CF

ジャパンバイクテクニーク出場記

夢の通い路…柳沢峠

材料置換とリラクゼーション

CYCLE FIELD 2019 10

La Bicyclette est ma compagne

感謝の季節

暑かった夏もそろそろ終わり、
実り豊かな彩の季節がやってきます。

● 京王閣フリーマーケット

コンタールマシン出走車展示予定です！
ご希望のものがあれば事前にお知らせください。
持参します。

日時　１０月６日（日）１０時～１４時　雨天決行

開催場所：京王閣競輪場　西門付近
入場料　：無料

★１０月のお休み

１０月３日（木）、１０月２３日（水）

● グランボア応援感謝セール

ＪＢＴ、ＣｄＭ／ＰＢＰ応援ありがとう特別セール開催します！

日時　９月２１日（土）１０時～９月２９日（日）１８時

アイズバイシクル店頭と通信販売でのお買い物いずれも商品代金を５％オフとさせていただきます。セールにオーダー車は含みませんが、ＰＢＰ完走記念としまして、フルオーダーでグランボアのブルベ用ランドナーをご注文頂いた方にはお見積もり総額から５％引きとさせていただきます。ご利用お待ちしています！

I'S BICYCLE KYOTO JAPAN

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

ジャパンバイクテクニーク出場記その2

オオマエジムショ／大前　仁

フレーム製作はどこまでいっても簡単にはならなかった。1カ所、精度が足りてない部分を見過ごすと、先へ行ってそのツケが常に回ってきた。後ろ三角をロウ付けし、上下ブリッジを付けた時点で、フロントフォークを作るのは諦めていた。そう、困ったときの梶原さん。手持ちの材料と図面を持って、そそくさと梶原製作所へと向かったのだ。

梶原さんは「フォークブレードくらい付けてくると思ったよ」と言いながら、作業を見せてくれた。梶原さんのやり方は、ブレードが曲がって必要なオフセットを出した状態の長さ（もちろん必要な肩下寸法の、である）を見込んでブレードをカットし、クラウンにロウ付けし、しかるのちに左右のブレードを一本一本、トーチで赤めながら曲げていくのだ。いわゆる熱間曲げである。

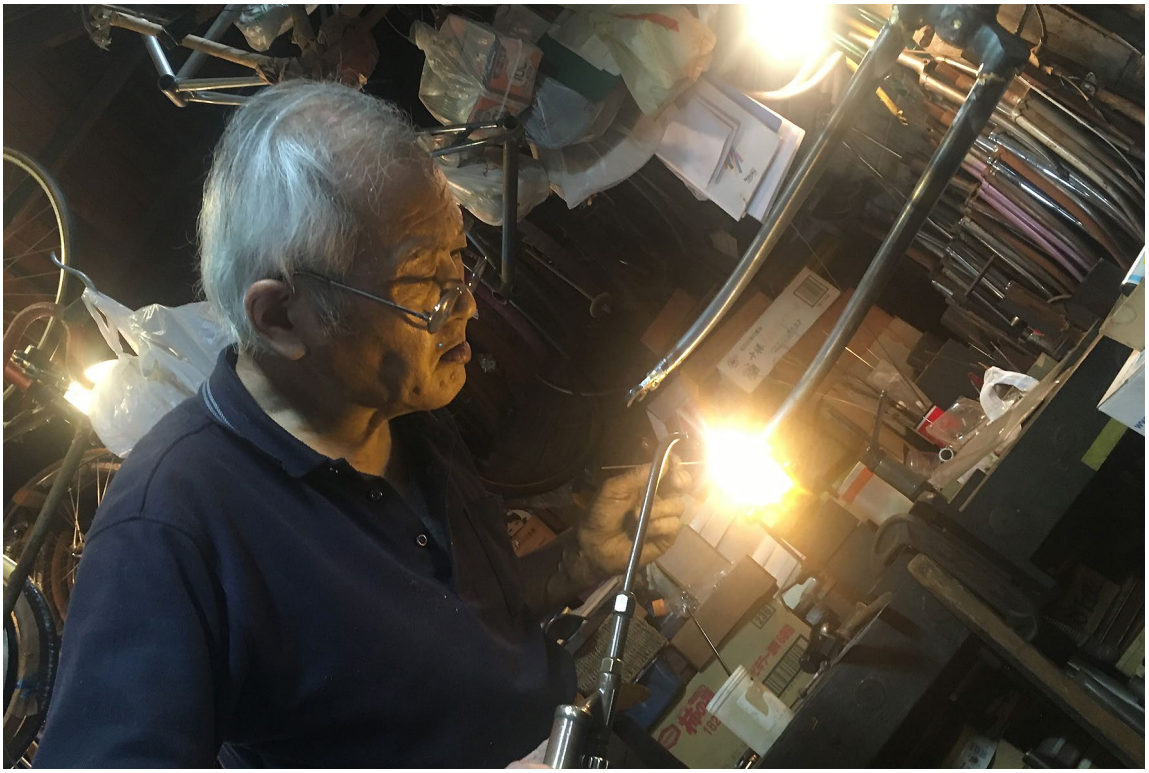
冷間だろうが熱間だろうが、マネできないものはマネできない。梶原さんオリジナルの曲げ型に合わせ、なるべく先端までキレイに曲がるように作業していく。「こんなもんだろう」と測ってみて、そこがピッタリ65㎜オフセット。そうやって左右を曲げ、フライスでエンドの溝を切って、エンドをロウ付けする。「軽量化なんだよな」とエンドとブレードのスキマをロウで埋めることはしない。埋まりそうになったらフッと強く息を吹いて風穴を開けてくれた。

カンティ台座は僕が付けたのだが、このフォークの重量は642グラム。プレスのフォーククラウンが軽量化に大きく寄与したが、もちろんそれは剛性の低下にも寄与していた。「フォークの剛性って言うけど、クラウンの剛性が一番大きいんだよね」とはM・マキノサイクルファクトリーの坂西さんの弁。

