［続］乗鞍・美ヶ原

自転車の現役期間

忘れられてしまわぬうちに Ⅷ

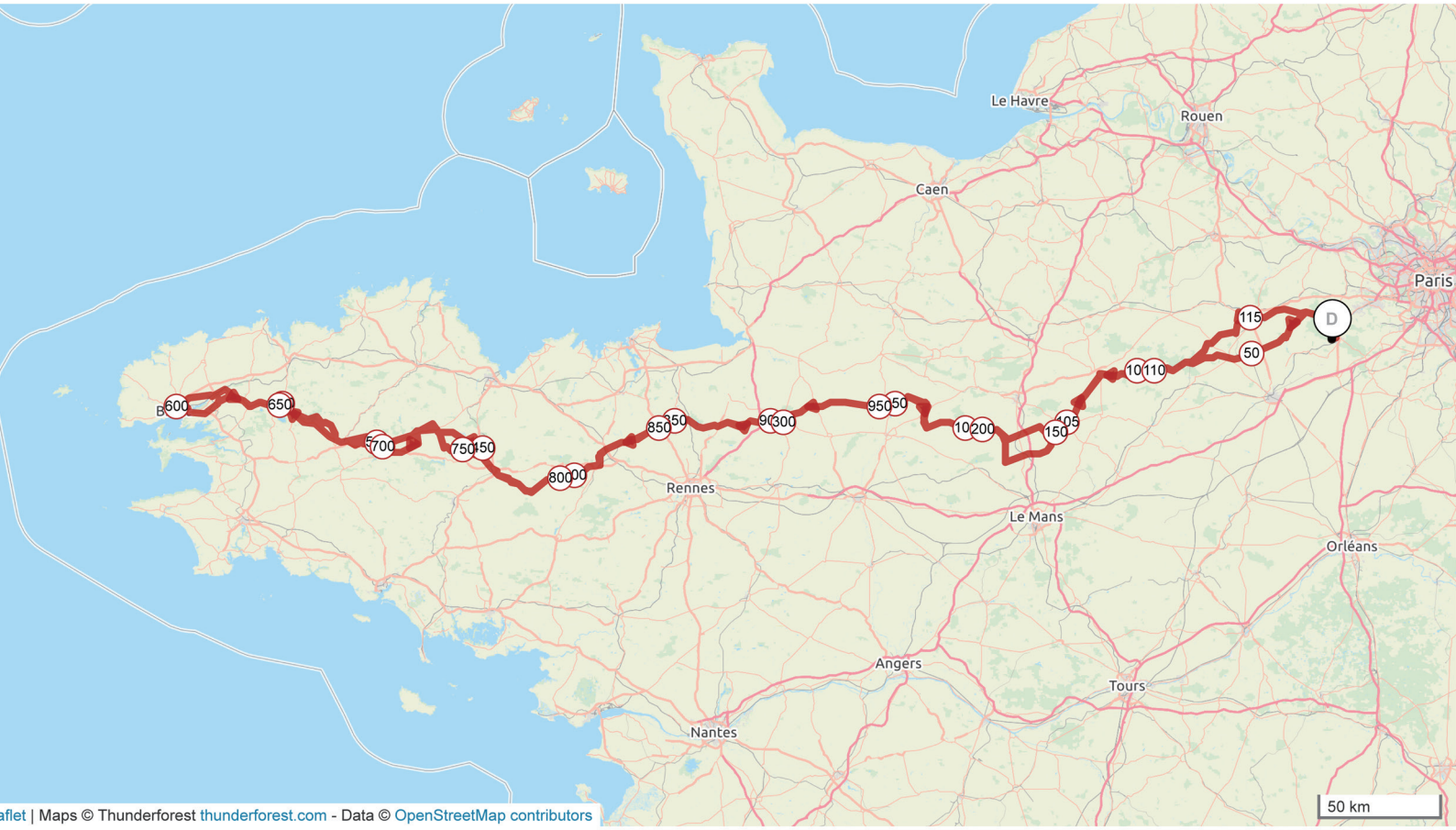
CYCLE FIELD 2019 8

La Bicyclette est mon copain

高山村からランブイエへ！

いよいよ今年のグランボアのメインイベント、２回目のコンクール、
そして、パリブレストパリが迫ってまいりました。日本初のイベント
（ＪＢＴ）の次は世界最古の自転車イベント（ＰＢＰ）です。
胸を借りるつもりで参加してきます。

9997076 | Cycling - Road | PBP2019
Rambouillet -> Rambouillet
1194.553 km 8641 m 8638 m 2 m 347 m



Reproduction rights are restricted to personal and private use only. When practicing your activity, respect the properties and private roads.

© 2019 Openrunner

● Concours de Machines/Paris-Brest-Paris

フランスで開催される今年で４回目となる自転車製作技術コンクールです。今年はパリブレストパリとの共同開催となり、フランス国内はもちろん、アメリカ、イギリス、ベルギーなどのビルダー３０チームが伝統あるイベントを舞台にその腕を競います。

開催日時　８月１６日(金)～
開催場所　フランス、ランブイエ

★７月と８月のお休み

７月２３日（火）、
８月１３日（火）、８月１９日（月）、８月２３日（金）

グランボア
GRAND BOIS
サイクルグランボア株式会社

〒616-8005 京都市右京区龍安寺塔の下町1-8
Tel: 075-461-0835 fax: 075-461-0836 ML: isb@cyclesgrandbois.com
URL: www.cyclesgrandbois.com FB: www.facebook.com/cyclesgrandbois
TW: https://twitter.com/IS_BICYCLE INST: www.instagram.com/cyclesgrandbois

「続」乗鞍・美ケ原

ニューサイクリング誌に書けなかった話

文　大島良樹
写真　高橋裕晴・大島良樹

●プロローグ

1967年7月19日水曜日、甲武国境の浅間峠で生まれて初めてダート路面でのサイクリングを体験した。その2～3日後、「来月乗鞍岳に上りませんか？」とT橋君からお誘いがきた。林道サイクリングの初体験から2週間しか経っていないのに3000mを越える乗鞍岳に果たして上れるのだろうか。少し心配だがまだ見ぬ高山への期待も日に日に高まっていった。

●いざ出発！

8月1日火曜日午前5時40分、新宿駅西口改札には既にT橋君、T村君、S君が待っていた。4人揃ったところで6時15分発長野行きの列車に乗り込む。鈍行列車ののろいこと！　午前11時30分、5時間以上乗っているのにまだ小淵沢である。富士見あたりまで上ってくると窓から入る風もひんやり心地良い。T橋君とデッキに行き、並んで腰かけてみる（当時の客車はドアのないデッキがあった）。高原の風が爽やかである。が、何か細かいしぶきが顔にあたる。何だろう？「大島さん、これ誰かの小便ですよ！」。当時の客車のトイレはタンク式ではなく、垂れ流しだったのである。汚～い！

諏訪湖を過ぎ、左右に林檎畑が一面に現れるようになると松本は近い。新宿から8時間弱、午後1時59分に松本駅に到着。もう各駅停車の旅は飽きたかな。駅を出てさっそく自転車の組立てを始める。

●今日のねぐらは島々宿

中央本線のガードをくぐり野麦街道を西進する。やがて新島々駅が現れる。我々が走ったころはこの先に島々駅があったが、1983年の台風で土砂崩れが発生。線路が埋没したため新島々駅から先は廃線となってしまった。

このあたりで猛烈な夕立が襲ってきた。懸命にペダルを漕いでいると、道が線路とX字型に交差しているところでT村君がレールの溝に車輪を挟んで落車。転倒した自転車から人間だけが前方に飛んでいくのを目の前で初めて見た。今日の宿、金中旅館に到着したのは午後5時であった。

●いきなり急勾配の道

翌日宿を出るとすぐに胸を突く急勾配のジャリ道が始まる。奈川渡ダムを過ぎ前川渡から国道と別れて番所を目指す。この道が日陰のない日干し街道。急勾配の上りが延々と続くのである。番所で一休みのあとよいよ乗鞍岳の裾野に取り付く。番所の標高は約1450m、そこから14・2km先、標高2355mの位ヶ原山荘までの道はきつかった。精も根も尽き果ててたどり着いた山小屋の主人の「まあ、中に入って茶でも飲めや」の一言が胸に沁みる。

