

バイ・エックス・アール モジュール

VXR MODULE ¥448,000

モノリンク・ステム付属(サイズはジオメトリー表参照)
スピリット・スティフ+・シートポスト付属

モノリンクHMステム、スピリット・
スティフシートポストを標準装
備。モジュールコンセプトの理想
を追いつつも、パーツとして幅広い
互換性を持つ。

カーボン・シートラグ

NEW PRODUCT!
最新製品

左右非対称チェンステイ
は快適性と剛性を兼備。

交換可能なリアエンド

カーボン製ボトルケージ標準装備

「ルブ・ソリッド」と呼ばれる
新開発のヘッドベアリング
はタイム社オリジナル。メン
テナンスフリーで有りなが
ら従来のヘッドセットに比
べ20倍の耐久性を持つ。
カーボン・ラグ。

カーボンラグとスローピングジオメトリーを採用。VXRSのコンセプトに加え、シートピラー、フロントフォークの汎用性を持たせる事で様々な仕様と幅広いユーザーに対応している。すでに、**クイックステップ・チーム**や**ブリオッシュ・チーム**の選手がツール・ド・フランスで実際に使用し、いくつものステージ優勝を飾っている。その間、フレームの情報はジャン・マルクにフィードバックされ、製品を磨き続けた。販売モデルも、**プロ選手が使用しているものと全く変わらないもの**を提供するというのが、タイムの製品作りにおける姿勢だ。

■タイム社複合素材設計部門責任者 ジャン・マルク氏が語る、「モジュールコンセプト」■

Q.1 モジュールコンセプトとは？

J.M「自転車全体の性能を考えた場合、フレーム+フォークだけではなく、それらの持つ性能を最高に高めるためのパーツについても考えなければならない。今の段階ではステムとシートポストだけが、フレームの剛性に合った部品を使わなければ、フレームの性能を100%発揮する事は出来ない。そう考えていくと、フレーム以外のパーツ類は当然、一般に採用されている自転車格にのっとった設計になっている。しかし突き詰めて考えると矛盾が出てくる。たとえばヘッドパーツ内ベアリングの設計をこのようにするのが理想だと考えた場合、それが規格と異なれば、実際には採用できない。しかし、モジュール・コンセプトでは、それらの規格を無視して、自転車の性能を高めることに専念できる。他ブランドとの互換性を悩むことなく、すぐれた自転車の設計のみを考えていければいい。これがモジュール・コンセプトの根本的な考えだ。」

Q.2 フレームにステムが付属してくるのは、サイズ選択の自由が無く不便だと思うのですが、それでも敢えてモノリンクステムを標準装備している理由は何ですか？

J.M「優れたフレームの性能を発揮させるにはそれをコントロール出来る完全なステムが不可欠だ。モノリンクステムはフレームに合った剛性を持っている為、トータルバランスが良くなる。故にフレームとの一体感が生まれライダーのパワーがより有効に発揮され、更には快適で安全なライディングが可能になる。ステム長のサイズは統計上、90%以上の人にフィットする様に設定している。」

Q.3 他社がVXRSと同じシート形状のものを出した場合 同等の性能になりますか？

J.M「カーボン素材の性能や種類、RTM技術等の違いにより、同じ性能にはならない。また、VXRSのシート形状は軽量化だけを目的とした物では無い。シートポストはライダーの体重をしっかり受け止め、支える事が最も重要だ。単に軽量化を追及した物では決して効率の良いライディングは有り得ない。当たり前だが、この軽量化と剛性のバランスこそが最も重要な点だ。タイム社は、設計通りにカーボン繊維を編み込み、理想的な技術で成型までを行えるファクトリーを備えている。」

Q.4 VXRSでモジュール・コンセプトは完成と見てよいのか？

J.M「ノン。私が年金生活に入るまで、モジュール・コンセプトは間違いなく進化し続ける。」



フランスのタイム社工場内でモジュール・コンセプトを説明する、Rビランク選手(中央左)とJ・マルク氏(中央右)