



THE LEADING EDGE OF TECHNOLOGY
ARAYA[®]
<http://araya-rinkai.jp/>

日本を徹底的に追求した、
スポーツ車。

Japan Standard

日本のスポーツ自転車

アRAYAは、1903年日本で初めて自転車用リムの生産を開始しました。完成車ツバメ自転車は、戦後間もない1946年から生産・発売。キャッチコピー「二台にまぎる二台」のとおり、金ツバメは当時の自転車の約二倍の価格でしたが、二台の自転車以上の寿命を有する高い品質を誇っていました。

ツバメ自転車は、日本の高品質自転車のブランドになりましたが、それ以外にも独自性が高い多くの自転車を開発し、スポーツ志向の高い自転車をにも挑んできました。価格よりも品質を追求した金ツバメの思想も継承し、販売の易さよりも、オリジナリティを優先した自転車創りに傾いています。当時から手困難な輸入部品を多く採用し、内製のキリアヤオリジナルBBセットを装備した本格的キャンピング車や、1964年東京オリンピック開催を控え競技機材として開発したロード等を1960年代に発売、独自のフーレディングバイク、小径車、そして1982年の国内初のマウンテンバイクマイクフックスも、ツバメ自転車の遺伝子から、アメリカで芽生えたばかりのMTBへいち早く着目して、開発に乗り出したと言えます。

また、日本全体においても、自転車の愉しみ方、自転車創りの文化は世界に誇れるものがあります。近年ではシグナルスピードあるいは小径車など世界に向けた日本発信のものが少なくありません。



1967 Swallow Camping

ツリーリング車の追求

日本の自転車を見続けてきたARAYA。欧米にも影響を与えた伝統的なツリーリング車、そして今後の自転車とあらゆる可能性の追求。クラシックとモーターの2カテゴリーを展開します。

日本の自転車ブランドを自負。ARAYAの矜持です。

スポーツ車の最大の魅力は、ツリーリング車としてサイクリングでしょう。競技を主に置くアスリートにおいても、機材であるロードに乗って、ツリーリング的な楽しみを見出し、している方は少なくないはず。

ツリーリングを主に置くのであれば、自転車は機材という枠を離れ、旅の道具としての端正な佇まいも求めなくてはなりません。雨の多い日本の風土に必要なフンダーや、バッグや荷物を積むためのキリアヤ等は、旅への機能であり、美しく組み付けられたそれは、雰囲気演出要素も大きいはず。現代的な自転車には見られないこれらの要素。今までは、部愛好家だけのオーダー車の世界でもありました。

日本で育まれたツリーリング車の設計思想を引き継ぎ、現代的な部品仕様でアレンジしたジャパンクラシック。製品として誰でも入手できることを目指し、高いステータス性のあるモデルから、気軽に旅を楽しむためのモデルまでラインナップしました。

1888 Exocella Carbon
 *Reinforce with Fish-head design

Japanese Modern X Japanese Classic



1974 Locky *Polding for Coinbocker

1977 Micro-Hurry *1st Mini-Velo

1982 MuddyFox *1st Japanese Mountainbike



1946 金ツバメ *1st Swallow bicycle

スポーツ車の可能性

スポーツ機材として、ツリーリング用として、あるいは嗜好性を求めている。スポーツ車は、実用だけの世界から距離を置き、自由度が高い移動手段として、今後も様々な背景と用途で発展していくと確信します。作り手側からだけでなく、使う側からも双方の情報発信で進化を続けていくでしょう。日々進化するハードと、実際のライディングシーンを考え、展開するのがシブパニアとモーター。欧米自転車のロードとフットウェアの輸入だけでなく、日本の現代自転車シーンを中心に考えました。それは、徹底的な軽量化を中心に据えたロード、1988年から提唱したCXカテゴリー、いち早く取り組んだ新たなホイールサイズのMTBや、シイクルーディングを真剣に考えた製品などに傾いています。

創業以来、販路で高品質な自転車を提供するだけでなく、マウンテンバイクをはじめ、常に枠に捕らわれない自転車も提案してきたARAYA。そのヘリティジを継承し、現代においても次代のスポーツ車の可能性を求めて、新たなスポーツ車の可能性を追求しています。

