53	65.8	2.37	61.6	1.74	45.2
21	2.29	59.5	2.14	55.6	1.57	40.8
24	2.00	52.0	1.88	48.9	1.38	35.9

super speed スーパースピード

FOR TOURING

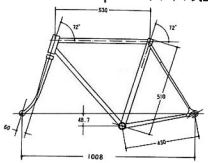
SS-10



ツーリング車の決定版！
人間工学設計10スピード

サイクルツーリングの正統派、変化する走行条件にたのもしく適応でき、疲れない人間工学設計。安全・安定走行を目ざしたパーツ選定。普及価格で本格機能と性能、そして高品質を実現し、日本10スピード車史に記録されるべき名車です。

■**フレーム**＝ハイテンション　パテッド　ラグレス　ペアシステム　ブレーキ台座ブレイズドオン　逆爪■**サイズ**＝510(20)×26 ■**ハンドル**＝軽合金ランドナー　軽合金ポスト60㎜■**ハブ**＝軽合金セミラージ■**ドロヨケ**＝軽合金　18-8ステンレス巻ステー■**サドル**＝17型皮■**キャリヤー**＝前ロッド式、後ロッド式 外枠付 ■**ブレーキ**＝カンティ　軽合金鍛造　軽合金144型レバー　全天候AWシュー■**タイヤ**＝26×1⅜(650B)■**ディレーラー**＝前スラントパンタグラフ式　後軽合金スラントパンタグラフ式■**ペダル**＝クイル型■**重量**＝16.5kg



大ギヤ	48T		36T	
小ギヤ	ギヤ比	ギヤ数	ギヤ比	ギヤ数
15	3.20	83.2	2.40	62.4
17	2.82	73.3	2.12	55.1
19	2.53	65.8	1.89	49.1
21	2.29	59.5	1.71	44.5
24	2.00	52.0	1.50	39.0

diamond ダイヤモンド

FOR FASTRIDING DF-7110

■**フレーム**＝クロムモリブデン　ダブルバテッド　カッタウェイラグ　イタリアンカット　メッキ　ストレートドロップアウトエンド ■**サイズ**＝535(21)×27 ■**シートピラー**＝ヒューベルライダー26.8φ■**ハンドル**＝軽合金ドロップ 軽合金ポスト85‰ ■**ハブ**＝軽合金スモールフランジ■**ドロヨケ**＝軽合金 ショートタイプ ■**サドル**＝17型シームレス、皮張リキルティング■**ブレーキ**＝軽合金鍛造27用サイドプル■**タイヤ**＝27×¼　オープンサイド■**ペダル**＝軽合金ビルジ型トウクリップ　ストラップ■**ディレーラー**＝前後軽合金スラントパンタグラフ式　バーエンドコントロールレバー■**ギヤクランク**＝軽合金ギヤ板　軽合金コッタレス　5アーム■**重量**＝12.2kg

レイノルズ531フレーム仕様も受注します

ご希望によりフレームチューブを〈レイノルズ531〉で制作します。受注サイズは〈DF-7110〉と同一で、納車までに約2ヵ月の期間が必要。価格は¥10,000のアップとなります。〈レイノルズ531〉はマンガンモリブデン鋼で、イギリス・レイノルズ社が世界に誇る薄肉・軽量鋼管です。



華麗な工作と本格機能
珠玉の快走車シリーズ



スピードを楽しむファーストライディング。
高い常用速度での走行を科学した設計です。
シート・ヘッドのアングルは73度、ホークオフセットは45㎜——。これがハイピッチの脚運動と、それに見合った乗車姿勢、さらに細いタイヤでの高速安定性を約束します。日本人の体格を追求した人間工学設計です。

■フレームはノー・ペアシステム——、軽量・強度・バランスをアップするため、あえて加工を一切拒絶しました。個性的なポイントはイタリアンカットのラグワーク、とくに〈DF-7110〉はメッキ部のすっきりしたラインが工作技術の高さを示します。〈DF-7110〉は、シートステイの笹葉部にもクロムメッキをほどこして趣味性をさらに強調。さらにサドルを固定するシートピラーにヒューベルライダーを採用——、サドル傾斜角の微調整に精度を加えています。(写真右)



■〈DF-7110〉のブレーキはサイドプルキャリパー鍛造で、レバーはフッデットの160型。レバー操作に反応が早く、ファーストライディングに適切です。シューは全天候AWシューで雨天時にも普通シューの3倍の制動力を発揮します。クイックレリーズ方式(写真)。
〈FS-7110〉のブレーキはセンタープルです。