もうジャパンバイクテクニーク当日まで時間がなかった。ダッシュで塗った塗装はフレームが39グラム増、フォークは6グラム増。この辺は詰め切らなかったけど、やるならもちろん未塗装だろう。オオマエジムショのオリジナルブランド「アプレ」のヘッドバッジは真鍮製で19・6グラムもあるのだが、自分の自転車のレーゾンデートルを考えるとき、このバッジの有無は結構気になった。「イベント中はフロントバッグで隠れるんじゃないか」と、結局バッジは諦め、アプレの貼りマークから一文字「S」を頂戴してオッケーにした。この「S」はもちろんスペシャルのSである。

パーツのセレクションはおおむね終わっていた。フロントシングルにするという点でチェーンリングが決まり、ローギヤを1対1にしたかったのでリアスプロケットとの兼ね合いで34×11〜34となる。もちろんスプロケットは11速デュラエース……があれば軽いのだが、デュラエースのリアメカはロー34まで届かないので、スプロケットがあるわけはない。というわけでアルテグラ、R8000シリーズを投入。

リアディレーラーは同じくアルテグラGSが一番軽いが、シングルテンションで輪行しづらい点がどうしても気に入らず、一世代前の6800を用意。シフターはこちらも一世代前の9000系バーエンドコントローラーを右だけ使う。そんなことをするから当店にはこのバーコンの左が2セット余っているわけだ。チェーンももちろん最高級のHG901が軽い。



ブレーキは、要求する制動性能を承知して、わざと旧式なカンティブレーキ、マファック・タンデムを投入した。もちろん最初からそう考えていたので、カンティ台座の位置もこれ専用、必殺現物合わせである。何しろマファック・タンデムときたら1個49・4グラムと軽くて、メンテナンス性も高い。制動能力も今どきのクールストップを装着し、正しい台座位置にセットすれば、そこそこ効くのだ。ブレーキレバーはオーナー希望のディズナ・ジェイリーチである。

ハンドルバーはもうこれしかないくらいに軽いショートリーチ、ワンバイエスのジェイカーボンアーク26だ。ほとんどのカーボンドロップバーが31・8クランプになった現在、クランプ径26㎜のこのハンドルはありがたい。ただ軽いだけでなくランドナーらしいシルエットを残したかった僕は、おサイフも軽くなるこのハンドルを躊躇なくチョイスした。

ステムは日東・テクノミックデラックス（テクノミックのボディにパールのクランプボルトを装着したもの）を用意し、梶原チューンでエクステンション部を中空にしてもらった。梶原さんの考えでは引き上げ棒のところまで全部中空にすると弱くなるとのことで、「寸止め」（梶原さん）でドリリングは終わっている。もちろん引き上げ棒は昔のパールの軽量化キットを使ったが、やっぱりこれは柔らかい。丁寧に扱わないと、すぐにアーレンキー穴がナメてしまいそうだ。

同じくラ・クランクにも梶原チューンが施され、肉抜きがされている。チェーンリングはシングルスピード用のウルフトゥース、オルタナティブの北澤さんに無理を言って分けてもらった。

ホイールはオオマエジムショオリジナルのカーボン、パックスプロジェクトによるリムブレーキ用スペシャルリムだ。トラディチオーネの軽量ハブとDTレボリューションで、650Bサイズのリムブレーキ用ホイールとしてはかなり軽い（そして強い）ものができあがっている。タイヤはマージンをとってグランボア・リエールのエキストラレジェではなくノーマルバージョン。そしてチューブは何とか間に合ったダイワボウプログレス（ソーヨー）のプロトタイプ、ラテックスチューブが装着された。

ただ軽いパーツを寄せ集めたエセランドナーじゃなくて、サイドビューはしっかりランドナーにしたかったから、カーボンを外すという意見もなくはなかった。しかし、丈夫でかつ軽いカーボンを使わないのは現代の軽量車チャレンジとしてはいかにももったいなかったし、サドルとかピラーとかステムとかクランクとか、色的にもシルエット的にも目立つ部分にカーボンを使わなければあまり気にならないのではないか？　もうどうせ変速機とかは黒かったりするので、ブラックパーツを全部排除するのは無理っぽかったし、要所要所でカーボンを使うのは僕的にはオッケーだった。もしかして全部使い切ってないのは、台所事情のせいかもしれないけど。

だめ押しでピラーをカットしたり、革サドル（ブルックスB17チタン！）に穴を開けたりしたが、おそらく楽に8キログラム台は達成しているだろう。製作途中では「ドロヨケにも穴を開けたりして（笑）。それじゃドロヨケの意味をなさないよな」なんてつまらない冗談を言っていたものだが、どうやら自転車の重量だけは、ジャパンバイクテクニークで勝負になる線に仕上がったようだった。

ブレーキワイヤーやペダルを付ける前なら7キロ台という夢のような数字だったが、バーテープまで巻いてみると8・4キロという、軽いんだけどそれほどじゃない、満足も中くらいな感じで自転車はできた。オーストリッチからはプロトタイプのフロントバッグが、そして出発直前にはキムラ製作所がまた軽いライトを作って持ってきた。キムラ君はつくづく商売がうまかった。

（つづく）

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

Go's View にホッコリさせられて

鈴木邦友

「あなたの愛車で現役期間が長いのはどんなのですか?」本誌8月号のGo's Viewの文末の言葉に、思わず筆者も一筆させていただきたくなった。Goさんと筆者はどうも同じ時代を過ごしてきた方のようで、自転車に限らず文中に見え隠れする人物像や風景、物、特に乗物は共鳴させられるところが多い。「同じような自転車少年だったのだろうな～」等と勝手に想像を膨らませていただいている。