RAN

SWALLOW Randonneur
¥187,000 (消費税別)



RAN 510mm R
(スワロー・ランドナー ムーブレッド)



RAN 560mm IV
(スワロー・ランドナー クイーンズアイボリー)



ARAYA Rims
TM-840F

ダブルウォール断面で設計され、強度アップと軽量化が実現。スポークアilet(ノトメ)も設けられ、高いスポークテンションに対応します。

Customize

Option Parts

- 前後フENDER本体 ¥6,300 (取付料別・消費税別)
- 前後フENDERステーダルマナジセット ¥3,500 (取付料別・消費税別)
- フロントセット ¥22,330 (取付料別・消費税別)
- リアセット ¥22,330 (取付料別・消費税別)



RAN 500mm G
(スワロー・ランドナー ダークエスグリーン)
日東キャリー前後セット装着イメージ



旅へ誘うランドナースバック

縦向きに広がる、優しいラインを描く日東135ランドナーは、ツーリングでの理想のポジションを求めた最終形態とも言えます。また、縦向きに広がるボディは、ステー管の下部に配置されたスワローランドナーのための折りたたみサイズのバイパス型キャリアが日本製。輸送に便利なフレームアップと上皿のグイコペ204QCフレキレールには、ダブルコンパネーターが追加され、リヤ10段シフトを備えたSHIMANO TIAGRAをすべてに10ランドナーのためのバックを具現化しています。

これからできる、小さな旅

1967年、当時は希少で入手困難であった欧州部品を積極的に採用し、要であるフレーム・キャリアは内製化。徹底的にキャンピング自転車の理想を追求したのがスワロー・キャンピング(SC)でした。結果的に当時の大卒初任給の三倍の価格にまで上りましたが、スポーツ車にも「二台にまわるの一台」というラマ自転車のコンセプトを貫いたものとした。ランドナーはフランスで発祥し、長い年月をかけて日本独自の旅のための自転車として発展してきました。スワローランドナーは、SCの血統を引き継ぎ、熟成した日本ブランドコンセプトを積極的に取り入れ、ツーリング車としての機能と美しさを凝縮した自転車です。遠い昔に体験した、或いは夢見た遠乗りまでではなく、ランドナーで週末の小旅行を愉しんでみてはいかがでしょうか。

EXS

EXCELLA Sportif
¥240,000 (消費税別)



EXS 550mm BL
(エクセラ・スポルティフ ディープブルー)



スペシャルメイドフロントキャリア

中空のステールチューブを美しいロウ付で構成した、小振りで非常に軽量のキャリアは、エクセラ・スポルティフのために特別に日本で製作されました。ヘッドチューブとマッティングが考慮された背もたれ部分、ダウンチューブと平行に配されたステーなど様式美に開いた設計です。ステーは、フォークブレード内側に設けられた台座に取り付けられ、キャリアを外した際にも台座が目立ちにくくなっています。フュンダー(ドロコケ)も、35mm幅で深さを抑え、少し厚めのアルミ合金を左右の折り返し無しでロールフォーミングした独立断面。全長とステー取付も様式美を追求し、ポリッシュで仕上げました。



進取と伝統のコンポーネント

リヤ10段シフトのロードコンボSHIMANO TIAGRAとエッジの効いたデザインでアルミポリッシュと部分的に施されたCNC加工仕上げが美しいチェーンホイールSUGINOマイティツアールを採用。自転車の主軸であり、また顔でもあるドライブトレインには、進取と伝統の融合・両立が図られています。ロストワックス製の超小型リアエンドには、SHIMANO TIAGRAグレード前後ハブを組み込みました。またドロコケステーは、フンダー本体とともに、18:8ステールで製作されたシリジナルダルマナジで固定。ドロコケのクリアランスを最適に保つために、ステー長さの調整が可能になっています。