夕食後、ドラム缶風呂の順番待ちをする。

「まだかい？　後ろで待っていると寒いんだけど…」

「悪い、悪い、じゃあ一緒に入る？」

「やだよ！　お前と一緒じゃ！」

私の順番になりドラム缶風呂に浸かりながら空を見上げると満点の星空である。時折流れ星が視界の端をかすめていく。こうして位ヶ原山荘の夜は更けていった。

●お前ら、こんなとこで自転車に乗るな！

若いとは素晴らしい。昨日あんなにくたびれていたのに今朝はみんなケロッとしている。森林限界を越え雲海を下に見てゆっくり上っていく。気温は低くても右から照りつける日差しは強い。右腕はジットリ汗ばんでくるが、左腕は冷え切って鳥肌まで立っている。万年雪の上でスキーを楽しむ人の姿が遠くに見える。雪とハイマツの陰から、今にも雷鳥が飛び出してくるような気がする。空気は清涼そのもの、空の色は青を通り越して濃紺に近い。

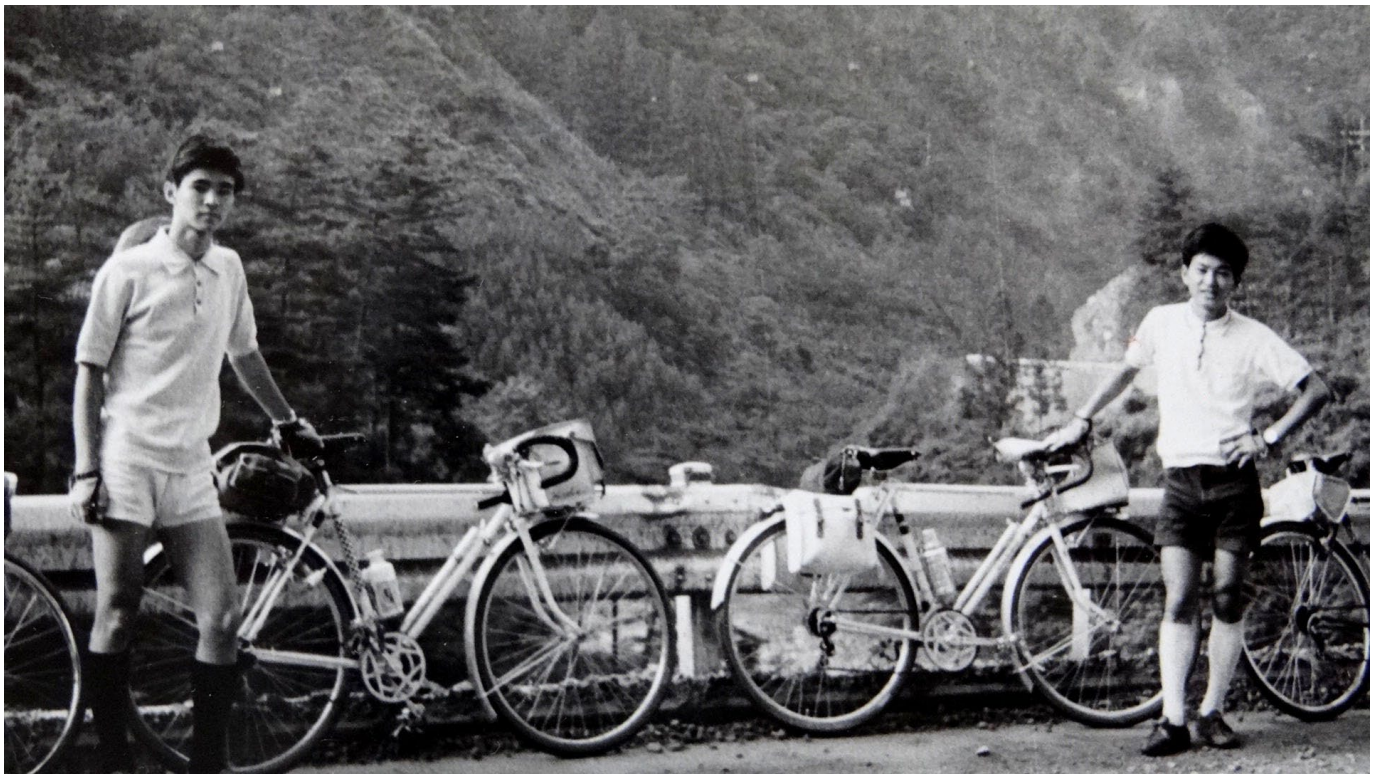
万年雪を背景に記念撮影することになった。下を向くな！　とか、真っ直ぐ走れ！　とか、はいやり直し！　とか、カメラマンの厳しい注文が飛んでくる。「またかよ！、めんどくせぇな！」誰かの愚痴が聞こえてくる。

T橋君は肩の小屋に荷物を預けて、自転車をかついで3026mの山頂まで登ると言い張る。みんなで交代で担ぎながら乗鞍岳頂上にたどり着いた。剣ヶ峰頂上にある祠の横で記念撮影後、急斜面の尾根道を降りていく。何を思ったのかT橋君はいきなり自転車にまたがった。幅3mぐらいの3000mを越える稜線である。両側は切り立っていて、滑るとそのまま300mぐらい落ちていきそうだ。だけど面白そう。「T橋君、俺にもやらせろ」、しかし、股下が短くて彼の自転車のペダルに足が届かずガラ場の稜線で転びそうになった。頭上から登山客の怒声が響く。「何やってんだ！　お前ら！　こんなとこで自転車に乗るな！」無謀な振る舞いを叱られた。

畳平から平湯峠への道は最初ゆるい下りである。未舗装の路面は意外に滑らかで走りやすい。視界に入る物はハイマツ以外何もない。ところどころ火山特有の饅頭のような形の山が目に入る。火山と火山の間にはなだらかな草原が広がり、神秘的な雰囲気を醸し出している。2500mを越える茫洋とした天空のプロムナードは心地良かった。

大丹生岳を過ぎたころから下り坂が急になる。最初のヘアピンカーブでつい油断して転倒してしまった。後ろから来た自動車を避けようとして必要以上に左に寄ったのがまずかった。道がかまぼこ型になっている左カーブで、リヤタイヤがイン側に滑って転倒。自動車の窓から「大丈夫ですか？」と声を掛けられる。最後尾を走っていたので仲間は気付いていない様子。曲がったハンドルを直してみんなの後を追う。

このあたりからヘアピンカーブが連続する九十九折りの道になる。ヘアピンカーブでは道巾がぐっと狭くなり、後ろから来る自動車を避けにくい。場所によっては断崖の縁ギリギリのところを走る場合もあって、ヒヤヒヤする。平湯峠を経由して平湯温泉までブレーキレバーを握りっ



ぱなしで降りてきた。平湯温泉のバスターミナルで小休止。一息ついていると「大島さん、畳平で転んでませんでしたか?」。バレてたか、ちゃんと見てやがる。油断も隙もないやつらだ!

標高１７９０ｍの安房峠の下りは、釜トンネルまで九十九折りの急勾配、やがて梓川のせせらぎが聞こえてくると釜トンネルである。現在の釜トンネルの左には四角い小さなトンネルの遺構がある。当時はこの廃道となった素掘りのトンネルしか、上高地へ抜ける道はなかった。

道幅３ｍぐらいしかない急勾配のトンネル内を自転車を押して上る。上からどんどん観光バスが降りてくる。そのつど入口まで押し戻される。慌てて引き返す途中、Ｓ君とＴ村君がぶつかって二人とも梓川に転落しそうになる。「何すんだ！　危ねぇな！」「お前が急に曲がるからだよ！」険悪な空気が流れる。Ｔ橋君と「まあまあ落ち着いて！」となだめる。その後トンネルに突入したり、退却したりを何度か繰り返すうちにいやになり、上高地は諦めた。その日は渓谷沿いの坂巻温泉に宿をとった。

坂巻温泉は現在梓川の左岸に位置しているが、我々が泊まった当時は右岸にあり、国道から吊り橋を渡っていった。温泉は熱めでほんのり硫黄臭が漂っている。湯に浸かると日焼けした肌に湯の花がまとわりつく。山間のいで湯らしい良い雰囲気の温泉であった。

露天風呂は内湯からタオル一枚の裸で、渓谷沿いの小径を上流に50ｍほど歩かねばならない。裸で歩くと対岸の国道から丸見えとなり、紅顔可憐な美少年の四人は諦めざるを得なかった。

●急勾配の駒越林道・美ヶ原

翌朝、暗いうちに宿を出る。奈川渡ダムを過ぎ島々まで下りてくると久々の舗装路だ。なんて乗り心地が良いのだろう。タイヤにエアを補充して松本に向かってひた走る。松本市内を通り抜け、昼前に入山辺に到着する。

ここで気持ちを引き締める。標高７５０ｍの入山辺から標高１８６４ｍの焼山までの標高差１１１４ｍを11・7㎞で上る駒越林道が待ちかまえているからだ。全線未舗装で勾配は千分の95・2。麓からてっぺんまで九十九折りの連続である。

