

# ソケットとチューニングピンの噛み合わせと距離

上段：ソケット最下面からチューニングピンの穴までの距離(mm) — …未計測 (別図参照)

下段：ソケットとチューニングピンのフィット感 ◎…最良 ○…良 △…可 ×…不可(底突き、コイルあたり等) ※…底突き 要ヘッド加工

チューニングピン サンプル		チューニングレバー ソケット											
		#10	#15	#20	#25	#27.5	#27.5N	#30	#30N	#32.5	#35	#37.5	#40
メーカー・製造年代	備考	特注品	特注品	受注製作	受注製作	レギュラー	受注製作	受注製作	受注製作	受注製作	試作品	試作品	試作品
製法・サイズ		特注品	特注品	受注製作	受注製作	レギュラー	受注製作	受注製作	受注製作	受注製作	試作品	試作品	試作品
YAMAHA 1960年台 転造/ブルー φ 6.9mm	中古 UID	10.0 ×	7.5 ○	5.5 ○	4.0 ◎	3.0 ◎	2.0 ◎	2.5 ◎	1.5 ◎	0.5 ◎	-0.5 ◎	-2.0 ◎※	— ×
YAMAHA 2004年 切削/メッキ φ 6.9mm	現行品	8.0 ×	6.0 ○	4.5 ○	2.5 ◎	1.5 ◎	1.0 ◎	1.0 ◎	±0 ◎	-0.5 ◎	-1.5 ◎※	-3.0 ◎※	— ×
YAMAHA 2004年 切削/メッキ φ 7.0mm	純正部品 オーバーサイズ	8.5 ×	6.5 △	4.5 ○	2.5 ◎	2.0 ◎	1.0 ◎	1.5 ◎	0.5 ◎	±0 ◎	-1.5 ◎※	-3.0 ◎※	— ×
YAMAHA 2004年 転造/ブルー φ 7.1mm	純正部品 オーバーサイズ	9.0 ×	7.0 △	5.0 ○	3.0 ◎	2.0 ◎	1.5 ◎	2.0 ◎	1.5 ◎	±0 ◎	-1.0 ◎	-2.5 ◎※	— ◎※
KAWAI 1970年代 切削/ブルー φ 6.9mm	中古 KU2D	7.0 ×	5.0 △	3.0 ○	0.5 ○	±0 △	±0 △	±0 △	-1.5 ◎※	-1.5 ◎※	-2.5 ×	— ×	— ×
KAWAI 2006年 切削/メッキ φ 6.9mm	純正部品 日本電炉製	7.5 ×	5.5 △	4.0 ○	2.0 ○	1.0 ○	0.5 △	0.5 ○	±0 ○	-0.5 ◎	-2.0 ◎※	-3.5 ×	— ×
日本電炉 2002年 切削/ブルー φ 7.15mm	汎用 オーバーサイズ	8.0 ×	6.5 ×	5.0 △	4.0 △	2.5 ○	2.0 ○	2.0 ○	1.5 ○	1.0 ○	-0.5 ○※	-1.5 ○※	— —
日本電炉 2002年 切削/ブルー φ 7.35mm	汎用 オーバーサイズ	8.5 ×	7.0 ×	5.5 △	4.5 △	3.0 △	2.5 ○	2.5 ○	2.5 ○	1.5 ○	±0 ○	-0.5 ◎※	-2.0 ◎※
日本電炉 2002年 切削/ブルー φ 7.50mm	汎用 オーバーサイズ	9.0 ×	7.5 ×	6.0 ×	5.0 △	4.0 △	4.0 △	4.0 △	3.5 △	3.0 ○	1.5 ○	1.0 ◎	±0 ◎
DIAMANT 1990年代 切削/メッキ φ 6.75mm	ベビ、バーゼン ヨーロッパ製等	6.0 △	3.5 ○	1.5 ◎	-0.5 ○	-2.0 ○※	-3.0 ○※	-2.0 ○※	-3.0 ×	-3.0 ×	-4.0 ×	— ×	— ×