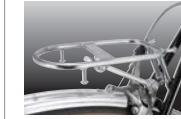
スポルティフ、憧れから実現へ

かつてツーリストだけでなく、レースを愛好するアスリートも最後に求めたのはスポルティフでした。快走のための機能美だけでなく、様式美も有ったスポルティフは、オーナーの所有する喜びも高いスポーツ車。舗装率が高まり路面状況が良くなった現在、もっとも適したツーリング車とも言えます。

エクセラ・スポルティフでは、トランドデザイン・ヨナルな工法に則ったスポルティフ本来の美しさの中に、リヤ10速コンポーネントなど、現在のロードバイク機能も積極的に取り入れられました。総重量10キロ台に纏め上げ、キャリア・フンダーを外せば9キロ台のツインエンジンな雰囲気味わえるロードとしても充分に機能するタイムアスリートなデザインも大きなポイント。いつかはスポルティフ。今、実現します。

Customize

Option Parts



リアバックサポーター(後荷台)
CA-ARRA ¥12,600 (取付料別・消費税別)
サイドバックサポーター、ツーリングでのちょっとした荷物をぐりぐりつるのに便利な超小型キャリア。日本製で製作。美しいロウ付で加工されたARAYAシリジナルデザイン。付属されたダルマナジとアルミステーで、角度調整も可能になっています。



EXS 510mm BR
(エクセラ・スポルティフ ブラウンブラック)
リアバックサポーター CA-ARRA装着イメージ

ARAYA Rims
AR-713

加速性向上も体感できる高剛性のAR-713。カラーコーディングを考慮してシルバー・CNCファイニッシュを特別に用意しました。32Hでしっかりと組まれたホイールは、メンテナンス性にも優れます。

DIA

ARAYA Diagonale
¥72,000 (消費税別)



DIA 540mm GY
(アライヤ・ディアゴナル グレー)



DIA 540mm BR
(アライヤ・ディアゴナル ルートビアブラウン)



SHIMANO CLARIS & チェーンフック

ロードコンがSHIMANO CLARISをハブに至るまで採用。8段11-32Tカセットギア、フロントコンパクトドライブ50/34Tによりワイドなギアレシオを獲得して、ツーリングにも威力を発揮します。チェーンフックをシートステー、チェーンステー2箇所に配備して、輸送にも対応しています。リアOLD130mm設計により、フェイタルコンローレバーとの互換性も有して、将来のロードカスタムにも対応。発注性も考慮。チェーンホイールには脱着可能なギアガードも装備しました。



ARAYAオリジナルフェンダー

ARAYA独自の設計により、SHIMANOロード用ブレーキBR-R45と700×28Cタイヤでフルエンダーの標準装備を可能にしました。ステンレス製のダイヤスは、フェンダー後部を分割して取り外すことができ、輸送に便利な仕様となっています。また、シートステー内側にキックスタンドを配備し、オフショアのリアパッドサポーターに対応。リアエンドのボクを利用し、一般的なキックスタンドも取付可能です。ロードからツーリングまで、幅広い用途に対応した新たな700C快走路車を提案します。



ARAYA Rims TX-733

高強度ダブルウォール構造でありながら低いリム高さを有したTX-733は、チューブラーリムと同様のスリッポンジョイントも採用。トラディショナルなスポーツ車にもフィットしたデザインも魅力です。

TUR

ARAYA Touriste
¥95,000 (消費税別)



TUR 530mm R
(アライヤ・ツーリスト ボルドーレッド)



TUR 490mm KA
(アライヤ・ツーリスト ナチュラルカーキ)

速く快適なブルベとは

ランドナーと同じく、日本のスポーツ車の故郷でもあるフランスに源を辿るディアゴナルフランス全土のディアゴナルつまり対角線にあるコースを制限時間内に走る長距離サイクリングのことで、現在で言うところのブルベ、ロングライドになります。レースではありませんが、スポーツ志向の高いサイクリングと言えましても、同時に、ツーリングに必要なスキルや装備も必要になるものです。長距離を速く、そして快適に走るためにスポーツ車を見つめなおしました。高速ツーリングに適した700Cホイールには、ロードより少し太めのタイヤを履き、機性能を重視してロード系コンポーネントを装備。日本のツーリングに必要なフレンターもリヤ分割式のオリジナル設計で装備しました。ARAYAの独創を提案いたします。