仏国の名車は「ルネルス」、イタリアのフレームチューブは「コロンブス」、シマノのコンポは「ジュラエース」、仏国の変速機は「ユーレー」、ペダルは「レオタード」、タイヤは「ユッチンソン」、シマノは「333」、サンツアーは「888」、公道競技車は「ロードレーサー」、自転車以外でもフォードのスポーツカーは「ムスタング」と、普通に口に出る方なんだろうな～と。

筆者が自転車を趣味にしたころの愛車は、当時流行っていたジュニアスポーツがベース。その頃は、男の子の場合中学に入学するとそのお祝いに変速機付きのスポーツ車を買ってもらうという流れがあって、ご多分に漏れず筆者もそれにあやかることになった。

ほとんど鉄の部品構成で、一般的にはセミドロップハンドル車が多かったのだが、以前からサイクリングに興味を持っていたこともあって、購入時にドロップバーに替えてもらった。格好は一応サイクリング車ではあったが、はっきり言って専門誌に出てくる本格的な旅行用自転車とは全くの別物だった。

当時はサイクリングブームまっただ中で、輪行サイクリングがトレンド。専門誌でも輪行特集が多く、「輪行車への改造」という企画を参考に、愛車を輪行車へと改造することになった。

まずハブナット。本格的な輪行車にはクイックレリーズが使われていたが、当時はまだ中学生だったこともあり、予算的にも技術的にも追いつかず、当然のごとくウイングナットで我慢することになった。

シートポストの固定方法の改造には苦労させられた。愛車はブリヂストンのダイキャストフレームで、アレックスサンジェのようにシートポスト上部のボルトで斜臼を引き上げて固定するものだった。そんな中、某専門誌に「ダイキャストフレームのダミーのシートカラーに鉄鋸で切り込みを入れ、一般的なシートピン固定方式に変える」という記事が載っていたのでさっそく挑戦。シートピンにはクイックレバー式のものを組み込むことで、簡単に抜き差しができるようになった。

ブレーキにも泣かされた。なんとフロントはサイドプル、リアはディスクブレーキだったため、タイヤを外すのに一苦労、しかもブレーキレバーからワイヤーを外すことすらできない状態だった。別の雑誌の記事に、「センタープルブレーキに換装することで輪行が楽になる」という

ものがあったので、お小遣いをはたいてブレーキセットを購入。アウターストッパーにはクイックレリーズとアジャスター付きのものを組み込んだ。同時にヘッドのベアリングはリテーナーに換装し、上ワンから上部をマイクロアジャスターに入れ替えた。

10速化は思ったよりも苦労はなかった。BBシャフトを入れ替えることなくインナーギヤを装着することができたからだ。しかもコッタードクランクだったため、手持ちの道具で対応できた。フロント変速機やダブルレバーも取付説明書に従い、フロント変速機とレバーを取り付け調整するだけですんだ。後変速機がダブルテンション式の超ワイドなものだったため、チェーンの調整もいらなかった。ただしチェーンホイールがオーバルギヤだったので、変速の度によくはずれてくれた。

じゃまなリヤキャリヤやスタンドを外し、バーテープをビニールからコットンに替え、ボトルケージはシートチューブに穴をあけタップでネジを切り、高級車ばりの直付けとした。性能はともかく、これで一応旅行用輪行車としての機能だけは備わった。

その頃からマニアの集まるサイクルショップでアルバイトをし、夏休みや冬休みには貯めたお金で半月ほどの長距離サイクリングをするのが楽しみだった。

高校に進むと、初めて本格的な旅行用自転車に手を出した。吊るしではあったが軽量ハイテンラグレスのランドナーフレームを購入したのだ。オール直付システム、ストドロ、カンチブレーキ台座付き……、本格的な旅行用自転車フレームだった。

パーツはバイト先から型落ち品や売れ残り品、お客様が置いて行った中古品を低価格でわけてもらい、なんとか雑誌に出てくるような旅行用自転車に仕上げることができた。中でもバイト先の先輩から譲っていただいたマファックのブレーキセットやサンプレの変速機は、マニアの仲間入りをしたような気にさせられた。

ところがだ、その自転車に問題が発生した。キャンピングキャリヤをつけ荷物満載で走っていた時、なんとフロントエンドのキャリヤダボが折れてしまったのだ。キャリヤダボはエンド一体式ではなくロー付だったため、こうなるのも当然。針金で固定しだましだまし旅を続けることはできたのだが、そのおかげでハブは傷だらけになってしまった。修理といってもフロントフォークを買い替えなければならない。そうなると全塗装になる。そんなとき大阪のサイクルショップトモダのパーツリストに、溶接小物や溶接用の道具が出ているのを発見。溶接の方法等も書いてあったので、「どうせ全塗装するなら」ということで、自分で改造を加えてみることにした。まずはボカマの650Bクラウンのフロントフォークを購入。溶接器具や切削道具をそろえ、溶接小物、ロー棒、フラックス等を注文した。

はじめは簡単なところから。治具でしっかり固定しておけばハンダ付けなみに簡単ということがわかった。面倒臭いのははみ出したローとフラックスを削り落とす作業だったが、それも慣れてくればローがはみ出ることもなくなった。ブレーキケーブル、変速機ケーブル、ダイナモコードは完全内蔵、ルネルス式のダイナモ起倒レバーや松葉型ブレーキストッパー、シートテール、ブレーキはね止め棒、キャンピングキャリヤダボ、チェーンステーゴムベルト、エンドの小型化と面取り加工、ボカマクラウンのひげ伸ばし、ドロヨケ隠し止め、ラグレス部のスムージング等。塗装は専門工場に出し、自分で線引きを入れたため、なんともゴージャスなフレームに仕上がった。