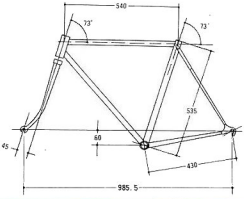
■タイヤは27×1¼で対路面特性のよいオープンサイド。ころがり抵抗・サイドフォース・制動抵抗係数など動的特性を確かめた選定です。ホークオフセット設計とのコンビネーションで急カーブもスムーズです。

■ハブは軽合金。〈DF-7110〉はヨーロッパでこの種の車種に好んでつけられるスモールフランジ(写真下)、〈FS-7110〉はラージフランジ。いずれもクイックレリーズ式です。



■ペダルは軽合金ビルジタイプ。ギヤ板・クランクともに軽合金。〈DF-7110〉は5アームを採用しています。

大ギヤ	50T		46T	
小ギヤ	ギヤ比	ギヤ数	ギヤ比	ギヤ数
15	3.33	89.9	3.07	82.9
17	2.94	79.4	2.71	73.2
19	2.63	71.0	2.42	65.3
21	2.38	64.3	2.19	59.1
24	2.08	56.2	1.92	51.8



diamond ダイヤモンド FOR FASTRIDING

FS-7110



■フレーム＝ハイテンション　バテッド　カッタウェイラグ　イタリアンカット　ストレートドロップアウトエンド■サイズ＝535(21)×27■ハンドル＝軽合金ドロップ　軽合金ポスト85%■ハブ＝軽合金ラージフランジ■ドロヨケ＝軽合金　ショートタイプ■サドル＝17型シームレス■ブレーキ＝軽合金センタープル　軽合金鍛造■タイヤ＝27×1¼　オープンサイド■ペダル＝軽合金ビルジ型　トウクリップ　ストラップ付■ディレーラー＝前後軽合金スラントパンタグラフ式■ギヤクランク＝軽合金ギヤ板　軽合金コッタレス■重量＝12.8kg

〈DF-7110〉〈FS-7110〉は基本設計はすべて同一です。ただしフレーム鋼材、パーツ選定には差があり、〈FS-7110〉は普及版仕様となっています。詳しくは末尾の仕様一覧表をご覧ください。

diamond ダイヤモンド

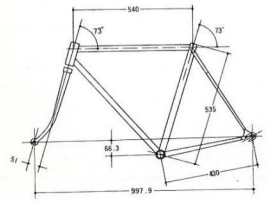
FOR ROAD RACING
RR-7110



記録更新に挑む ——第1級ロードレーサー

■サイズは535(21)×27■クロ・モリダブルバテッドの軽量フレーム■出馬力を最大限有効な推進力に変える設計と工作■優美なイタリアンカットのメッキラグ■ブレークアウェイのレース戦術に最適のギヤ配分■ギヤクランクは強いペダル踏力に耐える軽合金5アームのコッタレス■サドル傾斜角の微調整を可能にしたヒューベルライダーと、脚力効率のよいシームレスサドル。■重量は10.8kg。

●〈レイノルズ531〉チューブでの制作が可能です



大ギヤ	51T		47T	
小ギヤ	ギヤ比	ギヤ数	ギヤ比	ギヤ数
15	3.40	91.8	3.13	84.5
16	3.19	86.1	2.94	79.4
17	3.00	81.0	2.76	74.5
19	2.68	72.4	2.47	66.7
21	2.43	65.6	2.24	60.5

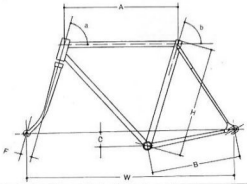
diamond ダイヤモンド

FOR ROAD RACING
RS-7110・7010



ロード入門用の普及版 ——高性能の2サイズ

■体格に応じて2サイズが選べる普及版ロードレーサー■フレームはハイテン鋼バテッド■出馬力を最大限有効な推進力にかえる設計と工作■ブレークアウェイのレース戦術に最適のギヤ配分■ギヤクランクは軽合金3アームのコッタレス■サドルは脚力効率のよいシームレス■重量は11.1kg。(RS-7010は納車まで約1ヵ月をご予定ください)