Customize

ロードにも準じたタイトなスケルトンにより、サンデーレーサーにもレースへのエントリーを誘い、またオプションのキックスタンド装着により、数日のツーリングにも対応したカスタマイズも可能です。高強度と、快適性を、そして、ロングライドを追求した、ディアゴナル独自のワイヤードレーピングになっています。

Option Parts

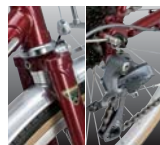
- フロントキリア CA-(EA-EXS) ¥10,500(取付料別・消費税別)
- リアパッドサポーター(後荷台) CA-(RRA) ¥12,600(取付料別・消費税別)



ロードカスタマイズイメージ
(カスタマイズの一部です
部品交換は販売店でご相談ください)

ベースモデル DIA 500mm B
(アライヤ・ディアゴナル ライトバージョン)
フロントキリア CA-(EA-EXS) / リヤパッドサポーター CA-(RRA) Option装着イメージ

伝統的自転車における新思考
アライヤ・ツーリストを提案した日本におけるホイールのゴリレンサイズであるハチサン26×1.8。欧州ホイール規格のE.T.R.T.O.では50に相当し、スポークバイクの標準ホイールサイズの26サイズ、559と700Cサイズ、622のうちどこ中間になります。ハチサンは、昨今主流になるM.T.B.の27.5にも通ずるところもあり、オールラウンドな走行性を有したサイズとも言えます。高強度も考慮し、少し細めのアライヤオリジナルタイヤを履き、上位機種ランドナーの仕様が盛り込まれました。長年のARAYAのツーリング志向もバックグラウンドに、ミドルレンジのツーリング車を新たに提案いたします。アライヤ・ツーリストは、ツーリングだけでなく、速く走りたい、欲求も起きやすい、街を流すにも最適、旅の自転車に閉じ込めておくには少し惜しいかもしれません。伝統的なツーリング車の様々な活用シーンを発見することも、新たな楽しみでもあるはずです。



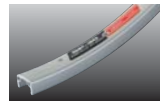
ロストワックスクラウン & 輪行仕様

上位機種RANと同仕様の、精密キャストで製作されるロストワックスクラウンを採用。クラウン幅と、フォーレック長は、太めの650×38Bタイヤの換装も可能です。マッドガードステー固定部には、RAN同仕様のオリジナルステンレスマッドを採用し、D環付ボルトでステーの脱着・アジャストが容易。シートステー、チェーンステーに直付されたチェーンフックも輸送を考慮した仕様となっています。



オールクロモリ ラグフレーム

イタリアンカクタラで構成されるオールクロモリの伝統的なフレーム。トップチューブ水平ボリゾントフレームのある意味デメリットでもある、絶対的なハンドルの低ポジションを出すために、ヘッドラックと同外径の15mmリングをロウ付・加工を行いハイヘッドで、理想的なハンドポジションを確保しました。輸送仕様のリナー一本落防止機能を有したマテロジャズヘッドセット、RANと同仕様のアジャスター付のダイヤコンペラーも採用しています。



ARAYA Rims SP-30

ランドナーなどツーリングモデルの定番となったスクエアデザインの23mm幅W.O.M. 強度レベルの高いMTBリム等との比較試験を行い、従来より強度基準を向上させ、新型断面設計を施しました。

Customize

Option Parts

- | | | | |
|--|----------------------------------|--|--|
| ■NITTO キャンビー キヤリア
フロントセット
¥22,330
(取付料別・消費税別) | ■リヤセット
¥22,330
(取付料別・消費税別) | ■Honjo
前後フェンダー本体
¥6,300
(取付料別・消費税別) | ■前後フェンダーステー
タルメックス
¥3,500(取付料別・消費税別) |
|--|----------------------------------|--|--|



