

SRAMロードコンポーネンツデビュー

遅れてきた業界の革命児が送り出す
 《第三のロードレーシングコンポーネンツ》

1987年イリノイ州シカゴのダウンタウンで6名のスタッフが小さな自転車部品の町工場を立ち上げた。
 創業メンバーだったSCOTT RAY、SRAMの3名から取ったSRAMという会社は、初年度10万個の部品を製造したが、

あれから15年...
 2003年に発表したMTB変速レバー「トリガーシフト」は、MTB用コンポーネンツ「SHIMANO」という図式を瞬く間に覆し、その変速性能とシフトフィールに世界中のライダーが高い評価を与えた。
 そして2006年5月、カリフォルニア州モントレーで開催されたシアオタールクラシックにて、SRAMは第三のロードレーシング用トータルコンポーネンツとして「FORCE」を発売し、世界中のロードレーサーに新たな選択肢を与えた。

新たに発売されるロードコンポは、カーボンモデルの「FORCE」・フォースとアルミニウムモデルの「RIVAL」・ライバル。どちらも10スピード仕様のフルコンポーネンツでラインナップされる。トップモデルFORCEの最大の特徴は、その軽さにあると言える。
 全てのライダーにおいて、軽さは絶対的な正義として存在している事は周知の事実であり、既存の製品を超えてこそ、新参入の価値が生まれる。
 ロードコンポーネンツの代表モデルであるシマノDURAACEフルコンポのトータル重量は2171g、対するFORCEのトータル重量は2073g



デュアルタップ テクノロジー

そのテクノロジーは、ある日あるバーでビールを楽しんでいた時のふとしたイメージがきっかけで生まれた。
 『なぜロードレーサーのシフトレバーはシフトアップとダウン用のレバーが独立しているんだらう?』
 確かにシフトダウンとアップのバーが独立していることでライダーはその操作のたびに手の位置をずらさなければならぬ。

しかも、手の小さなライダーであれば、シフトダウンの際に大きなレバーを操作しなければならず、非常に使いにくい。
 『そこに大きなヒントがあった。それは独立すべきだ』
 しかし、どのようにすれば一つのレバーでスムーズにシフトアップとダウンを制御できるのだらうか?
 開発者はおもむろにその場にあつたナブキンにアイデアスケッチを書き込んでいった。
 一つの大きなギアと2つの小さなラチェットからなるシンプル

シームレスなシフトフィール

一つのレバーでシフトアップとダウンを行うため、継ぎ目のないスムーズなタッチと、それに相反する要素である、アップとダウンの境目のフイーリングをできるだけはつきりさせることが重要であった。
 シームレスなフイーリングであってもタッチがソフトすぎてもライダーのストレスになる。

DoubleTap Technology

X : レバーブラケット、ドロップポジション、フルスプリントなどどのポジションにおいても、シフトレバーを軽くクリックするだけで、シフトアップします。
 XX : Xポジションを越えて、さらに奥に押し込む事でスムーズにシフトダウンします。押し込む具合によって1段～3段階までの変速が可能です。

2つのSRAM

これらの矛盾をシンプルな構造でクリアし、またSRAM独自の「イグザクタクチェューションテクノロジー」により、シフターとデイレクター側の動作の対比を同じにしてシंकロさせることで、シルキーでありながらも、シャープなシフトフィールを実現している。

ダイトジャンプ専用「アイガイル」デビュー

ROCKSHOXからは待望のダイトジャンプ専用モデルが発売される。
 すでにジェイミー・ゴールドマンやテイモ・プリッツェルなど多くのライダーが5月のシオッタークラシックで使用したが、その類まれなる剛性と重量バランスは他社を圧倒する性能を誇る。
 アフターマーケットでは全3モデルでの展開となるが、他社モデルに比べ、より軽量、より高剛性を実現し、カラーリングやデカールなどを含めたトータルパッケージとして、自信のライオンナップ。
 プリンクシステムに好評のソロエアシステム、ダンピングシステムは、モーションコントロールまた激化するビックジャンプにも耐えうるテーパーウォールスチールパパーチューブ採用で最高レベルの強度を確保。ロウワーカラーもクールなホワイト仕様。
 出荷開始は10月頃を予定しており、日本全国のダイトジャンパーはぜひこのアイガイルをチャックして欲しい。

と、その差98gもの軽量化を達成している。
 同様に、RIVALもアルミモデルながら、軽量化に成功しており、カンパニョロChorusに比べ145g、シマノUltegraにに対し202gも軽量化に仕上がっている。
 価格やその他の機能をトータルで考えた場合のパフォーマンスは、もはや他の追従を許さないと、言っても過言ではない。
 クラシクについては、モデル毎に2つのタイプに併せて、ダブル、コンバクトが選択可能。サイズ展開も含めて36種類のクラシクの中から、ライダーに最適なモデルを合わせる事ができる。
 例えばFORCEには、通常仕様の他に、より軽量のHCT（ハードコアテクノロジ）仕様もラインナップ。RIVALにも通常仕様とOCT（オーブンコアテクノロジ）と呼ばれる中空構造の軽量仕様を用意。これら2つのSRAMは、現在チームオルベアなどの有力ロードレーシングチームによって、最終テストが行われており、細部の修正などが行われている。日本のライダーによって、その実力が証明されるのは今秋を予定しており、発売までもう暫くかかりそうだ。