	W	H	A	B	C	F	a	b
RS-7010	1000.3	510	540	430	60.9	51	73°	73°
RS-7110	997.9	535	540	430	66.3	51	73°	73°

大ギヤ	51T		47T	
小ギヤ	ギヤ比	ギヤ数	ギヤ数	ギヤ数
15	3.40	91.8	3.13	84.5
16	3.19	86.1	2.94	79.4
17	3.00	81.0	2.76	74.5
19	2.68	72.4	2.47	66.7
21	2.43	65.6	2.24	60.5

diamond ダイヤモンド

FOR TRACK RACING
TR-7000・7100

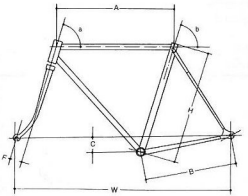


超軽量プロフェッショナル——ピスト機能の極限を追求

■2種類のサイズを用意したプロ・レースにも使える高水準トラックレーサー■剛性が高く軽量・薄肉のクロ・モリのダブルバテッド■ハイスピードでのバランスを計算した設計と工作■ハンドルは23.8φハイ・テン鋼トララック用バー、ポストは70㎜■シートピラーはサドル傾斜角の微調整可能なヒューベルライダー、サドルはシームレスの皮張り■ギヤクランクは強いペダル踏力に耐える軽合金5アーム、競技種目によるギヤ交換も容易■重量8.3kg。

(TR-7100は納車まで約1ヵ月をご予定ください)

●2サイズともレイノルズ531チューブでの制作が可能です



	W	H	A	B	C	F	a	b
TR-7000	973	510	530	420	55	40	74°	74°
TR-7100	972	535	530	420	55.3	40	74°	74°

diamond ダイヤモンド

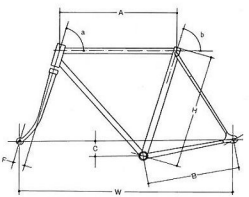
FOR TRACK RACING
TS-7000・7100



クロ・モリ鋼採用の普及版——8.3kgで剛性も抜群!

■2種類のサイズを用意したトラック入門用に最適のレーサー■普及価格でクロ・モリのダブルバテッド採用■ハイスピードでのバランスを計算した設計と工作■ハンドルは23.8φのハイテン鋼のトラック用バー、ポストは70㎜■サドルは脚力効率のよいシームレス■ハブは剛性高い軽合金ラージフランジ、スポークは15×16のバテッド■ギヤクランクは軽合金コッタレスの3アーム■軽合金パイプリムで、チューブラータイヤ■重量は8.3kg。

(TS-7100は納車まで約1ヵ月をご予定ください)