パーツもそれに負けじと、ストロングライト49DにTAのトリプル、サンプレのスーパークリテ3点セット、サドルはイデアル#90軽合ベース、ハブはカンパレコードにサンプレ旧型クイックを組み込み、スーチャンのリムにユッチンソンのグローブトロッターを履き、マファックドライバーとハーフパッドレバー、レオタードの460D、ステンレスパイプ製ボトルケージにマーシャルの3点セット等、まさに専門誌に出てくるような「どうだ！」といわんばかりの自転車に仕上がった。大学時代は勉強もせず、もっぱらサイクリングと自転車いじりに明け暮れた。

その後社会人となり自転車業界で働くようになる。憧れの片倉自転車での勤務だ。そこで働きながら、自社の名車を次々に入手していった。社員ということで、型遅れの製品であればリーズナブルに分けてもらえることもうれしかった。片倉ファンならおわかりいただけると思うが、SC—15、RT、PR2、PR4、R1、R2、幻のSC—L……、今所有する自転車もその多くがその時手に入れたものだ。

そして前から温めていた世界一周の計画を実行することになる。もちろんその自転車も片倉製で、工場の倉庫で眠っていたSC—15のプロトタイプ（モデルチェンジのための試作車）のフレームに工作を加え、世界一周仕様にしてもらったものだ。

世界一周後も、なんとなく太いタイヤの自転車から離れることができず、ほとんどが650×42B。一般的にツーリズムとかキャンピングと呼ばれるもので、スポルティーフの一台を除きランドナーと呼ばれる軽快な小旅行車は一台もない。

Goさんと筆者の違いは、Goさんがオーダーメイドの世界を極めていらっしゃるのに対し、筆者はまだマスプロメーカー車の世界にとどまっていること。「いつかはオーダー」と531のパイプセットや仏国パーツなども準備はしてはいるのだが、典型的な日本人体型でサイズ的にはマスプロメーカー車でなんの問題もないことや、若いころ憧れていたマスプロメーカーの名車や希少車が入手できたこと、さらに憧れの自転車をイラストで描き出すことで満足してしまっていることもあり、そこから上の世界へ進めなくなっているのだ。正直「ちょっと負けているかな」なんて感じている。

ではそろそろこのへんでGoさんの問いかけに対する回答をさせていただくと、

現役期間が長い自転車のタイプは、太いタイヤを履いた4サイドのキャンピング車。具体的には片倉のシルクキャンピングとブリヂストンのダイヤモンドキャンピング。今のダイヤモンドは3台目。通算で40年以上もお世話になっている。

走行距離で長いのはシルクキャンピングで、8万キロほど世界を旅してきた。

最も旧い愛車は1974年製のブリヂストンのダイヤモンドキャンピングと1976年製の片倉のRTで、もちろんどちらも現役車だ。

Goさん！　これからもホッコリするような執筆を楽しみにしております。

バコースのオーダーバッグ

自転車のバッグといえばフロントバッグやサドルバッグ、サイドバッグにパニアバッグと相場は決まっていた。しかし近年、バイクパッキングの隆盛とともにかなり多種多様なものが出てきている。そして、そんなときこそオーダーメイドの格好いいバッグが目立つのだ。

既製品のサイズが気に入らないことはままある。とくにフロントバッグはフロントキャリア上面からハンドルバーまでの高さが人それぞれ違うのに、市場にあるバッグの高さはほぼ同じサイズ。そんな矛盾を解決するためにも、バッグをオーダーする必要がでてくる。

さらにデザイン面でも、「このポケットにiPhoneを入れたい」「このポケットはフタが欲しい」なんて希望をいとも簡単にかなえてくれる。そして値段は3万円くらいしかしない。バコースのカバンはちょっと安いんじゃないだろうか？

このカバンのオーダーメーカー、バコースについての詳細は文末にあるウェブサイトを見てほしいが、今日はバコースの社長に話を聞くチャンスがあったので、バッグの材料についてちょっと教えてもらった。

「うちで使っている帆布は6号と呼ばれているもので、織りの目が詰まっていて、パラフィンを染みこませてあるので、表面に多少水が染みこんでも、裏まで水がくることがない、ある程度の防水性を持っています」。

写真は黒い革の材料と、その革を同じ形に打ち抜くための『抜き型』（手提げカバンの持ち手用だそうだ）だ。「自転車用のバッグでも、補強部など直線的なデザインの革はカッターと定規で切り、バックルの留め革などは抜き型を作っています。革はタンニンなめしの『ぬめ革』と呼ばれるものをベースに、オイルを染みこませたものを使います」とのこと。帆布の色だけでなく、革の色も黒、ヌメ、濃い茶、薄い茶と4種類程度を選べるそうだ。サイズばかりでなくデザインも重視したフロントバッグ、いつかオーダーしてみたい！

http://www.bacchaus.com

RETRO CYCLES **浅麓堂** せんろくどう

●サブリエールロード 550mm 緑アルミフレーム＋栄 & シマノワークス軽量化パーツ組み込み中古￥700000
● SW スポルティフフレーム 500mm シルバー 700C ガード付きサイドプル仕様 R エンド幅 130mm 新品￥110000
●パナソニックロードフレーム 500mm 白 1986 年丹下№２ラグ付き R エンド幅 126mmW ボトル仕様中古￥3000
●杉野マイティーツアー 165mm+48 × 34T 中古美品￥20000　●エアロマイティー 170ｍｍ +52 × 42 T 新品￥20000
●ストロングライト 49(鉄)170mm フレンチ・カニ目キャップ付き＋サンプレコンペ 50 × 45T アダプター中古￥30000
●日東パール 9cm 旧ロゴ純正軽量化キット組み込み中古美品￥9000　●３ｔスライドステム新品￥6000
●初代シュパーブブレーキセット新品元箱￥20000　●初代 D/A ブレーキセット新品元箱￥20000
●カンパスーパーレコードブレーキセット・スモール・ナット式活字体新品元箱￥60000
● 700C 車輪前後セット・グランボアスカラベ 36H+ カンパヌーボ SFQR120mm 直 Q+ 星 DB 未走行￥20000
● 650 B車輪前後セット・グランボアスカラベ 36 H + カンパヌーボ SFQR120mmQ シャフト無しレストア済美品￥14000
●ロード車輪前後セット cdl 木リム 36H+ レコード LFQR120mmITA・Q シャフト無し中古￥35000
●ロード車輪前後セット・ニジーバッチ付き 36H+ マビック SFQR120mm+ レジナオロ 14-21T 前はラジアル中古￥10000
●ロード車輪前後セットアラヤエアロ１・32H+ シマノ 600 フリーハブ 126mm+6 段カセット 13-21T 中古￥3000
●月刊ニューサイクリング増刊スペシャルメイドサイクル総覧Ⅰ～Ⅴ・５冊揃　中古￥10000
●同ルネ・エルス特集　中古￥20000　●英語書籍　The Dancing Chain 2000 年　中古￥3000
●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、フレームサイズは C-T　※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　不定休につき遠来の方は予め御連絡くだされば幸いです。