登山客を詰め込んだ松電バスはヘアピンカーブで車体をグラグラゆすりながら上っていく。後輪が空転するとき我々に小砂利を弾き飛ばしてきて頭にくる。後ろの窓にはリュックとキスリングが満載である。乗客が窓から後ろを振り返りながら我々を見て笑っている。登山帽をかぶったお姉さんが可愛いのがよけいしゃくにさわる（ヒガミか?）。

30分前に追い越していったバスがはるか頭上でまだ排気音をブーブーいわせて坂を上っている。下から見上げるとまるで壁のようなところである。12時ごろ駒越林道を上り始めて、焼山の麓に午後4時半にたどり着いた。喉はカラカラ、膝はガクガク、まるで病人のようだ。

塩くれ場、美しの塔あたりは今までの急勾配の上りとは打って変わって、ゆるやかでのどかな高原の遊歩道である。ほぼ平坦な雲上の散歩道は見渡す限り一面の草原で、みんな気分も晴れやかにペダルを漕いでいく。視界を遮るものは何もない。文字通り天井が抜けている。やがて夕霧が湧いてきた。標高２０００ｍ近い高原は少しずつ気温が下がっていく。今日はさすがに疲れた。美しの塔の石垣に座り膝をかかえてぐったりしていると誰かに「大島さん、行き倒れの浮浪者みたいですよ！」とからかわれる。

目の前で三々五々、牛が草を食んでいる。ホルスタインのブチ模様の背中がかわいらしい。突然「わぁ！　なんだ！　こいつ！」と悲鳴に近い叫び声。Ｔ村君がでかい牛に追いかけられている。ドドドと地響きを立てて、でっかい牛が頭を下げてＴ村君を追っていく。必死に逃げ惑う姿がどことなくおかしい。なぜ彼だけ狙われたのか? 「短パンの後ろ姿が雌牛に似ていたからではないか?」と皆の意見の一致をみた（こんなところで意見が一致してどうする?）。

美ヶ原高原に夜の帳が降り始めた。ミルク色の霧がオレンジ色に染まっていくころ今日のねぐらの山本小屋に到着。夕食時、缶ビールを2本買ってきてＴ橋君に1本勧めたら「ぼ・ぼ・僕は未成年ですよ、まだ

17才ですから酒は飲めませんよ」と断られた。夜9時消灯。毛布1枚の山本小屋は寒かった。

●旅は道連れ世は情け

翌日、牛伏山登山道を上り始める。地図には破線（小径）の表示があるものの、ほんの100mほどで道は消えてしまった。その先は胸の高さほどもある熊笹の藪である。「美ヶ原まで来てヤブコギかよ！」誰かが自嘲気味につぶやく。「ちゃんと道があるって言ったじゃねえか！」つられてまた誰かがブツブツ文句を言い始めた。「仕方ねえだろ！　これしか道がねえんだから！」先頭のT橋君が怒気を含んだ声で後ろを振り向く。一同シーン。

Tシャツ、短パンでは熊笹の中は辛い。手も足も切り傷だらけである。やがて白樺林が現れる。熊笹が見えなくなったのはありがたいが、今度は苔むした溶岩がゴロゴロ出てきて歩きにくい。ようやく巣栗林道に出たが河原のようなそろばん路面。隣を並走する仲間に声を掛けようとしても顎がガクガクしてうまくしゃべれない。アワアワ言うだけである。耳の軟骨も振動で垂れさがってきた感じがする。心地よいダウンヒルを想像していたのだが、実際は骨と関節の耐久テストを受けているような極悪林道であった。

林道の終点で小休止。ところが大変！　出発時、T橋君のリムがグンニャリ。横倒しにしていたので誰かに踏まれたのだろう。やにわに彼はホイールを地面に叩きつけた。そんなにムキにならなくても……違いました、彼独特の直し方でした。仕上がりはいかに？　素晴らしい。ちゃんと直っている。リムの振れもない。大したもんだ。

久しぶりに現れた舗装路が気持ち良い。緩やかな下り坂を走っていると、ロードレーサーに乗った池上健司さんというサイクリストに出会う。巣栗林道経由で美ヶ原へ行きたいらしく、道の状況を訊かれた。相当な悪路で途中から熊笹のヤブコギになると説明する。

「そんなにひどいの？」

「僕たちもヤブコギで傷だらけになりましたよ」

「あまりの悪路で耳を捻挫しましたよ（耳って捻挫するのか？）」

「道が悪くて口から胃袋が飛び出して大変だったんですから」

「こいつなんか痔が悪化してかわいそうなんですよ」

「じゃあ、これからみんなと一緒に走っていいかな？」

ええ？　本気？　ロードレーサーじゃ俺たちついていけないなぁ……。でもそこはなんとか我々のスピードに合わせる……というわけで我々と同行することになった。たまたま行き会ったサイクリストの計画を変更させてしまって申し訳ない気がする。

武石沖で右折して中山道へ向かう。笠取峠の上りは急勾配で未舗装路である。ロードレーサーの池上さんのギヤは恐らくフロントが52×48、リヤは14～23あたりか？　立ち漕ぎでぐんぐん上っていく。あっという間に引き離される。年は我々より10才ほど上に見えるが、鍛え方が違うようだ。T橋君だけが負けてなるものか！　と言わんばかりに必死に食いついて上っていく。ああいうところの根性というか負けず嫌いというか見上げたものだと思う。

その日は5人で中山道の宿場町、岩村田の浅間ヘルスセンターという旅館に泊まった。なんでも以前は旧華族のお屋敷だったとのこと。プールのような大きな風呂と豪華な料理が印象に残っている。明日は完全舗装の国道を東京に帰るだけである。ジャリ道から解放されてホッと一安心だが、反面寂しい気もする。

●東京へ帰る日

当初の計画では十石峠、志賀坂峠経由で帰る予定であったが、予算の都合で東京に直帰することになった。走る距離が長いので午前4時に宿を出発。小諸から国道を走り、午前6時半に碓氷峠に着く。小休止の後、朝もやが立ち込めるひんやりとした空気の中184カーブに挑む。ペダルを漕がずに30分以上も気分良く下っていけるのが最高である。

途中からもやが晴れてきた。カッと日が照りつける。1時間もかからず横川まで降りてきた。下っている間は快適であったが、停まると大変蒸し暑い。汗が噴き出してくる。標高960mの碓氷峠と標高380mの横川ではかなり気温差があった。しかしこの先高崎からもっと強烈な炎熱地獄が待っていたのである。

午前9時、高崎に到着。参った、この暑さ！　みんなも顔をしかめている。というより顔が歪んでいる。スピードの出る池上さんにトップをお願いして、かげろうに揺らぐ国道17号線を突っ走る。高崎から新町、本庄、岡部と小休止するのにちょうど良い間隔で旧宿場町が並んでいる。そのたびに売店やガソリンスタンドで水を補給する。

宿場町を出はずれると左右に青々とした田んぼが広がる。時折荷物をいっぱい積んだサイクリストとすれ違う。互いに右手を上げて挨拶する。上半身裸のつわものも見かける。高崎を出てしばらくは右手に小高い丘が見えていたのだが、それもだんだん遠のいて見えなくなってしまった。何の変哲もない関東平野の真っ平らな国道を、ただ家に帰るだけのサイクリングはつまらなかった。

その後も深谷、熊谷、吹上、鴻巣とぼーっとしたまま走り続ける。どこで昼食を摂ったのかも覚えていない。写真も碓氷峠を過ぎてから一枚も撮っていない。ただひたすら3mほど前を走る仲間の背中と、左右交互に上下するペダルの動きを眺めながら何も考えずに走っていった。漫然と走っているので隊列が前後に伸びたり縮まったりしても反応が鈍い。知らぬ間に車間が詰まる。「おっと、危ねぇ！」、「どこ見てんだよ！居眠り運転すんなよ！」後ろで誰かが叫んでいる。自転車でも居眠り運転が起こり得ることを初めて知った。

今思えば炎天下の国道を何時間も走ってきたため、目は起きているのだが脳が半分寝ている状態だったのではないかと思う。はたから見れば熱病にうなされた病人の集団が一列になって自転車を漕いでいる……、そんな感じだったと思う。

暑気当たりだけではない。明日からの目標が見つからないせいでもある。今日で旅は終わる。明日からは何もない。みんなといつまでも走っていたい。今のこの時間が永遠に続くことを願ってしまう。終わって欲しくない旅だが、この炎天下の退屈な道のりだけは早くお開きにしてもらいたいとも思う。矛盾した考えが頭の中を行ったり来たりして、真夏の昼下がりのサイクリストたちの頭を混乱させていたのである。