	W	H	A	B	C	F	a	b
TS-7000	973	510	530	420	55	40	74°	74°
TS-7100	972	535	530	420	55.3	40	74°	74°

●レーシング(トラック)●

ダイヤモンド/スーパースピード仕様一覧表

	車種	用途	フレーム サイズ	フレーム 材料・工作	シート小物	ギヤクランク（大ギヤ）	フリーホイール（小ギヤ）	変速機 前	変速機 後	変速機 変速レバー	ペダル
スーパースピード	**SSQ-10**	振行用 ランドナー	530(21) ×26	ハイテンション鋼SBチューブ ストレートドロップアウトエンド 前ホーク段落式 クイックシートピン付 ブレーズドオン	ステンレスビラー 26.0φ	軽合金ギヤ板 軽合金コッタレスクランク 3/32　48T×36T	15・17・19・21・24 ボスタイプ	スラント パンタグラフ式	軽合金スラント パンタグラフ式	下パイプ用 ラチェット付 W	クイル型 自リフレクター付 3/4
	SS-10	ツーリング	510(20) ×26	ハイテンション鋼SBチューブ ロードエンド 剣先メッキ ブレーズドオン	ステンレスビラー 26.0φ	軽合金ギヤ板 軽合金コッタレスクランク 3/32　48T×36T	15・17・19・21・24 ボスタイプ	スラント パンタグラフ式	軽合金スラント パンタグラフ式	下パイプ用 ラチェット付 W	クイル型 自リフレクター付 3/4
ダイヤモンド	**DT-6110**	振行用 ランドナー	530(21) ×26	クロムモリブデン鋼WBチューブ ストレートドロップアウトエンド 前ホーク段落式　剣先メッキ ブレーズドオン	軽合金ビラー 26.7φ	軽合金ギヤ板 軽合金コッタレスクランク 3/32　48T×36T	15・17・19・21・24 ボスタイプ	スラント パンタグラフ式	軽合金スラント パンタグラフ式	下パイプ用 ラチェット付 W	軽合金 ビルジ型 2.2
	DC-6115	キャンピング	545(21½) ×26	クロムモリブデン鋼WBチューブ 鍛造ロードエンド シートクロス　剣先メッキ ブレーズドオン	軽合金ビラー 26.7φ	軽合金ギヤ板 軽合金コッタレス"プロダイナミック" 3/32　48T×45T×33T	15・17・19・21・24 ボスタイプ	軽合金スラント パンタグラフ式	パンタグラフ式 "アルピー"	下パイプ用 ラチェット付 W	クイル型 "ユニロード" 2.2 トウクリップ ストラップ付
	DF-7110	ファースト ライディング	535(21) ×27	クロムモリブデン鋼WBチューブ イタリアンカットラグメッキ　笹葉メッキ ストレートドロップアウトエンド 剣先メッキ	軽合金ビラー 26.8φ ヒューベルライダー	軽合金ギヤ板 軽合金コッタレスクランク　5アーム 3/32　50T×46T	15・17・19・21・24 ボスタイプ	軽合金スラント パンタグラフ式	軽合金スラント パンタグラフ式	バーエンド コントロール ラチェット付 W	軽合金 ビルジ型 2.2 トウクリップ ストラップ付
	FS-7110	ファースト ライディング	535(21) ×27	ハイテンション鋼SBチューブ イタリアンカットラグ ストレートドロップアウトエンド ノーベアシステム 剣先メッキ	ステンレスビラー 26.0φ	軽合金ギヤ板 軽合金コッタレスクランク 3/32　50T×46T	15・17・19・21・24 ボスタイプ	スラント パンタグラフ式	軽合金スラント パンタグラフ式	下パイプ用 ラチェット付 W	軽合金 ビルジ型 2.2 トウクリップ ストラップ付
	RR-7110	ロードレーサー	535(21) ×27	クロムモリブデン鋼WBチューブ イタリアンカットラグメッキ 鍛造ロードエンド　ノーベアシステム 剣先メッキ	軽合金ビラー 26.8φ ヒューベルライダー	軽合金ギヤ板 軽合金コッタレスクランク　5アーム 3/32　51T×47T	15・16・17・19・21 ボスタイプ	スラント パンタグラフ式	軽合金スラント パンタグラフ式	下パイプ用 ラチェット付 W	軽合金 ビルジ型 2.2 トウクリップ ストラップ付
	RS-7110	ロードレーサー	535(21) ×27	ハイテンション鋼SBチューブ 鍛造ロードエンド　ノーベアシステム 剣先メッキ	ステンレスビラー 26.0φ	軽合金ギヤ板 軽合金コッタレスクランク　3アーム 3/32　51T×47T	15・16・17・19・21 ボスタイプ	スラント パンタグラフ式	軽合金スラント パンタグラフ式	下パイプ用 W	ビルジ型 2.2 トウクリップ ストラップ付
	RS-7010	ロードレーサー	510(20) ×27	ハイテンション鋼SBチューブ 鍛造ロードエンド　ノーベアシステム 剣先メッキ	ステンレスビラー 26.0φ	軽合金ギヤ板 軽合金コッタレスクランク　3アーム 3/32　51T×47T	15・16・17・19・21 ボスタイプ	スラント パンタグラフ式	軽合金スラント パンタグラフ式	下パイプ用 W	ビルジ型 2.2 トウクリップ ストラップ付
	TR-7000	トラックレーサー	510(20) ×27	クロムモリブデン鋼WBチューブ 鍛造トラックエンド　剣先メッキ	軽合金ビラー 26.8φ ヒューベルライダー	軽合金ギヤ板 軽合金コッタレスクランク　5アーム 1/8　49T	固定ギヤ　15	———	———	———	軽合金 ビルジ型 2.2 トウクリップ ストラップ付
	TR-7100	トラックレーサー	535(21) ×27	クロムモリブデン鋼WBチューブ 鍛造トラックエンド　剣先メッキ	軽合金ビラー 26.8φ ヒューベルライダー	軽合金ギヤ板 軽合金コッタレスクランク　5アーム 1/8　49T	固定ギヤ　15	———	———	———	軽合金 ビルジ型 2.2 トウクリップ ストラップ付
	TS-7000	トラックレーサー	510(20) ×27	クロムモリブデン鋼WBチューブ 鍛造トラックエンド　剣先メッキ	軽合金ビラー 26.7φ	軽合金ギヤ板 軽合金コッタレスクランク　3アーム 1/8　49T	固定ギヤ　15	———	———	———	軽合金 ビルジ型 2.2 トウクリップ ストラップ付
	TS-7100	トラックレーサー	535(21) ×27	クロムモリブデン鋼WBチューブ 鍛造トラックエンド　剣先メッキ		軽合金ギヤ板 軽合金コッタレスクランク　3アーム 1/8　49T	固定ギヤ　15	———	———	———	軽合金 ビルジ型 2.2 トウクリップ ストラップ付