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

夢の通い路…柳沢峠

文　大島良樹
写真　高橋裕晴

●夜半の旅立ち

その日は一日中、夢路を辿っていたような気がする。相棒と夜中の23時に出発したのだが、時間がたっぷりあると思いこんで夜明けまで終始だらだらと走ってしまった。ダイナモを点灯させていることもあってペースは怠惰とも思えるほどのろかった。

甲州街道の高尾から大垂水峠まで普段なら一気に上ってしまうのだが、途中でだらけて一休み。峠に着いた時も100mほど先の駐車場で腰をおろして長々と休んでしまうありさま。「今日はゆっくり行きましょうよ！」、「そうだね、急ぐ旅でもないし……」と。

国の名勝に指定された猿橋に午前4時50分着。ちょっと一息のつもりが二人ともなかなか腰を上げようとせず無為に時間が過ぎていく。午前5時20分、東の空が少し明るくなってきたので出発。今は無料となった新笹子トンネルにたどり着いたのは午前7時5分であった。出発してから8時間も経ったのにまだ94キロしか走っていない。前日の朝から丸24時間寝ていないので頭が冴えないし、足も鉛のように重い。雨は降ってはいないが空がどんより曇っているせいで気持ちが晴れない。

勝沼で国道をはずれて北に向かう。季節が過ぎてガランとした観光農園が左右に広がる。採り残されたぶどうがまだ奥の方に少しぶら下がっている。農園の主人はまだ店先に顔を出していない。留守番を言いつけられたのか、まだら模様の甲斐犬が2匹、地面を嗅ぎながらうろつき回っている。

小さな川を渡り道がS字状にカーブし始めると上り坂に突き当たる。午前8時28分、国鉄中央線の塩山駅に到着。左に迂回して線路をくぐると道の両側に軒を連ねた商店街が現れる。いつの間にか峠の上りが始まっていて、すでに相当急な上りである。

500mほど進むと左に小高い丘が見えてくる。昔は岩塩を産出した塩山である。道は相変わらず一直線の急な上りであるが所々に棚田や畑が出てきて少し気持ちが穏やかになる。

●由緒ありそうな山門

裂石の手前で重川を渡ると右手に立派な山門が現れる。門のほかには何もない。背の高い杉が何本か天に向かって伸びているだけである。有名な雲峰寺なのだろうか？　いやいや門だけということはないはずだ。しかもここから雲峰寺までは5～600mはありそうだ。距離が離れすぎている。では手前の塩山寺か？　謎である。山門は北東方向を向いている。その方角には街道から外れて左斜めに上っていく細い道がある。その先は塩山寺に行きつくように思われる。素人考えだがどうやらこの門は塩山寺の山門で、細い道は参道だったのではないだろうか？　間違っていたらごめんなさい。土地の人に聞けば教えてくれたであろうが、今もこの門の謂われは分からないままである。

このあたりから空がカラッと晴れてきて、気分もだいぶ盛り上がってきた。ペダルを踏む脚にも力が入る。相棒も晴れやかな笑顔になってきた。天気が良くなると寝不足もなんのその、二人ともにわかに元気になる。頭に重しを乗せられているよ

うなうっとうしさもすっかり吹き飛んだ。

山門から３００ｍほど進むと道は重川を渡って大きく左にカーブし、そのすぐ先でまた右にカーブして上っていく。裂石を出てから初めて現れた九十九折りである。二度もカーブを曲がって大回りするよりは川沿いの旧青梅街道を直登しようと意見一致。重川に沿って左右から岩がごろごろ突き出ている幅１ｍぐらいの旧道を上る。自転車を押したり担いだりしながら上ると一軒の民家の庭先に出た。ここで見てはいけないものを見てしまった。見てはいけないものとは？　ヒントは老婆の真っ赤な○○である。

●長い峠道

目を射るけばけばしい緋色に圧倒された我々はほうほうの体で逃げ出した。阿修羅もかくのごときかと思える勢いで重川沿いの旧道から九十九折りの急坂を自転車を押し上げた。

本道に戻って走り始めると今度は強烈な太陽が待っていた。木陰がまるで見当たらない。背中をじりじり焦がす陽の強さはとても晩秋とは思えない。山門から峠まで約９キロ、標高差は５８０ｍもある。４、５００ｍも走ると息が切れる。そのたびに二人で立ち止まって喉を潤す。ちょっと先の谷の凹みに沢の水が流れているのが見える。どちらからともなく「あの水、旨そうだな！」。近寄ると相当な勢いで熊笹の茂みの中から流れ落ちている。手ですくって口に含むと旨い！　相棒も甘い水だね！　と喜びの声を上げた。後ろを振り返ると霞んだ甲府盆地の先に富士山が間近に迫る。

