

14M

Next Randonneur Concept

次の10年を走り続けられる「旅車」を目指し、最新部品が適用できるようフレームを設計する。



第1～3世代

クラシックパーツがベースであるものの
ホイール周り以外はMTBパーツで構成



第4世代

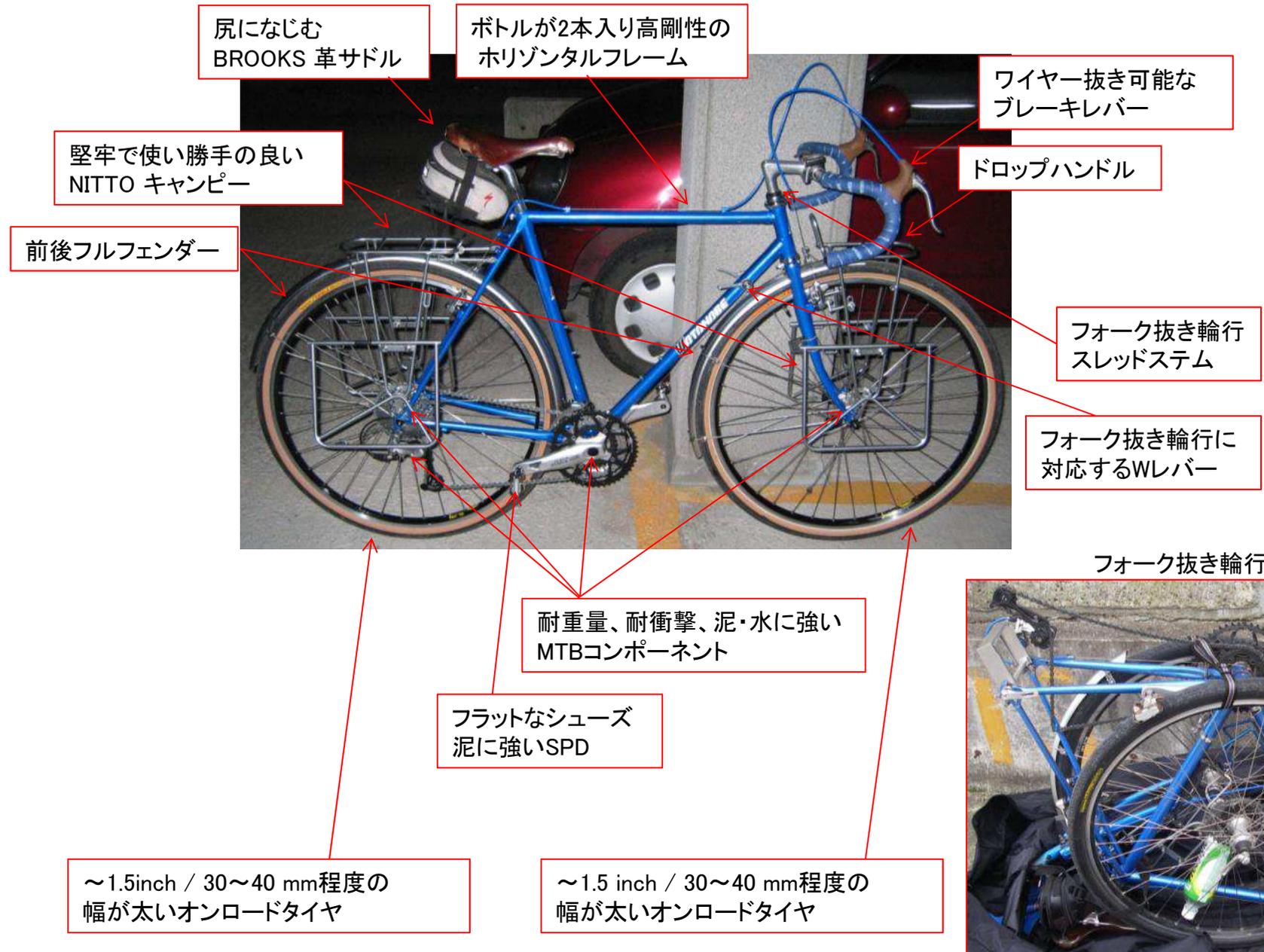
ホイール周りを最新化

- ・ホイールを700C(ロード/クロス用規格)に変更
- ・タイヤ入手/選択性向上
- ・平地走行性能向上
- ・大径化により外観向上



第5世代

守るべき“ランドナー”の伝統設計



第5世代で刷新するランドナー

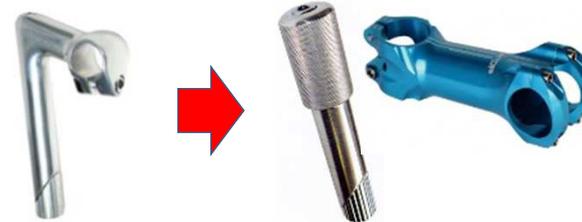
刷新しつつもクラシックな外観に戻せる構造とするため
22.2mmスレッドからの変換とする。

ステアリング周りを刷新

- ・上半身・手の疲労低減
- ・ハンドル握り心地の改善
- ・高剛性化による旋回性能向上



最新ロード用ステアリングを採用のため
アヘッド化するが、フォーク抜き輪行には対応する



22.2mmφ
スレッドステム

22.2mm → 25.6mmコンバータ
+
31.8mm アヘッドステム

φ31.8mm オーバーサイズ
ハンドルの採用で高剛性化



ハンドル天面からブレーキまでフラットな操作面で
手を休められる最新のロード用設計を採用



ハンドルの下を握りやすくし、下り坂の操作性と
向かい風での空気抵抗低減を行いやすくする。

ショートリーチ化
120mm → 80mm



ロアバーの延長で
握り心地改善

GC202Qに最新化



第5世代で刷新するランドナー

耐久性向上

- ・トップチューブ下側に回して汗の直接被水を回避



ホイール小径化

- ・ホイールを26HE (MTB用規格)に変更
- ・ギア比選択性の改善
(平地・無風でもセンターでTOP付近が回せてない)