●ダイヤモンドの車種名中の4ケタの数字は、1番目＝車輪径インチ呼び2ケタの末尾番号（26インチなら6、27インチなら7）。
2番目＝フレームサイズのインチ呼び2ケタの末尾番号（20インチなら0、21インチなら1）。3－4番目＝変速段数(10段なら10、15段なら15、なしの場合は00)の表示です。

ブレーキ	ハンドル	サドル	リム	スポーク	ハブ	タイヤ	ドロヨケ	付属体			
								キャリヤ	ランプ	付属品	重量
カンティレバータイプキャリパー 全天候AWシュー 軽合金161型レバー レバークイック付	軽合金ランドナー型 23.8φ W 420㎜ 軽合金ポスト E 60㎜	#17型 皮	軽合金 26×1¾WO	#15UP	軽合金ラージフランジ (前)¾軸 (後)10㎜軸 クイックレリーズ	26×1¾WO オープンサイド 英式バルブ	軽合金ワイドC型 分割式 軽合金巻ステー	(前)ロッド式小型	"ユニライトシステム" (ヘッド)6V・6W 丸型シングル 軽合金 (テール)0.5W角小型 ダイナモ式	プレーキガード セフティチューブ 錠 工具 ワイヤクリップ	12.5kg
カンティレバータイプキャリパー 全天候AWブレーキ 軽合金144型レバー	軽合金ランドナー型 23.8φ W 420㎜ 軽合金ポスト E 60㎜	#17型 皮	軽合金 26×1¾WO (650B)	#15UP	軽合金セミラージ (前)¾軸 (後)¾軸	26×1¾WO(650B) アメサイド 英式バルブ	軽合金山 3型 18・8クラッド巻ステー	(前)ロッド式ツインランプ用 (後)ロッド式ワアー型外符付	"ユニライトシステム" (ヘッド)6V・3W・3W 丸型ツイン 軽合金 (テール)0.5W角小型 ダイナモ式	スポークディスク ワイヤクリップ 錠 ベル フレームポンプ セフティチューブ	16.5kg
カンティレバータイプキャリパー 全天候AWシュー フッテッドレバー162型 レバークイック付	軽合金 ランドナー型 23.8φ W 420㎜ 軽合金ポスト E 60㎜	#17型 皮	軽合金 26×1¾WO	#15UP	軽合金ラージフランジ (前)9㎜軸(後)10㎜軸 クイックレリーズ	26×1¾WO オープンサイド 英式バルブ	軽合金ワイドC型 分割式 軽合金巻ステー	(前)ロッド式小型	"ユニライトシステム" (ヘッド)6V・6W 丸型シングル 軽合金 (テール)0.5W角小型 ダイナモ式	軸行袋 プレーキガード チェーンガード 錠 工具 ワイヤクリップ セフティチューブ	11.95kg
カンティレバータイプキャリパー 全天候AWシュー フッテッドレバー162型 レバークイック付	軽合金ランドナー型 23.8φ W 390㎜ 軽合金銀造ポスト E 50㎜	#17型 皮 軽合金ベース	軽合金 26×1⅜WO (650B)	#14×#15 パテッド ステンレス (18-8)	軽合金ラージフランジ ウイングナット付 (前)¾軸 (後)¾軸	26×1¾WO(650B) アメサイド 英式バルブ	軽合金山 3型 巻ステー	(前)パイプ太型外符付 (後)パイプ太型外符付	"ユニライトシステム" (ヘッド)6V・3W・3W 丸型ツイン 軽合金 (テール)0.5W ダイナモ式	ボトル ワイヤ錠 ベル フレームポンプ スポークディスク ワイヤクリップ 工具 セフティチューブ	19.0kg (段ボッグ15kg)
軽合金27インチ用サイドプルキャリパー 全天候AWシュー フッテッドレバー160型	軽合金マース型 23.8φ W 385㎜ 軽合金ポスト E 85㎜	#17型 シームレス皮張 キルティング	軽合金 27×1¾WO	#15×#16 パテッド UP	軽合金スモールフランジ (前)9㎜軸(後)10㎜軸 クイックレリーズ	27×1¾WO オープンサイド 英式バルブ	軽合金ショートタイプ	———	———	ベル リフレクター フレームポンプ ワイヤクリップ セフティチューブ	12.2kg