●大宮まであと10㎞

桶川をすぎると「大宮まで10㎞」の標識が出てきた。もうすぐだ！大宮から世田谷の自宅までまだ40㎞もあるのに、もう着いたような気になっていた。同じ埼玉県内でも深谷や熊谷より大宮の方が心理的な距離が近いのだ。午後3時、大宮に到着。陽はまだガンガン照りつけている。売店の店先にある水道を借りて頭から水を浴びる。頭から背中を通って腰まで冷水が滲みていく。フーッ！生き返る。最後の給水をしてまた走り始める。隊列は池上さんを先頭にT橋、私、T村、Sの順。高崎から何時間もこのフォーメーションで走ってきた。

前方に上り坂が見えてきた。戸田橋の上りである。300mも続くダラダラ坂がきつい。荒川を渡るとゆるい下り坂になる。池上さんは下りでもペダルを止めない。フロント52T×リヤ14Tで踏まれるとついていけない。たちまち引き離される。いよいよ東京都に入る。最後の環七の大和陸橋の上りが辛い。大原交差点で池上さんは右手を上げて去っていく（当時の大原交差点は立体交差ではなかった）。満を持していたかのようにサドルから腰を上げ、スピードを上げて視界から消えていった。

午後5時半を回って心持ち日差しが弱くなってきた甲州街道を我々4人は西へと向かう。桜上水で左折して水道道路に入る。このあたりでみんなばらばらになり、それぞれの家路に向かう。上北沢へ向かう者、烏山へ向かう者……。4人から3人へ、3人から2人へと。みんな手短に挨拶を交わして別れていく。「じゃあな！」「おう、またな！」。最後の一人と赤堤通りの交差点で別れ、私は水道道路を小田急線方面に向かって走っていった。楽しかった仲間とのツーリングを思い出しながら。

了

追記

この文章は1967年11月発行のニューサイクリング誌No.40号に掲載された紀行文「乗鞍・美ヶ原」をもとに、当時書けなかった仲間内の生々しいやり取りを筆者の曖昧な記憶をもとに記したものです。

じいちゃんもとうちゃんも洋服はCCP
Made in japan forever
CCP Shop
Open 10:00 Close20:00(土・日曜祝日～17:00)水曜定休日3-20-6Tachibana Sumida-Ku Tokyo 131-0043 Japan te.03-3618-5651 URL: ccp.fm

忘れられてしまわぬうちにⅧ

鈴木邦友

生産が終了すると、多くの製品は手に入らなくなるのが普通だった。お小遣いをため店に行くと、狙っていた製品の姿は既になく、愕然とさせられるなんてことはよくあった。シマノ・タイトリスト、ニットーのハイクラウンやダイナミック、サンツアー・V-Tやスパート、フジタのハイエストクオリティ、太平・コンペ、タンゲのMA-60、ダイヤコンペ・#162やドライバー型、DIDの黒、アラヤ・たこ穴、ブリヂストンのDC-6115や片倉のR2-R……。今でもあの時のことを思い出す。

そのたびごとに口に出たのが、「あの時無理してでも買っておけばよかった」の一言だった。しばらくそんな憧れの製品を目にするたびに、その所有者をうらやましく思うばかりだった。

ところがだ、インターネットというものが自分の生活の中に入り込んでくると、夢のような現実があらわれた。なんとあの時手に入れられなかった製品たちが、PCモニターに次から次に現れてくるのだ。しかも手ごろな価格で。「セコハン」や「ジャンク」、「欠品有」や「部品取り」ともなるとほぼ送料だけで手に入るなんてこともある。久しくあきらめていたものが手に入るというまさに夢のような時代になったのだ。ちなみにマイカーも、若いころ憧れていたスポーツカーを車検1回分ぐらいの価格で手に入れることができた。

そう、生産品も絶版品も関係なく、生産当時同様に欲しいものや欲しかったものが手に入るようになったのだ。60～80年代のニューサイに出てくるような、あの憧れの自転車が……。特に時代に流されにくい旅行用自転車にとって、こんなにうれしい時代はなかろう。

今号でもまた、こんなにもおもしろい旅行用自転車について検証させていただくことにしよう。

●なぜ旅行用自転車のペダルは両踏みのラットトラップなのか

自転車競技は自転車に乗って速く走ることが目的。ペダルもその目的のためだけに機能するものでよい。ところが自転車旅行は自転車に乗って移動するだけが目的ではない。自転車に乗って移動した後に、自転車から降りて観光をするということも目的となる。人によってはそちらの方が主になることもある。ということは服装も目的地に合ったものが必要になる。

靴も同様、ペダリングの他に歩くことにも適したものでなくてはならない。簡単に言えば、ペダルが踏みやすくかつ歩きやすい靴ということになる。さらに旅先でお洒落な場所に入ろうとすると、ズックのスニーカーというわけにもいかない。カジュアルシューズに見えるくらいの茶や黒の革製ツーリングシューズやウォーキングシューズということになる。自転車競技のように、ビンディングペダルに専用シューズでOK！なんて簡単に決めるわけにはいかないのだ。

そのような靴で乗るとなると、ペダルは必然的に幅広のラットトラップで、トークリップとストラップの組合せになる。超長距離自転車旅行では、クイル型やプラットフォーム型といった片踏みペダルよりも、両踏みペダルの方がよい。数万キロメートル以上走るとペダルも擦り減り、プレートのギザギザが平らになってしまうこともあるからだ。すり減って弱くなるとプレートが割れることもある。しかも海外ではペダルネジの規格が合わず交換修理すらできないことも考えられる。その点、前後のプレートが対称な両踏みペダルであれば、単純計算で片踏みペダルの2倍持つということになる。鉄プレートやステンレスプレートであれば片踏みペダルでも問題はないが。

●なぜ旅行用自転車のキャリヤは鉄のパイプ製なのか

旅行用自転車のキャリヤは荷物を入れたバッグを載せたり掛けたりするもの。サイクリングが盛んなヨーロッパでは、どちらかと言うと掛けるといった使い方が多い。またその大きさもバッグのサイズに対しても小さい。これはバッグ自体の変形を利用してキャリヤにかかる応力を分散させるため。さらにキャリヤには前後・左右・上下とあらゆる方向から力がかかる。つまり引張・圧縮・せん断・曲げ等様々な応力が発生することになる。となるとキャリヤには断面の丸い素材でかつ軽量化も必要になることからパイプ材が好ましいということになる。それに加え壊れにくさと修理性も重要になることから、降伏点が高く溶接修理が容易な鉄製が望まれる。

キャリヤの防食処理としては、表面が硬く滑らかで摩擦に強いクロームメッキ処理が好ましい。キャリヤは常にバッグとの摩擦にさらされているからだ。キャリヤの腐食や摩耗、バッグの擦り切れを防ぐには、やはり角がなく表面の滑らかなクロームメッキの鉄パイプ製ということになる。

では実際80000km近く走るとバッグやキャリヤはどうなるかというと、意外にもバッグには特に大きなダメージはなく、帆布の既製品でも、擦り切れて穴が開くことはなかった。ところがキャリヤはバッグが擦れた部分のメッキはなくなり、さらに平らになり、断面は「D」の字になっていた。

そのようなことから、キャリヤは、バッグとキャリヤの接触面積が広くなる太目のパイプ製がよいということになる。また、キャリヤには荷物を運ぶという機能の他に、ドロヨケを安定させたりヘッドランプを付けたりという機能を兼ねるものもある。

●なぜ旅行用自転車のギアレシオはフロントが48T（アウター）×32～36T（インナー）、リアが14か15T（トップ）×24～26T（ロー）が好まれるのか

筆者が世界一周に使ったキャンピング車のギヤは、フロントが48×34T、リアが15・16・18・21・25Tだった。最も使用頻度が高かった組合せは48×15または16Tで、平らな舗装路はほとんどその組み合わせだった。実際フロントには32Tぐらいが欲しかったのだが、マイティツアーという頑丈なチェーンホイールを採用したため34Tとなってしまった。

しかし実際に世界の道を走ってみて、それ以上軽いギアが必要になることはなかった。もちろんこれは20～30kgの荷物を積む超長距離用自転車の話であって、普段乗る小旅行用自転車はフロントが48×32T、リアが14・15・17・20・24Tの組合せだ。

わが国ではフロントの48Tというギヤは旅行用自転車の定番で、クランクとギヤ板の一体型のものはほとんど48Tとなる。何となく不思議な気もするが使ってみると何となくこ