だいぶ疲れてきたころ前方に峠の茶屋が見えてきた。手の届きそうな茶屋も近づくにつれ、手前の尾根がじゃまして見えなくなる。尾根を回り込むと道は峠と反対方向にそれていく。ヘアピンカーブを二度曲がって大きく沢の凹みを巻き、右カーブを曲がった先に突然茶屋が現れた。12時19分、標高１４７２ｍの柳沢峠に到着した。出発から１２８キロ、籠の国鉄中央線の塩山駅から17キロ、４時間弱の道のりであった。

●錦秋のダウンヒル

茶屋で食事をしたり写真を撮ったりしていたら、今まで見えていた富士山が雲に隠れてしまった。早く立ち去れ！　と言わんばかりの冷たい仕打ちである。相棒は地図を見ながら「先輩！　ここから奥多摩湖までほとんど下りですよ！」と教えてくれる。13時30分、二人揃って気分良く下り始める。すると景色が一変した。両側から山が迫りブナやかえでの紅葉が我々を包み込む。険しい岸壁がそそり立つ渓谷は山の端を山霧でうっすらと隠し、一幅の絵画のごとくである。峠を越えるとこんなにも雰囲気が変わるものなのか。一気に北国に来た感じがする。白樺の白と熊笹の緑のコントラストも目に鮮やかである。時々立ち止まっては二人でこの景色をうっとりと眺めていた。

途中「おいらん渕」の案内板が出てくる。名前の由来は武田家の金山を閉鎖するにあたり、用のなくなった遊女たちを宴会に誘って急流に突き落としたという言い伝えからきている。殺された人数から別名五十五人渕とも呼ばれている。相棒と二人ですぐそばまで降りてみた。滝壺の深い渕が眼下に広がる。まがまがしいほどの濃い緑色の流れが渦巻いている。ここに落とされたらひとたまりもないであろう。真偽のほどは不明だがなんともむごい話しである。

２時間ほど下ったあたりで自動車が一列になって停まっているのが目に入る。聞けば発破作業中で１時間ぐらい通行止めとのこと。紅葉狩りのドライバーたちもあきらめ顔である。やることもないので相棒と道端に寝っ転がって仮眠することにした。今日は11月にしては大変暖かい。横になるとたちまち眠くなる。運動した後のけだるさと寝不足で二人とも墜落するように眠ってしまった。

渓谷の底を這うように走る道は日暮れも早い。相棒に起こされた時、あたりはもう真っ暗であった。一瞬自分がなんでこんな枯れ草の上で寝ているのか理解できなかった。寝ぼけていたのである。昨日のナイトランの続きでここまで来たと錯覚してしまった。ずいぶん長い夜だと思った。昼間の記憶が抜け落ちてしまっていた。時計を確かめると一時間以上経っている。作業待ちの自動車は一台残らず出発していた。傍らの枯れ草の中で短い命を惜しむかのよう

にチリチリと虫が鳴き始めた。また夜が来てしまったのである。

●再びナイトラン

か細い一条の光が闇の中から一本の道筋を照らし出す。初めての未舗装路のナイトランである。６Ｖ３Ｗの明りでは地面の凹凸が良く見えない。時々凹みに落ちてドスンと衝撃を受ける。先を急ぎたいのだがあまりスピードが出せない。突然何かが飛び出してくるようで怖いのである。距離感が狂っているせいか、今どの辺を走っているのかかいもく見当がつかない。相棒に尋ねると「もうそろそろ丹波に着いても良いころだが……」と自信なげな様子。二人して少し心細くなる。

下り勾配が急になり、下りきったところでようやく丹波の集落が現れた。峠からここまで約17キロ、ほとんど人家のない寂しい道であった。駐在所の前のたった一つの裸電球が我々の心に灯をともす。電球の傘の下を大きな蛾がバサバサ飛び回っている。「もう11月だよ、寒くないのか?」思わず声を掛けたくなる。

薄明かりの中で相棒が地図を眺めている。「先輩！　奥多摩湖まであと9キロですよ!」。ヨッシャー！

急に元気が出る。ところが丹波の集落の先は結構急な上り坂になっていた。もう上りはないと安心していたので裏切られた気分である。ほんの５００ｍほどであるが早く帰宅したい気持ちをあざ笑うかのような坂道が堪える。右下の闇の中から多摩川の流れがザワザワと響いてくる。いく筋もの沢を集めて流れてきた多摩川はいつの間にか渓谷を深く掘り下げ、川面がはるか下方に遠のいていた。

相棒が立ち止まって後ろを振り返る。「先輩が後ろから照らすと前方に私の影ができるんですけど……」。相棒は決して無灯火で走っているわけではない。二人のランプの照射パターンが異なるからである。相棒のは割と広めに照らすタイプ。私のはＴ字型に照らすメリハリの効いたタイプ。照射範囲が狭い分、光が当たっている部分はかなり明るいのである。申し訳ないので走行ラインを彼の真後ろから少し右にずらした。

●突然現れる舗装路

帰り道を急ぐ自転車のタイヤから地面を噛む音が響いてくる。並んで走る二台の自転車が闇夜のしじまを破る。深い谷底で響いていた多摩川のせせらぎがいつの間にか聞こえなくなっていた。右下を見ると黒く淀んだ湖水のようなものが見える。多摩川なのか？　良く見ると流れが止まっているようだ。今日は月が全く姿を見せず真っ暗闇である。山と空の境界もはっきりしない。このあたりから下り坂が平坦になり、ダイナモが重たくなってきた。

「先輩、舗装路ですよ!」相棒が明るい声で後ろを振り向いた。すぐ右後ろを走っていた私も突然路面からの振動が消えたのを感じ取った。にわかには信じ難かった。こんな山の中に本当に舗装路か？　そのうちまた砂利道になってぬか喜びさせられるのではないか？　それほど唐突に現れた舗装路だったのである。