DIAMANT 2004年 切削/メッキ φ 7.1mm	スタインウェイ 現行品	8.0 ×	6.0 ×	4.0 △	2.5 ◎	2.0 ◎	1.5 ◎	1.0 ◎	±0 ◎	-0.5 ○	-1.5 ○※	-2.5 ◎※	— —
DIAMANT 2010年 切削/メッキ φ 7.15mm	スタインウェイ オーバーサイズ	7.5 △	6.0 △	5.0 ○	3.0 ◎	2.0 ◎	1.5 ◎	1.0 ◎	0.5 ◎	±0 ◎	-1.0 ◎	-2.0 ◎※	-3.0 ×
DIAMANT 2004年 切削/メッキ φ 7.20mm	スタインウェイ オーバーサイズ	9.0 ◎	7.0 ◎	5.5 ◎	3.5 ◎	3.0 ◎	2.5 ◎	2.0 ◎	1.0 ◎	0.5 ◎	-1.0 ◎※	-2.0 ◎※	-3.0 ×
DIAMANT 2004年 切削/メッキ φ 7.25mm	スタインウェイ オーバーサイズ	9.0 ◎	7.0 ◎	5.0 ◎	3.0 ◎	2.5 ◎	1.5 ◎	1.5 ◎	0.5 ◎	±0 ◎	-0.5 ◎	-1.5 ◎※	-2.5 ◎※
DIAMANT 2010年 切削/メッキ φ 7.35mm	スタインウェイ オーバーサイズ	— ×	9.0 △	7.5 △	5.5 △	5.0 ○	4.5 ○	4.0 ○	3.5 ◎	3.0 ◎	1.5 ◎	1.0 ◎	±0 ◎
BIENE 2004年 切削/メッキ φ 7.1mm	スタインウェイ 旧製品	8.0 ×	6.0 ×	4.5 △	2.5 ○	1.5 ○	1.0 ◎	1.5 ◎	±0 ◎	±0 ○	-1.0 ◎	-2.0 ◎※	-3.0 ×
BIENE 2004年 切削/メッキ φ 7.25mm	スタインウェイ オーバーサイズ	9.0 ○	7.5 ◎	6.0 ◎	4.5 ◎	4.0 ◎	3.0 ◎	3.0 ◎	2.5 ◎	2.0 ◎	0.5 ◎	±0 ◎	-2.0 ◎※
BIENE 2010年 切削/メッキ φ 7.25mm	スタインウェイ オーバーサイズ	9.0 ×	7.5 ×	6.0 △	4.5 ○	4.0 ○	3.5 ○	3.0 ◎	2.5 ◎	2.0 ◎	0.5 ◎	±0 ◎	-2.0 ◎※
BIENE 2010年 切削/メッキ φ 7.35mm	スタインウェイ オーバーサイズ	— ×	8.5 ×	7.0 △	5.5 △	4.5 ○	4.0 ○	3.5 ○	3.0 ◎	2.5 ◎	1.5 ◎	0.5 ◎	-0.5 ◎
KLINKE 2004年 切削/メッキ φ 7.1mm	スタインウェイ 旧製品	8.5 ×	6.5 ×	4.5 △	3.0 ○	2.0 ◎	1.5 ◎	1.5 ◎	0.5 ◎	±0 ◎	-1.0 ◎	-2.0 ◎※	-3.0 ×

\*注 1 チューニングピンは比較的出来の良いものを選別してありますが個体差、バラツキがあります。

\*注 2 数値がリニアに変化しないのは測定の誤差と、チューニングピンとソケットのテーパ面が三次元で複雑に絡んで接触しているので微妙に変化していくからだと考えられます。

\*注 3 末尾にYがつくタイプは当初、加工精度のよいヤマハ製チューニングピン用に穴の奥をごくわずかに広げて抜き易さを追求したものでした。実際には平均的に深く入ってマッチング面からもヤマハ専用ということではなくBEINEなど新たな可能性が考えられます。ネーミングを再考してY→Nに変更しました。

\*注 4 ※…底突き 要ヘッド加工…とは、大口径のソケットでチューニングピンの頭部が底突きしてヘッドに当たることことがあります。わずかであればヘッドのソケット側ねじを削って短くすることで解決できます。

# ソケットとチューニングピンの詳細図