TUR 530mm BL
(アライヤ・ツーリスト ミッドナイトブルー)
日暮キャンビー前後セット装着イメージ



TJSデザイン

細身で軽量なオールロードフレームは、シートステーにウィッシュボーン構造を取り入れ、緩やかにベンドしたシートステーは、フロントフォークとの調和を図り、振動吸収も考慮されています。ヘッドチューブとリアのモンスターの双方は、ARAYAが長年採用したツバメデザインのパッドを配して、さらに美しいリヤビューになりました。ブレーキには、コンパクトなロードバイク用のブレーキを採用、制動性能だけでなく、高いスピードコントロール性を求めています。クランク機能も設置で、ホイール転がも容易にしています。



コンポーネント

他モデル同様にSHIMANOスポーツバイクコンポを積極的に採用して、高い機能性と保守性を追求しました。扱いやすいラビッドファイアープラスのシフトレバーで換えるシンプルなフロントシングルシフトですが、11-32Tのワイドなリヤカセットギヤを備え、シティライドからツーリングまでカバーするギヤレシオを確保しました。ダウンチューブには左右にWレバー台車を直付していますので、状況に応じてフロントトリプルギヤにも換装が可能。レトロデザインのダウンチューブシフトレバー組付も可能です。

TJS

Tsubame Jitensha Sport
¥68,000 (消費税別)

TJS 550mm PP
(ツバメ・ジテンシャ・スポーツ ディープパープル)



TJS 470mm OR
(ツバメ・ジテンシャ・スポーツ メタリックオレンジ)

身長150cm台からも乗車いたいただける440mmも3ターからお選びいただけます

Customize

Option Parts

■フエンダーセット (FN-ROAD650) ¥8,250 (取付料別・消費税別)

もともと共通するためのフエンダーセットをオプションで用意。ARAYAオリジナルのアルミスリット仕様。コンパクトなロード用ブレーキにも装着可能なスリムで軽量なフエンダーセットです。

TJS 510mm B
(ツバメ・ジテンシャ・スポーツ ライトベージュ) フエンダーセットFN-ROAD650装着イメージ

現代の軽快車を問う

「街乗り」という言葉が、一般的になりました。日本における自転車文化の推移を紐解くと、かつて高価であった自転車は、個人で愉しむ乗り物でなく、もっぱら実用、業務に使用され、荷物を載せることが重要でした。個人用の自転車が発生した時に、荷物搭載性よりも、機動性・走行性が優先され、軽快車が登場。あるいはスポーツ車と呼ばれました。現在の軽快車はそれほどに軽快に見えないかもしれませんが、かつてはスポーツ車だったので、現在の街乗りまで守備範囲に置いたスポーツ車には、街と共通することは勿論のこと、現在のスポーツ車本来の機動性、高速走行性も強く求められるはず。TJSはツバメ自転車の名を冠し、一般的な用途にも十分対応しながらも、スポーツ車の要素を十分に取り入れた、オールラウンドな自転車です。クラシックには贅沢なオールロードモリフレームで、わずか約10kgの超軽量も大きな魅力です。

FED

ARAYA Federal
¥62,000 (消費税別)



FED 500mm BL
(アラヤ・フェデラル ディープブルー)



全てにおけるハイグレードスペック

メンテナンスを重視したフルSHIMANOコンポ。ALTUS9段8速仕様だけでなく、安全性を高めるためブレーキにはSHIMANOカンチブレーキを採用し、ハンドル上部に配されたセルフパーにより、安定した制動操作も可能になっています。ギヤクランクには4アームデザインのSR&SUNTOUR XCTチェーンホルダーでグレード感を向上。全てにおいてツーリングに十分応えるハイグレードな仕様を誇ります。26×1-3/8ホイールは、最も普及したサイズで高い補修性を実現。700C E20H Eホイールの中間になるサイズは、アラヤ・フェデラル独自のプロポーションを演出するときに、日本人に一番適したホイールサイズとも言えます。

Customize

標準仕様でも十分にツーリングに活用可能ですが、オプションのフロントキャリア装着でランドナーの機能や、キャリア装着でロングツーリングを愉しむことも可能です。

Option Parts

■NITTO キャンビー キャリア

【フロントセット】 ¥22,330 (取付料別・消費税別)