の歯数はちょうどいい感じがする。ちなみに競技用自転車では52Tが一般的のようだが。

フリーホイールはトップが14もしくは15T、ローが24～26Tのものをスタンダードフリーと呼び、これより歯数差の狭いものをクロスレシオ、広いものをワイドレシオと呼んでいる。一般的なボスフリーホイールでは、13T～34T間の組合せが可能だ。多くの旅行用自転車は、フロントが48～32T、リアが14～24Tのギヤが使われている。実際、自転車旅行をしていても48×14Tよりも重いギヤや、32×24Tよりも軽いギヤが必要になることはほとんどなかった。

考え方にもよるが、めったに使わないギヤを保険のように装着しているよりも、良く使うギヤ周辺をクロスレシオ気味にしておいた方が快適な走行ができるように思う。実際に走行中に使われているギヤは、フロントが1枚、リアが1枚の2枚だけ、あとはお荷物になっているだけでしかなく、その中にめったに使うことのないものがあるということはとてももったいないような気がする。めったにやらない下り気味の追い風の中を猛スピードで走ることや、急こう配の林道を無理に乗って上ることは考えなくても良いのではないかと思ってしまう。

さらにフロントのギヤを小さくすればするほど、リアのギヤを大きくすればするほど大きなトルクを車輪に与えることができるようになるため、チェーンやハブ、スポークに対する負担も大きくなる。超長距離自転車旅行では避けたいものだ。

●なぜ旅行用自転車のクランクは165㎜が多いのか

その昔わが国の自転車がまだまだ荷物運搬用として使われていたころ、クランクの長さは180㎜近くあった。多くの荷物を積み、ゆっくり走るにはこれくらいの長さが必要だったのかもしれない。

自転車の普及とともに、人の移動が目的になり、レジャー用としても使われるようになると、クランクの長さは165㎜が一般的となる。身長の1／10ぐらいがよいという経験値からの結果によるものだったようだ。それが日本人の平均身長の伸びとともに今では170㎜以上のものも多く出回っている。現在は165～175㎜ぐらいで落ち着いているようだ。

ちょっと旧い旅行用自転車向けのクランクは、165㎜以外のサイズは極めて少なく、あったとしてもそれに171㎜の2サイズぐらいだった。マニア垂涎のあのプロダイですら165㎜しかなかったことは有名な話だ。

誰にでもとっつきやすく、それでいて奥が深いのが旅行用自転車だ。底なし沼のような旅行用自転車の世界にはまりこみ、抜け出せなくなってしまったマニアも少なくない。

こんなにも素晴らしい自転車文化を絶やしてはいけないと思うのは筆者だけであろうか。（つづく）

RETRO CYCLES **浅麓堂** せんろくどう

●サイクロンブレーキセット BL-CL10 新品元箱￥10000　●初代シュパーブブレーキセット新品元箱￥15000
●旧グランコンペ GC750+GC162 新品￥15000　●ダイヤコンペ DC500G+DC144G パッド無し新品元箱￥5000
●ロイヤルグランコンペ 400 ブレーキセット金 / 黒・新品元箱￥15000　●ゼウス 2001 ブレーキセット新品元箱￥10000
●初代シマノ 600 センタープルブレーキセット新品￥6000　●初代 D/A ブレーキセット新品元箱￥15000
●ゼウスクリテリウム 69 変速 3 点セット新品元箱￥15000　●ゼウス 2000FD&RD 新品元箱￥20000
●ユーレースーパーアルビ初期型変速 3 点セット新品元箱￥25000　●ドッパーエコ RD 新品￥10000
●ユーレーサクセス FD 新品￥10000　●サクセス RD 中古美品￥12000　●ジュビリー前期型 W レバー新品￥3000
● TA ランドナー 46 × 36T 旧刻印新品￥15000　● TA ツーリスト 49 × 42 × 33T 旧刻印新品￥25000
● TA ツーリストクランク 160mm 新品￥20000 ●同 167.5mm フタ付き W 用 BB 付き新品元箱￥30000
● TA3 アーム 165mm+48 × 36T 新品￥20000　●ストロングライト PR300 ペダル新品元箱￥4000
●スズエジュノー SFQR32H120mm 新品元箱￥8000　●初代 D/A　SFQR32H120mm 新品元箱￥15000
●三信プロフェッショナル SFQR36H120mm 新品￥15000　●同 SFQR36H126mm 新品￥15000
●サンツアーシュパーブ LFQR36H120mm 新品元箱￥25000　●同 SFQR28H120mm 新品￥15000
●シクロウネクロモリロードフォークなで肩コラム長 165mm 濃赤ロゴ入り中古￥8000
●マルリン実用車用ロッド内蔵式ハンドル新品￥9000　※ B/E リム・タイヤ　ゴムペダル等有ります
●ダニエル＝ルブール著「イラストによるスポーツ車と部品の変遷」第 1 集ベロ出版・新品￥7000

※価格は消費税込み、サイズは芯 - トップ　※委託販売・買い取りもいたします。お気軽に御相談を。
※当店は古物商です。全ての商品は現状渡しとなりますので、極力現物を確認の上で御購入ください。
※営業時間 9:30 ～ 18:30　遠来の方は予め御連絡くだされば幸いです。御家族は付属農園で夏野菜収穫できます。