- ・低重心化による走行安定性 改善
- ・悪路走破性の改善
- ・登坂性能の改善

4世代目途中から投入した技術



BR-R550 : MTB用ブレーキシュー
シュー自体が薄いため減り(限界)が早い
シューが長くフォークと干渉する。
フロントは空気を抜かないと前輪が外せない

シューを SWISS STOP (MTB用)に変更し制動性能向上



BR-CX70 : ロードレーサー用ブレーキシュー
シュー自体が厚いため減り(限界)が遅い
シューが短くフロントは空気を抜かなくても前輪の脱着可能

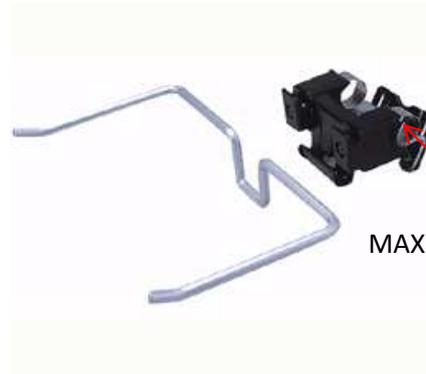
シューはSWISS STOP(ロード用)を採用

NEXT : ブレーキは BR-CX70 + SWISS STOPを採用

4世代目途中から投入した技術

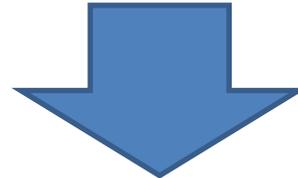


国内最大容量
オーストリッチ F-702

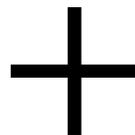


オーストリッチ純正 フックキャリアC型R&M
→ 25.6mmφ MAXのため
31.8mmφハンドルに合わず

MAX φ 25.6mm



オーストリッチ F-702



オーストリッチ純正 フックキャリアK
ハンドルはφ31.8mmまで対応するが、
幅(255mm)がバッグ(270mm)に対し不足

バッグはF-702を踏襲。
後継のフックキャリアKを装着し、ハンドル周りの操作性を確保

第5世代で刷新するランドナー



- ・バッグの左右ずれとアッパーバーの握り改善のためフックキャリアを装着
- ・フロントにオフセットしたためバッグのたわみが顕在化



フロントバッグ垂れ下がりが対策でエクステンションをキャリア上に設定
輪行時の傷付きの主原因となった。依然として横は弛んでいる。

NEXT : フロントバッグ底面にアルミ板を設定しバッグ単体で剛性確保