【リアセット】 ¥22,330 (取付料別・消費税別)

■NITTO ARAYAオリジナルフロントキャリア

【フロントキャリア RAN純正と同仕様 (CA-RAN)】 ¥10,500 (取付料別・消費税別)

■Honjo

【前後フエンダー本体】 ¥6,300 (取付料別・消費税別)

【前後フエンダーステーダグマメネジセット】 ¥3,500 (取付料別・消費税別)

FED 540mm G
(アラヤ・フェデラル フォレストグリーン) 日製キャンビー前後セット装着イメージ

FED 440mm R
(アラヤ・フェデラル マルーンレッド) フロントキャリアCA-RAN装着イメージ

※440mmサイズはシートステーが短いので、キャンビーリアセットが取付できません。

サイクリング車への回答

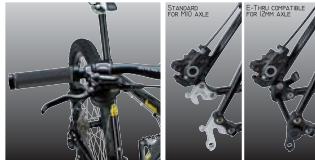
スポーツ自転車の原点は、移動する愉しみであり、ツーリング、スポーツライディングから街乗りまで多くの意味合いを含んだ「サイクリング」に尽きます。スポーツ車が多く、パリエーションから選べるようになったのは嬉しいことですが、気持ちよく移動するためのスポーツ車を選ぶのは意外と難しいものです。かつてランドナーの豪華な仕様を簡素にまとめ、サイクリングのための自転車としてフェデラルカテゴリーが提唱されました。それを現代に訳した回答がここにあります。シンプルなデザインの中にサイクリングというベシ的な性能を凝縮させ、所有するためのハードルを下げた中に、高機能とハイグレードな仕様を誇りました。日本の標準ホイールサイズとも言える26×1-3/8を装着したプロポーションは、ある意味新鮮なスポーツ車と言え、ホイールの補修性にも優れます。身長150cm台からも乗車が可能で、日本のサイクリング車をさらに追求いたしました。



1.5°テーパーヘッド対応

上下ヘッドセット内径を44mmで設定し、可能な限りスリムなデザインでまも上げたネリジナルヘッドチューブ。ストレスが掛かる上下端をヘッドセット外径と合わせて肉厚化するなど、強度バランスマも考慮してCNC加工されました。

ローヘッドセット内に1.5°エクスターナルヘッドセットを換装することで、テーパーコラムのフロントサスペンションフォークを組み込むことが可能になっています。マディフォックス独自のフロントサスペンション対応設計とともに、MFBの可能性を大きく広げています。



DEORE コンポーネント

メインコンポーネントは、SHIMANO DEORE。滑らかで直感的なシフトアップが可能なDyna-Sys駆動システムを取り入れ、フロントに27.5インチのMTB用コンパットリアム40-30-22T、リヤにワイドレンジ10速11-36Tを採用しました。ハイドロウク(油圧)ディスクブレーキ、MTB用ハブもSHIMANOで統一。

さらに、符を見つめ、E-brau/ヤハブとの互換性を有したリヤドロップアウトを採用。R/Dブラケットを交換することで、E-brauハブの装着が可能で

MFB

Muddy Fox MFB
¥96,000 (消費税別)



MFB 420mm K
(マディフォックス・MFB クロスブラック)

MF Rigid Geometric Philosophy Five Hardtail

マディフォックスの日本人と日本の地形を考えたMTB設計思想の一つの回答は、日本の山脈。粗道で自転車に乗る楽しみを追求したリジッドフロントフォーク。狭いクマカニなブレイクでは、立ったヘッドアングルが有利であることを見出し、これはバイオフィジカルなモデル、マルチロールへ継承されました。また、オンロードでの高速安定性を考慮した深いBBFロップは、同時に足性のメリットももたらします。全長が長いサスペンションフォーク換装の互換性も有し、フロントサスペンションを装備した際に、クロスカンリ-MTBとしても理想的なジオメトリを提供します。マディフォックスのジオメトリ哲学を継承した27.5" 650Bホイール装備のMFB。マディフォックスらしいササギンを受け継ぎながらも進化を続け、少し伸ばされたフォークフレードは、100mmトラベルサスペンションフォークとの互換性を考慮。タイヤクリアランスも拡大しています。