〒 384-0801　長野県小諸市甲 1457-12　　Tel&Fax 0267-22-4006

OKAMIサドル
¥8,200+税
BK・WH

ブルベランドナーバー ラウンド
¥9,300+税
380・400・420mm

ヴィンテージキャンピーブレーキフード
¥3,200+税
BK・GUM

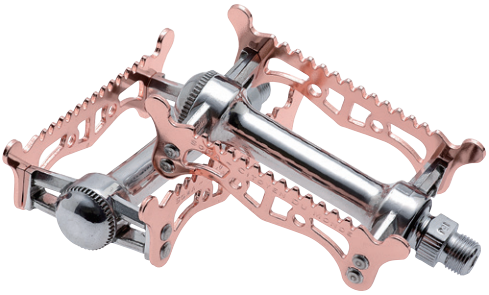
CHAMPS-ELYSEES
フロントラック
¥8,900+税
ステンレス製

オックスフォードバー
¥8,900+税
540mm

SOMA
FABRICATIONS

Planning by USA

トーピードゥレトロライト
¥11,000+税
1watt-LED
単四電池x4本使用



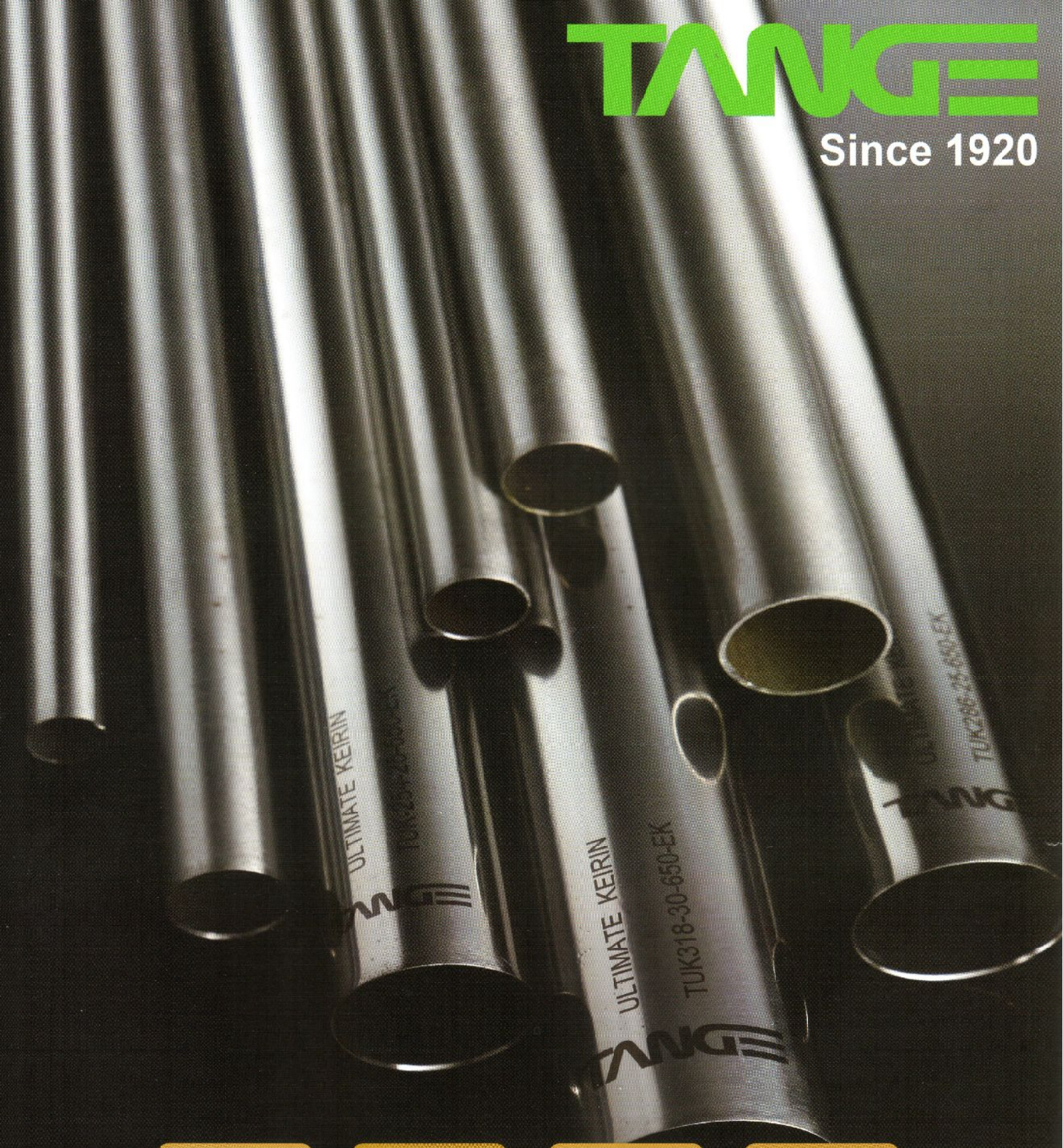
シトワイアン デュ モンド DLX
¥7,000+税
CP・コッパー MKS製

ダブルキックスタンド
¥8,500+税
サイズのアジャスト可能

エディソンレトロリアライト
¥5,300+税
単四電池x2本使用

グランドランドナーHD
¥7,200+税
650x42B パナレーサー製
トップ4mm厚Heavy Duty仕様

SOMA FAB Japan Dist. 東京サンエス株式会社 tsss.co.jp



ULTIMATE HEAT-TREATED EXTRALIGHT CR-MO DOUBLE BUTTED TUBES TANGE

ULTIMATE KEIRIN ★★★★★★★ HEAT-TREATED EXTRALIGHT CR-MO DOUBLE BUTTED TUBES TANGE

PRESTIGE JAPAN HEAT-TREATED CR-MO DOUBLE BUTTED TUBES TANGE

PRESTIGE HEAT-TREATED CR-MO DOUBLE BUTTED TUBES TANGE

CHROMIUM MOLYBDENUM STEEL CHAMPION No.1 DOUBLE BUTTED TUBES TANGE

CHROMIUM MOLYBDENUM STEEL CHAMPION No.2 DOUBLE BUTTED TUBES TANGE

CHROMIUM MOLYBDENUM STEEL CHAMPION No.3 DOUBLE BUTTED TUBES TANGE

TANGE日本総代理店：株式会社エンマバイシクルワークス
URL：http://www.enma-bicycle.co.jp　E-mail：info@enma-bicycle.co.jp

GO's View

長い現役期間

うちの辺は横田空域の隅っこにあたるので、結構いろんな種類の飛行機が飛んでいるのを見ることができる。もうじき退役のF4ファントムもお馴染みの機種で、いつも単機で飛んでくるJ79双発の音は、他と聴き分けることができるくらいだ。

このファントム、初飛行は1958年だから、今年で現役61年目ということになる。ライト兄弟の初飛行からファントムの出現までが55年だから、飛行機全体の歴史の半分以上の期間を飛んでいるということになる。軍用機は機種更新のペースがどんどん遅くなっているとは言え、なかなか凄い話だな。

これを貴方の自転車生活に置き換えてみるとどうだろうか。競技をやっている人だと機材はどんどん更新してしまうし、保管場所のキャパシティの問題もあるから、こだわりがなければ古い自転車は廃車にしてしまうかな。今ほど複数所有が一般的ではない時代には、文字通りに乗り潰してしまうケースもあっただろう。

そうしてみると、自転車を使い切るところまで使わず、かつ用途別にいろんなタイプの自転車を持ちたがるツーリング派が、最も物持ちが良くて、昔乗った自転車を今でも所有しているケースが多いに違いない。

ご多分に漏れず私自身もそうなので、現在のラインナップを見渡してみた。もちろん自分のために作ったハンドメイド車限定での話だ。事故で廃車になったり、人に譲渡や貸与でいなくなった自転車というのも数台あるから、ちゃんと完成車の形になっていて最古参なのは1983年の暮にできた細身のランドナーだった。36年落ちということになる。

体力的に元気なころだったし、併有台数もわずかなものだったので、この自転車は良く乗った。パイプが薄いこともあって、素人でもわかるくらいにフレームが柔らかくなっている。消耗品ばかりではなく、変速機までガタが出て交換しているから、まあお役御免に近いと言えるだろう。何年かに一度、昔を懐かしんでペダルを踏むことがある。

対して同じ時期に作ったロードレーサーは、ランドナーの1／10も走っていない。部品もひび割れてしまったタイヤ以外はほぼ最初のままだ。これは単に初めてのロードが欲しかっただけで、あんまり乗る気がなかったみたいだ。

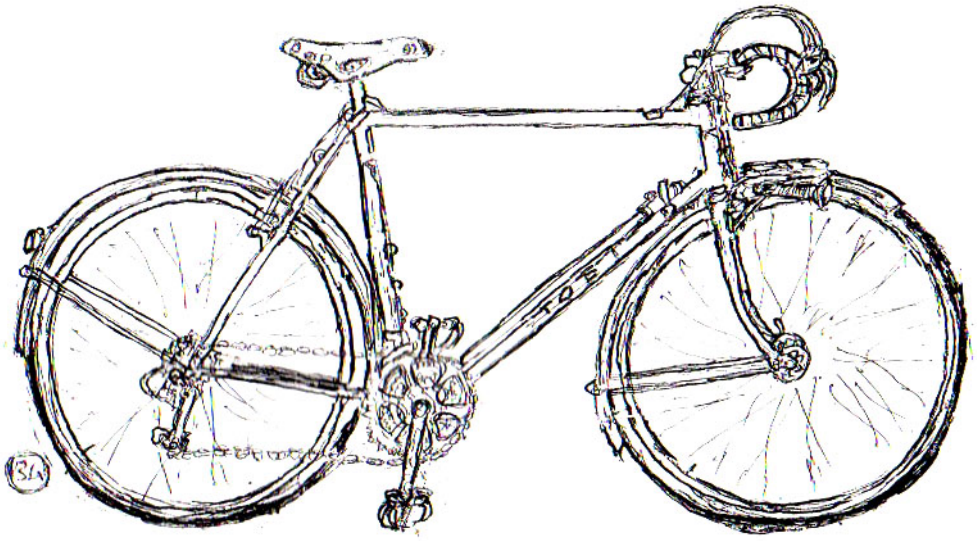
実は、今は自転車の形になっていないけれども、フレーム単体ではもっとずっと古いのがある。1974年製の42Bランドナーだ。他の自転車が増えるのに従って、オールランダーにストリップの山用自転車になったり、街乗り散歩車になったりしながら生き延びてきた。

3本クロモリで前後はハイテンだし、高校・大学でガジガジと使ったフレームだし、計算したら45年落ちなんだから、そりゃあかなりヤレているのは間違いない。でももう一度だけ塗り替えて、なんとか乗れるようにしたいと思っている。サイクリスト人生のあらかたを一緒にいた自転車に対する感謝の念なのかもしれない。

貴方の愛車で現役期間が長いのはどんなのですか？

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA パート 1

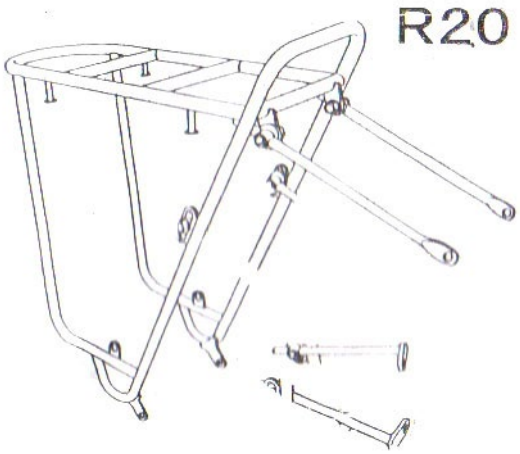
トップクラスのツーリストは TOEI に乗る



500、510、520、530、540 フレームサイズ扱う

【フレーム】トーエイ・ハセガワ仕様、ラグレスランドナー（カラー・ビーズオレンジ）
【フロントキャリア】トーエイ上記フレーム用、ネジ付
【タイヤ】ミシュラン 650x35B（アメサイド）
【チューブ】パナ 26x1・3/8
【リム】サンエクシード 650B【スポーク】星＃ 14 ステンプレーン
【ハブ】ENE ラージ
【リムテープ】サンエス
【チェーンホイール】TA ツーリスト・トリプル
【BB】スギノ・シールド
【ペダル】三ヶ島・シルバンツーリング
【トークリップ】ゼファール【トーストラップ】ゼファール
【チェン】イズミ 3/32 ブラック
【フリー】シマノ 6S マルチ
【シフトレバー】カンパ凹レコード
【FD】カンパ＃ 980 ロング
【RD】サンエクシード・ロング
【ブレーキレバー】ダイヤコンペクイック
【ブレーキ】マファック・クリテリウムカンチ
【ハンドルバー】ニットー・ランドナー
【ステム】ニットー・NP
【バーテープ】サンエス・コットン【バーエンド】ニットー・アルミ
【ベル】サンエス・メッキ
【サドル】ブルックス・スタンダード革
【シートピラー】トーエイ・アルミ切削バフ 26.8
【クランプ】ブルックス・スチール
【マッドガード】本所・ランドナー＃ 40 丸型
【ライティング】キムラ・アルミ切削 LED 単 3x2 本
【リフレクター】キムラ・アルミ切削 38mm
【インフレーター】フレームによります。ゼファール・ソリブロック or ラピーズ
完全組立車　430000 円
インフレーターにより若干価格変更あり。