普通、舗装路との境目は段差があるはずだが、その時は全然段差を乗り越える衝撃がこなかった。ガタガタ音を立てていたフロントバッグが嘘のように静かになった。半信半疑のまま滑らかな道を走っていく。左カーブを曲がると民家が現れた。鴨沢の集落である。ほっとした。

家並みから伝わってくる人の気配になんとも言えない温かみを感じる。道路わきに裸電球が灯っているだけでも嬉しい。この集落に着くまでは「まだか?」「奥多摩湖はまだか?」と一種の悲壮感を漂わせながら走っていた。鴨沢にたどり着いてようやくこの先の行程にある程度の見通しがついた。肩の力が抜けていく。

タイヤにエアを補充して2キロほど走り、深山橋に到着した。橋の鉄骨をすかして黒々とした奥多摩湖が見える。「↑東京」の標識に、やっとここまで来たかと安堵の吐息が漏れる。ここはつい2週間ほど前、10月22日の日曜日、今一緒に走っている相棒と五日市から数馬峠を越えてたどり着いたところ。当時奥多摩湖の南岸にはダム建設のため故郷を追われた人達の廃屋があちこちに放置されていた。集落の中心と覚しきあたりの廃屋と二十三夜塔の横で昼寝をしたことが妙に懐かしい。

●暗闇のダウンヒル

奥多摩湖の曲がりくねった北岸の道を5、6キロ走ると小河内ダム方面への分かれ道にくる。ダムへは寄らず先を急ぐことにする。下り坂の長いトンネルに突入する。５～６００ｍほどもある素掘りのトンネルである。岩肌がむき出しのトンネルは地獄の底まで降りていきそうで怖い。照明は１００ｍおきぐらいにしかなくて薄気味悪い。

急勾配の下りはスピードが出る。相棒はトンネルの中、だいぶ先を突っ走っている。私も負けじと彼の後を追う。長短５～６か所のトンネルを猛スピードで走り抜け19時、出発から１６９・５キロを走って氷川駅（現在の奥多摩駅）前まで下りてきた。

駅前の店じまい寸前の売店で迷惑顔のおばさんから売れ残ったパンを買って頬張る。久しぶりに明りの下で腹ごしらえをして人心地がついた。ここまで来ればもう安心である。寝不足プラス汗と埃で黒ずんだ顔に笑みが戻る。腹がくちくなって安心したのか、ここで緊張の糸がプツンと切れてしまった。ここから自宅までまだ60キロもあるのに、虚脱感で腑抜けになりそうである。道路わきに座り込んでいると眠気が襲ってくる。昼間生温かかった空気がようやくこの季節らしい風に変わってきた。耳元を微かな北風が通り過ぎていく。足元に音もなく枯葉が吹き寄せられてくる。

前日の夜中に出発してから間もなく20時間になろうとしていた。「そろそろ行きませんか?」相棒の声に我に帰る。崩れそうな気持ちに鞭打って重い腰を上げた。「行こうか！」、「行きますか！」。二台の自転車は奥多摩街道を東へ向かって静かに走り出した。昨日の夢路を再び辿るために。山深い街道筋を二つのランプが仄かに照らしだしていた。

了

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

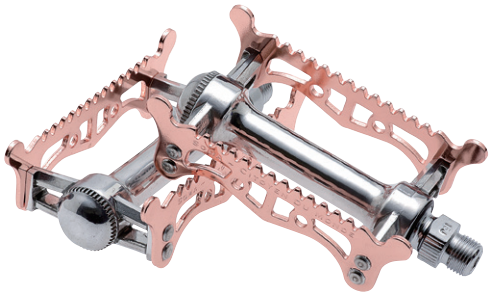
CHAMPS-ELYSEES
フロントラック
¥8,900+税
ステンレス製

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

GO's View

材料置換とリラクゼーション

例えばモノコックのような、構造を根底から変えてしまう画期的な技術を別にすれば、世の中の機械の軽量化は、材料置換とリラクゼーションによって進歩して来たと考えるとわかりやすい。

この場合のリラクゼーションはゆっくりのんびりすることではなく、不要な部分の肉を削るという意味である。身近な良い例がバテッドチューブで、両端ほどには強度のいらない中間部分を薄くして重量を稼ぐという発想だ。メルクスみたいに部品に穴を開けるのもそうだし、カンパのチェンホイールのレコードからスーパーレコードへの変化も典型的なリラクゼーションだ。

これに対して材料置換は、形状はそのままに比重の軽い別の素材に置き換える手法だ。カンパのリヤメカの、鉄レコからヌーボレコードへの軽合金化、さらに軽合金化できなかった上下ピボットをチタンにしたスーパーレコードという流れがわかりやすい。

ステンレスは普通の鉄に対して比重的アドバンテージはあまりないように思うが、実は自転車部品においては軽量材料扱いだったこともある。プロエースやユニークのプレートは、鉄→ステンレス→軽合と変化しているでしょ。