ARAYA Rims DM-650

独自のケブラー繊維リブ断面構造とスリプジョイントでMTB以上に要求される強度・精度を確立した27.5" (650B) サイズのリム。幅広いクロケット設計で、ワイド化するタイヤに対応しています。



Image (front): MFB470mm w/suspension
Image (back): MFB470mm standard rigid-fork
100mm travel Front-suspension
wings-fork
w/suspension
wings-fork
w/suspension

マウンテンバイクの進化とともに

マウンテンバイクは、進化を続けます。走破性向上を考慮して29erが提唱され、支持を受け、さらに平均的な日本人の体形にもフィットする従来の26サイズと29erのちょうど中間のサイズとして、かつライズナイター等で愛用された650BサイズにMTBタイヤを装着した27.5サイズとも呼ばれるMTBが登場。ARAYAでもいち早く着手して、マディフォックスにラインナップするだけでなく、リムも開発してきました。

日本人と、日本の地形に合ったMTBマディフォックスの思想を継承し、ジッドフォーク哲学を踏まながらも、さらにフロントサスペンション換装対応への熟慮、或いは新たなヘッドサイズも考慮されました。27.5のために開発されたディスプレイも専用ARAYAリムを採用。リム創業以来12年、今後もリムと自転車開発に歴史を刻みま



TIAGRAフルセット

新SHIMANO TIAGRAをフルセットアップアウトをコンパットにして操作性を高めたテーパーコラム-オーバーレイや、上位コンポーネントのデザインを踏襲した47mmクラウンなど、グレートアップが実現しました。

EXRのも一つの特徴であるRicheyハンドルバーステム、シートポストも引き継ぎ採用。軽量化だけでなく、レースからのフィードバックが息づく設計が随所に施されたレーシングコンポーネントです。



EXR 480mm R
(エクセラレース エクセラフレード)



EXR 440mm BL
(エクセラレース エクセラブルー)



EXR 520mm K
(エクセラレース マットブラック)

COLUMBUSフォーク

フォークコラムからドロップアウトまでカーボンで構成され、大胆なエアロシェイプにデザインされた超軽量のCOLUMBUSカーボンフォーク。1.5°テーパーコラムも採用しています。



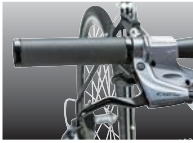
ARAYA Rims AR-713

ARAYA AR-713フラック/CNC/OAで組み立てられた剛性の高いコンベンショナルホイールは、加減速性能の向上に貢献しています。



EXR

EXCELLA Race
¥130,000 (消費税別)



SHIMANO CLARISフルスペック

ロード用のSHIMANO CLARISをフルスペック、扱いやすいフラットバーロード用サブワイヤーレバーを採用し、足回りが軽しいクロスバイクとして幅広いシーンでCXの活用が可能。ドロップバー用デュアルコントロールレバーの換装も互換性も有しています。ARAYAレーザークロコが刻まれたアルミロックリングで固定されるオリジナルグリップは取り外しも容易で、メンテナンスにも有効な仕様となっています。



ディスクブレーキ台座&ケーブルルーティングシステム

ディスクブレーキ台座を、カーボンフォークとリアドロップアウトに配属、ケーブルルーティングシステムも設け、ディスクブレーキカスタマイズも考慮されたフレーム・フォーク設計が施されています。

CX

Muddy Fox CX
¥85,000 (消費税別)



CX 530mm K
(マディフォックスCX バーンブラック)

Customize

コンフォートバイク
カスタマイズ

フリップフロップのハンドシステムを反転し、付属のヘッドステーを使って、リラックスライディングが可能な、高めのハンドルポジションにセット。オプションのフェンダーセットを装備することで、デイリーユースのクロスバイクにも活用できます。



Option
Parts
フェンダーセット
(FN-BDC)
¥5,000
(取付料別・消費税別)



CX 470mm W
(マディフォックスCX パールホワイト)