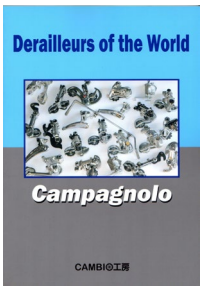
◎希望により部品変更します。
◎フレームのみの販売も行います。
◎部品持ち込みも可です。
◎今回デラックスパーツモデルで、後日普及モデルを作ります。
◎完成車は輪行可能です。

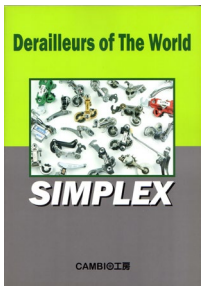


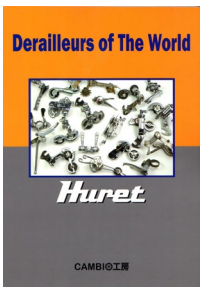
この夏、ロングランでキャリアを付ける人が来て、キャリアを「どう付けるか」考え込みます。
フレームにダボがないから、バンドで付けるしかなく、フレームの塗装にもよくないし、このトーエイ・ハセガワ仕様のフレームは上下に 4 ヶダボを付けているので、特に R ― 20 のリアキャリアを推奨します。
キャリアが完全な状態で付きます。荷物が楽々入る大きなバッグを支えるこのキャリアは、ロッドを替えるとブレーキ台座にも付く優れものです。キャリアは真のツーリング車の最重要アイテムです。

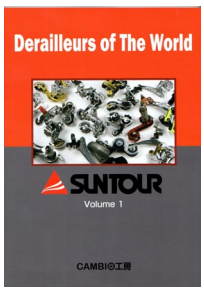
SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA パート2

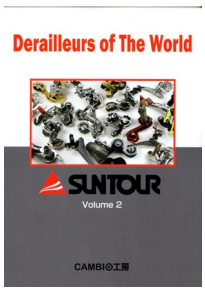
BOOK











パーツの花、変速機の歴史を知ろう。
「ディレーラー・オブ・ザ・ワールド」
◎サンツアーのみサンツアーのカップコースター差し上げます。

A 1356	CAMBIO 工房	カンパニョーロ	1 冊	¥3,000
A 1357	CAMBIO 工房	サンツアー（No. 1、2）	1s	¥5,000
A 1355	CAMBIO 工房	ユーレー	1 冊	¥2,500
A 345	CAMBIO 工房	サンプレックスの本	1 冊	¥3,500

ヴィンテージパーツ

A 759	ラディオス	ダイナモ	1 ヶ	¥4,500
A 1259	ユニカ	#55 シームレスサドル（ブラック）	1 ヶ	¥17,000
A 395	ユーレー	ジュビリー RD ロング	1 ヶ	¥25,000
A 1037	チネリ	チャンピオンドモンド	1 本	¥13,500
A 1052	セライタリア	シームレスサドル（チタンベース）	1 ヶ	¥10,000
A 1141	シマノ	デュラエース 7703 トリプル BB 付（レストア）	1s	¥30,000
A 269-2	シビエ	JOS 型ヘッド付ブロックダイナモ（凹有）	1 ヶ	¥17,000
A 271	シクロ	ランドナー RD	1 ヶ	¥39,000
A 1334	サンプレ	SLJ-CP RD（ショート、レストア A）	1 ヶ	¥30,000
A 1063	サンプレ	SLJ 前引（ゴールド）FD	1 ヶ	¥7,100
A 239	カンパニョーロ	BB シャフト（各種）	1 本	¥5,400
A 1358	カンパニョーロ	50 周年 FD（レストア）	1 ヶ	¥12,300
A 1359	カンパニョーロ	50 周年 RD（レストア）	1 ヶ	¥17,900
A 742	カンパニョーロ	新型スーパーレコード RD（レストア）	1 ヶ	¥20,000
A 820	カンパニョーロ	スーパーレコード新 RD（レストア）	1 ヶ	¥23,100
A 1049	カンパニョーロ	レコード FD（レストア）	1 ヶ	¥12,000
A 534	TA	刻印ランドナーリング 49 × 36	1s	¥18,000

ランドナーパーツ専門店

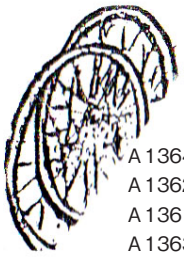
SETAGAYA

長谷川自転車商会

〒 154-0017　東京都世田谷区世田谷 1-45-5

TEL.03（3420）3365　月曜・木曜定休

ホイールセール



A 1364	マヴィック	チューブラー 36H（バフ、レストア）	1P	¥8,200
A 1362	マヴィック	GEL280（36H、レストア）	1 本	¥3,800
A 1361	マヴィック	モントレープロ 36H（バフ、レストア）	1P	¥8,000
A 1363	マヴィック	レコードドモンド（32H、シルバー、レストア）	1 本	¥4,300
A 1262	アンブロシオ	ネメシスチューブラーリム（32H）	1 本	¥12,000
A 690	アンブロシオ	モントリオール・チューブラー（36H）	1P	¥8,000
A 1360		フィアメチューブラー x デュラエース SFQRx 星バテッド	1s	¥34,000

取付パーツ

取り付けます！

A 1365	ニットー	F15 フロントサポーター	1 ヶ	¥8,600
A 444	ニットー	フロントキャリア F16（引っかけ式）	1 ヶ	¥5,100
A 1313		大型ダボつきリアキャリア	1 ヶ	¥4,000
A 1312		黒塗リアキャリア	1 ヶ	¥2,800
A 849		荷物倍増キャリアプレート	1 ヶ	¥1,500

ニットーのキャリアコーナー作る！
フロントキャリア、F バッグサポーター割引中。

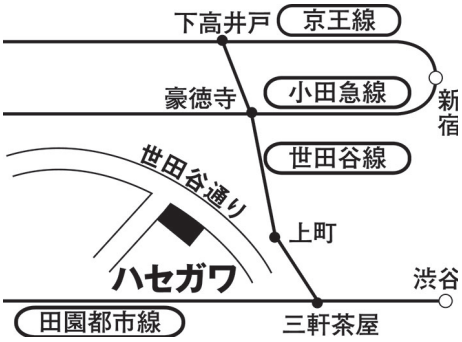
グッドパーツ

A 1369	マルト	サドルカバー（ひも 4 本）	1 ヶ	¥800
A 1366	マルト	RK-10 輪行袋	1 ヶ	¥5,100
A 1368	ベロックス	コットンリムテープ（10、13、17、22）	1P	¥530
A 1367	パナレーサー	ポリライトリムテープ（650、700）	1P	¥700
A 1273	グランボア	LED ヘッドライト	1 ヶ	¥3,670
A 1370	OST	バッグ用革ベルト	1P	¥900

ヴィンテージパーツ

A 1374	ストロングライト	#99 アウターリング（49T）	1 枚	¥4,300
A 1375	ストロングライト	#99 新型アウターリング（46T）	1 枚	¥3,800
A 1373	ストロングライト	トリプル BB セット	1s	¥13,700
A 1372	シマノ	チューブラー担ぐ人・中旗（横 560x750）	1 ヶ	¥2,000
A 1371	サンツアー	マーク入り大旗（横 1200x900）	1 ヶ	¥5,000