軽合金センタープルキャリパー 全天候AWシュー フッテッドレバー162型 レバークイック付	軽合金マース型 23.8φ W 385㎜ 軽合金ポスト E 85㎜	#17型 シームレス	CP 27×1¾ WO 4	#15×16 パテッド UP	軽合金ラージフランジ (前)9㎜軸(後)10㎜軸 クイックレリーズ	27×1¾WO オープンサイド 英式バルブ	軽合金ショートタイプ	———	———	ベル リフレクター フレームポンプ ワイヤクリップ セフティチューブ	12.8kg
軽合金27インチ用センタープルキャリパー 全天候AWシュー フッテッドレバー162型 レバークイック付	軽合金マース型 23.8φ W 390㎜ 軽合金ポスト E 80㎜	#17型 シームレス	軽合金パイプ 27×1¾ チューブラー用	#15×#16 パテッド UP	軽合金ラージフランジ (前)9㎜軸(後)10㎜軸 クイックレリーズ	27×1¼チューブラー #100 フレンチバルブ	———	———	———	ベル リフレクター フレームポンプ ボトル ワイヤクリップ セフティチューブ	10.8kg
軽合金27インチ用センタープルキャリパー 全天候AWシュー 144型レバー	軽合金マース型 23.8φ W 390㎜ 軽合金ポスト E 80㎜	#17型 シームレス	軽合金パイプ 27×1¾ チューブラー用	#15×#16 パテッド UP	軽合金ラージフランジ (前)9㎜軸(後)10㎜軸 クイックレリーズ	27×1¼チューブラー #100 フレンチバルブ	———	———	———	ベル リフレクター フレームポンプ ボトル ワイヤクリップ セフティチューブ	11.1kg
軽合金27インチ用センタープルキャリパー 全天候AWシュー 144型レバー	軽合金マース型 23.8φ W 390㎜ 軽合金ポスト E 80㎜	#17型 シームレス	軽合金パイプ 27×1¾ チューブラー用	#15×#16 パテッド UP	軽合金ラージフランジ (前)9㎜軸(後)10㎜軸 クイックレリーズ	27×1¼チューブラー #100 フレンチバルブ	———	———	———	ベル リフレクター フレームポンプ ボトル ワイヤクリップ セフティチューブ	11.1kg
———	ハイテンション鋼 トラック用バー23.8φ W 355㎜ E 70㎜	#17型 シームレス皮張	軽合金パイプ 27×1¾ チューブラー用	#15×#16 パテッド UP	軽合金ラージフランジ (前)9㎜軸(後)10㎜軸	27×1¼チューブラー #50SS 英式バルブ	———	———	———	———	8.3kg
———	ハイテンション鋼 トラック用バー23.8φ W 355㎜ E 70㎜	#17型 シームレス皮張	軽合金パイプ 27×1¾ チューブラー用	#15×#16 パテッド UP	軽合金ラージフランジ (前)9㎜軸(後)10㎜軸	27×1¼チューブラー #50SS 英式バルブ	———	———	———	———	8.3kg
———	ハイテンション鋼 トラック用バー23.8φ W 355㎜ E 70㎜	#17型 シームレス	軽合金パイプ 27×1¾ チューブラー用	#15×#16 パテッド UP	軽合金ラージフランジ (前)9㎜軸(後)10㎜軸	27×1¼チューブラー #50SS 英式バルブ	———	———	———	———	8.3kg
———	ハイテンション鋼 トラック用バー23.8φ W 355㎜ E 70㎜	#17型 シームレス	軽合金パイプ 27×1¼ チューブラー用	#15×#16 パテッド UP	軽合金ラージフランジ (前)9㎜軸(後)10㎜軸	27×1¼チューブラー #50SS 英式バルブ	———	———	———	———	8.3kg

●フレーム欄が■の車種は〈レイノルズ531〉チューブでのフレーム制作が可能です。ただし制作日数約2ヵ月をご予定ください。

●重量欄のうち携行用ランドナーのものは、付属体を除いた基本重量を示します。 ●仕様は部品供給上の事情により、1部変更することもあります。

0407-TY