シクロクロス
カスタマイズ

UCI基準の700x33Cタイヤが標準仕様でセットされ、エアリムを装備したCXは、シクロクロスバイクへのカスタマイズも可能です。
(フロントハンドル、バーテープ、リア8段シマムアルデュアルコントロールレバーのはじめにブレーキ・シフトケーブルの交換が必要になります。部品交換・組付は販売店にご相談ください。)

CXの原点を辿る

1988年ようやくマウンテンバイクが認識されてきた時代、ARAYAはMTBとロードのハイブリッドであるCXを発売しました。MTBよりも、日本のオフロードでのツーリングを考えたモデルでした。それは現在のクロスバイクにも繋がっていると感じました。またシクロクロスに通ずるところがあるでしょう。
そして、CXの原点に立ち、スポーツ要素の高いクロスバイクで、さらにはシクロクロスのフィードバックも取り入れた新たなスポーツサイクルを考えました。
軽量スリムなクロモリフレームは、シクロクロスにミートしたスケルトン。そのままカスタマイズが可能であるばかりか、心強い足回りにより、普段使いのコンフォートバイクへの可能性も秘めています。
CX、シクロクロスは、探すと意味もあります。マルチパースナを愉しみを再発見されてはいかがでしょうか。



CXG 540mm Y
(マディフォックスCXG サンライトイエロー)

CXG

Muddy Fox CX Gravel
¥108,000 (消費税別)



ARAYA Rims
SA-730

現在のディープエアロリムのベースを築いたARAYAスーパーエアロリムは1980年初頭に登場。現在の素材-製法技術を継承して現代に甦りました。名品の管あるSA-530も派生するSA-730リムをCXG、CXに採用。高い剛性のあるエアロ形状は、マッドな路面における泥掛け性も向上します。CXGに少しためてスリック系調トレッドの33C SCHWALBE SAMMY SLICK。CXにはUCI規準タイヤ幅を有した33C RACING RALPHタイヤがスペックされます。



CXG 540mm K
(マディフォックスCXG サンライトイエロー)

CXG 600mm K
(マディフォックスCXG マットブラック)

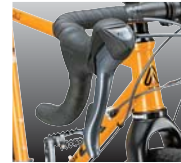
CXのさらなる進化

さまざまな走行フィールドとライディングシーンにミートさせるために、スポーツ車を複数台所有するオーナーも少なくありません。しかし一度走り出せば、途中で自転車を変えることは不可能です。
高速走行性能・状況によって求められる強力な制動性能・多様な乗車可能フィールド、我儘とも言えるこれら相反する要素を満たすために、グラベルロードが注目されてきました。これはまさにCXが開発されて以来、追い求めてきたこと。CXシリーズをさらに進化させ、ARAYA独自のワイヤーリングを盛り込み、CXGを提案します。



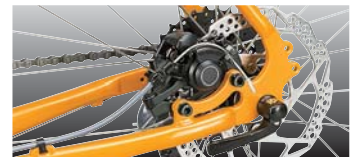
テーパーヘッド

14/8インターナルスパーヘッドセットと15/20エクスターナルヘッドセットを採用し、スリムなクロモリフレームを考慮して可能な限り外径を抑えたデザインのARAYAオリジナルヘッドチューブ。上下端にヘッドセットに合わせたリアも設けてCNC加工されました。
カーボンフォークは、ヘッドチューブ内に含まれる15テーパーヘッドフォークロムまでカーボンで構成され、スチアリング系の大相なる剛性向上を獲得しながら、580gの軽量化も有しています。



CLARISフルスペック

SHIMANO CLARISをディスクブレーキシステム以外フルセットで採用。シャイニングロップバーにセカンドの操作性に優れるデュアルコントロールレバーは、フロント54T、リア11-32Tのワイヤーレシオのシフトシステムを有します。チェーンホールドには、取り外し可能なギヤガードを標準装備しました。



SHIMANOロード用ディスクブレーキ

SHIMANOロード用ディスクブレーキを標準装備。カーボンフォークにロスマウント、リヤはドロップアウトと一体成型されたディスク台座にインストール。スムーズなケーブルルーティングシステムも配備しました。