【通信販売】往復ハガキで購入予定商品の商品名・番号と数量をお知らせ下さい。運賃（包装代を含む）をお知らせします。商品価格、送料の合計を現金書留で送って下さい（当店は総額表示で、一部を除いて消費税はいりません）。



ツーリングの世界が、浅草にもあります。

泥除（いずれも前後本体のみ）　本所（H1-26N　¥6000、H2- オリジナル　¥6000、H27-700CN　¥6000、H29-26N　¥6000、H29-26 隠ジョイント　¥9000、H30-26 隠ジョイント　¥10000、H31-26N　¥6000、H35-700N　¥6000、H47- オリジナル　¥6000）グランボア（PJ650　¥6400、PJ700　¥6400）プチジャン（650、700）
アプレ・オリジナルアルミダルマ　¥400、その他ダルマネジ各種、アプレ・オリジナル軽量ステイ、その他ステイ各種
リム（1 本）　グランボア（スカラベ 650B　¥5000、パビヨン 650B　¥7600(DE)、パビヨンヴィンテージ 650B　¥7000、パビヨン 700C（DE）　¥8000、パビヨンヴィンテージ 700C ¥7500、アベイユ 700C　¥8000）アラヤ（SP-30［650A ポリッシュ、アルマイト］　¥3000、TX-310F［650B］　¥4600）アレックス［650B］（DM18　¥3200、EN24　¥4000）
タイヤ（1 本）　グランボア（セールブリュ　¥4000、セールヴェルテ　¥4000、シブレ 700　¥4000、シブレ　¥4000、リエール　¥4000、エキュルイユ　¥5000、エートル　¥4400、ルナール　¥4000、エキストラレジェ各種）パナレーサー（ツーリングカスタム 650 × 35A　¥4000、コルデラヴィ 650 × 38A・オープン　¥2900、アメ　¥2900、650 × 38B・オープン　¥2900、アメ　¥2900）仏式チューブ各種
ハンドルバー（すべて 25.4）　日東（B132AAF［390、400、410、420］　¥4250、B132AA［450］　¥4250、B135AA［390、420］　¥4250、B136AA［400、420］　¥4500、B112AAF［380、400、420］　¥4200、B113
バーテープ　VIVA・コットン（全 15 色）　¥1200、皮革製（グランボア　¥6800、BROOKS　¥8000、ジル・ベルソー　¥10600）
ステム（すべて 25.4）　日東パール 6、7、8、10、12　¥7500、テクノミック DX50mm　¥7000、BJ-30　¥7000、テクノミック DX50 のみ 26.0
ブレーキ（1 台分）　シマノ（BR-CT91　¥2800、BR-CX50　¥6900）、ヨシガイ DC980　¥6200、ディズナ（シルバー）［シュー別売］　¥6800、ミスターコントロール・カンティ・グランボアスペシャル ¥12000、グランボア・シュエット　¥18000、マファック・クリテ、マファック・レーサー　ブレーキシュー（ディズナ・クロスカンティブレーキシュー ¥7000、P エアロ・カンティ用アジャスタブル　¥5000、クールストップ・マファッククリテ用　¥3100、タンデム用　¥3500）、アーチワイヤー各種
ブレーキレバー　ダイアコンペ（135　¥2600、139　¥3600、204QC　¥3200、GC202　¥4800、GC202Q　¥6000）シマノ・BL-R400　¥3700、テクトロ・FL750　¥3100、レバーバッド各種、日泉ケーブル各種
クランク　サンエクシード・ファンライド SXC（165、170mm）　¥12000、BB 各種
チェーンリング　T.A. シクロツーリスト（アウター 42T　¥5100、44T　¥5200、46T　¥5350、インナー 26T　¥3750、28T　¥3900、5 ピン　¥3500、W ピン　¥8000）互換ピン各種、サンエクシード各種
フリー　IRD・ディファイアント（5 速　13 ～ 24T、13 ～ 28T）　¥10000、シマノ・サンツアー替歯
チェン　シマノ（CN-HG901［11 速］　¥4700、CN-6701［10 速］　¥2800、CN-HG54［10 速］　¥2500、CN-HG53［9 速］　¥1450、CN-HG40［5-8 速］　¥1000）、セデスポーツ
ペダル　三ヶ島（プライムシルバンロード　¥4000、プライムシルバントラック　¥4000、プライムシルバンツーリング　¥4250、シルバンロード・ネクスト　¥7000、シルバントラック・ネクスト　¥7000、シルバンツーリング・ネクスト　¥7000、シルバン・ストリーム・ネクスト　¥7000、BM-7 ネクスト　¥8000、アーバンプラットフォーム　¥4800、トゥクリップ・トゥストラップ各種）リオター
ディレーラー　マイクロシフト（FD-R52　¥4000、FD-R712F　¥5000、FD-R730F　¥5500、RD-R47S　¥6500、RD-R47L　¥6600）、サンエクシード SXFD34　¥5700、SXRD34M　¥8700、アテナシルバー
コントロールレバー　シマノ（SL-7900　¥7600、SL-7700　¥7500、SL-R400　¥3700）、サンエクシード（SXDT08　¥6200、SXDT10　¥7000）、ダイアコンペ　¥5000、エネシクロ　¥5000、アテナシルバー、ワイヤー各種
サドル　ジル・ベルソー（ガリビエ［チタン］　¥40000）BROOKS（B-17 スタンダード　¥14600、B-17S スタンダード　¥14600、チームプロクラシック　¥14600、チームプロクローム　¥18600、チームプロチタン　¥36000、B-17 チタン　¥36000、カンビウム各種）サドルオイル（ジル・ベルソー　¥1200、BROOKS［40g］¥1800、イデアルサドルグリス ¥800）サドルカバー（BROOKS［サイズ M］　¥1800、サーファス　¥1100）
シートピラー　日東・S-65（26.8、27.0、27.2）　¥6500、S-65・SM-2　¥8400、SP-60（26.0、26.2、26.8、27.2）　¥2000、エネシクロ（26.8 ポリッシュ、27.2 ポリッシュ）　¥6200
バッグ　オーストリッチ（F-104N［生成］　¥9200、F-104 スペシャル　¥9800（欠品中）、F-106　¥9700、SP-731 帆布　¥6600、SP-731 スペシャル　¥9000）
輪行袋　オーストリッチ・SL-100S　¥9200、ウルトラ SL-100　¥9500
キャリア　日東（M-12　¥9200、M-15　¥10000、CP-1、NR-20　¥6300、ZL-60P　¥12800（欠品中）
ヘッドパーツ　グランボア・ビンテージ　¥7000、輪行用　¥4000、タンゲ・MA60C　¥1500、RB-661
ボトルケージ　日東（R　¥5800、T　¥5800、80　¥8700、500　¥5800、1L　¥7000）
インフレーター　トピーク・ロードマスタープラスター　¥3000、16.5ｲﾝﾁ、18ｲﾝﾁ各種
リフレクター　キムラ製作所（RF-24　¥3600、28　¥3600、32　¥3600、35　¥3900、38　¥4200、42　¥4500）キャットアイ（RR-A22　¥400、RR-580　¥3000、RR-0286 ¥3000、RR-A04CP　¥300、RR-160N-BMR　¥600、RR-190-BMR　¥300、RR-190-GMR　¥300、TL-AU165-MG［グレー、黒］　¥1800）
チェーンプロテクター　VIVA・チェーンステーラバー　¥350、チャンピオン　¥350
本　ハンドメイド自転車工房・フレームビルダーの流儀　¥1600、クロモリ自転車の組み立てと調整　¥1800、カンパニョーロ変速機データブック　¥3000、サンプレックス変速機データブック　¥3500、ユーレー変速機データブック　¥3500、サンツアー変速機データブック　¥5000
［以上 2019 年 7 月 20 日現在／掲載の価格は予告なく変更することがあります］

CYCLE TOURING
オオマエジムショ
TOKYO ASAKUSA

〒 111-0035
東京都台東区西浅草 3-2-7-102
TEL&FAX.03-6802-7670
12:00-19:00（火・水・7 月休）
www.velo-apres.com

サイクルフィールド
2019 年 8 月号
令和元年 7 月 20 日発行

この PDF は、A4 でプリントアウトすることができるように制作しています。
●
紀行、メカ考察、口絵写真等の投稿をお待ちしております。
メーカー、卸商、小売店さんなどで、広告出稿をお考えの方は、以下までご連絡下さい。

紀行文等の投稿はテキストファイル（.txt の拡張子）でのみ、添付画像は jpeg ファイル（.jpg の拡張子）でのみ受け付けます。
また、投稿はこちらの判断により校正、短縮等の若干の改変を受けることがあります。予めご了承下さい。
●お問い合わせ
info@velo-apres.com
無断転載・複製を禁じます。© 有限会社大前事務所