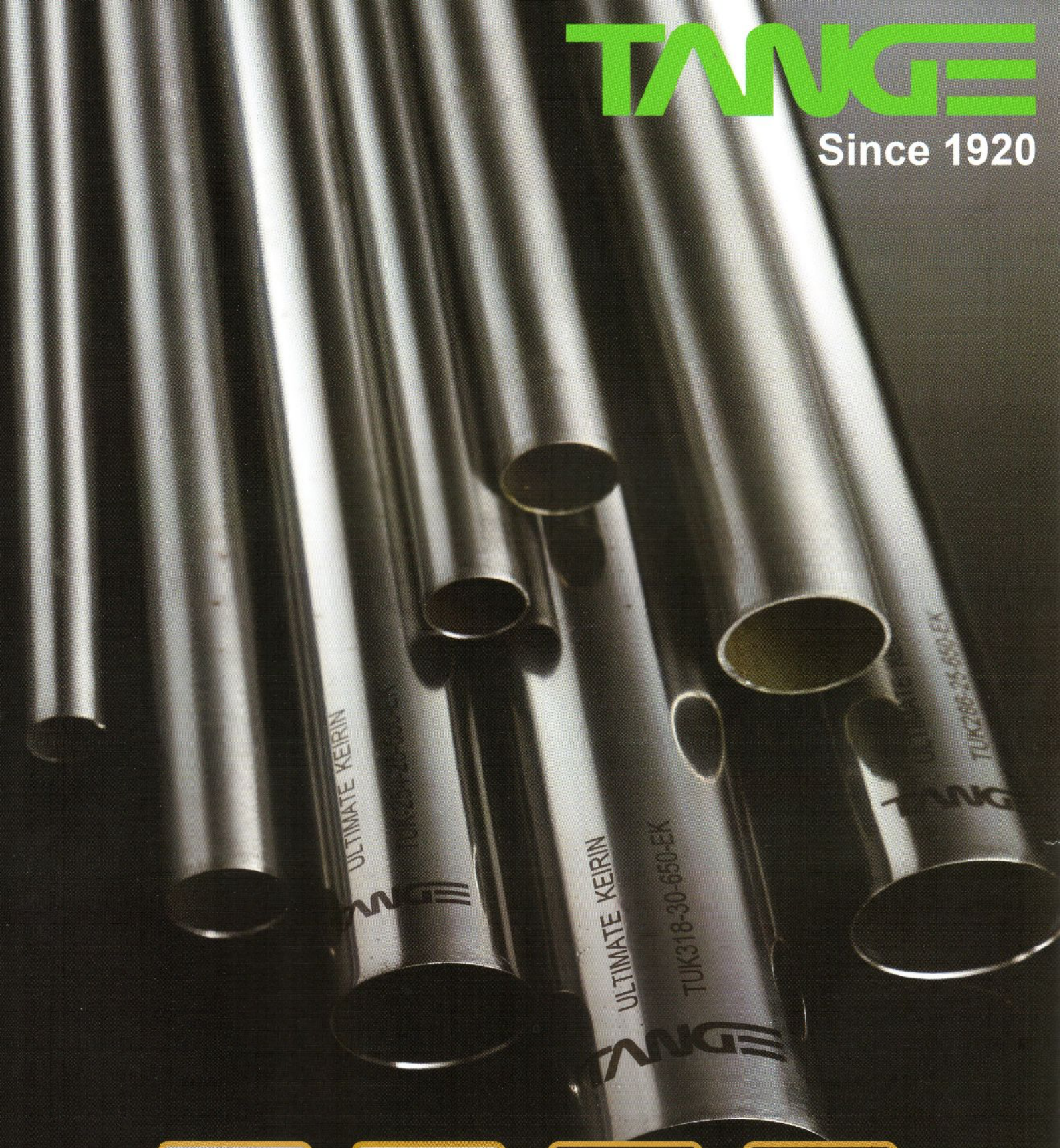
もちろんこの両者を混合した進化（軽量化）もあって、例えばランドナーのキャリアはムクの鉄棒→ハイテンのパイプ（割と厚肉）→ステンレスのパイプ（とても薄肉）だったりする。途中でムクの軽合の例もあったな。

皆さん大好きな軽量化パーツの類は、ほとんどが材料置換によるものだ。FTもオマスもVIVAも、鉄の部分を軽合に置き換える手法を取っていた。最初のシュパーブプロRDは、標準のシュパーブの各部のネジを、軽合に置き換えたワークスチューンバージョンだった。だからロゴなんかはシュパーブのままだったよね。

それに対してクレーンには、上下ピボットを中空ボルト（鉄製）にして20グラム軽くするというアフターパーツがあった。これはリラクゼーションだ。その後シマノには自製の軽量化アフターパーツはほぼないようで、これはどうも「軽量化できるならそれを標準に」というポリシーなんじゃないかと思っている。

鉄パイプ製のフレームに軽合金パーツを組み付けて、なるべく軽くしたい機械という点では、1930年代までの飛行機や1960年代までのレーシングカーが、自転車と同類と捉えることができる。実際ルネ・エルスなんかはその時代の飛行機部品の製造者で、それを自転車に持ち込んで成功した人なのだ。飛行機だと過度の軽量化による破損は、即墜落イコール搭乗者の生命に関わるが、自転車なら走行不能になってもたかが知れているから、コンクールデュラルマンで削りまくるのなんか随分気が楽だっただろう。

こうやってスポーツ自転車は軽く速く快適な乗り物へと進歩してきた。その時その時の軽量化技術を、この二つの手法に分けて見てみると、先人の発想や努力や背景を理解しやすくなるのでオススメなのだ。



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

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA パート 1

スタンダードもオーダーも、最高の…

TOEI RANDONNEUSE

トーエイ　ランドナー

旅行を目的として作られた車です。トーエイ長年の自転車作りの精神が結集したトーエイを代表するモデル。あなたの旅の良き伴侶として、旅に潤いを与えてくれる一台です。

日本で最初に本格的旅行車作りを手がけてきたトーエイのノウハウが各所に反映されているのが“トーエイ　ランドナー”です。旅行車に必要な機能を充分満足させると同時に、ひとつひとつの部分を芸術とまで言えるハンドワークで仕上げています。あなたのアイデアも充分反映させることができる趣味性の高い車でもあります。

フレームサイズ	mm(センター・トップ:10mm単位)
車種	
使用タイヤ	サイズ・銘柄：
ブレーキ	銘柄：
リアエンド幅	mm
塗装	

ツーリング車		
	基本仕様	オプション(追加料金)
パイプ	カイセイ022	
ラグ	ラグレス	□ ラグ付き
フォーク肩形状		
エンド	TOEIオリジナルエンド	□ エンドダボ追加 ※TOEIエンド以外になります
ブレーキ種類	カンティブレーキ	□ センタープル □ サイドプル
リアブレーキワイヤー	内蔵　入口(右上/右下/左上/左下/真上) ↓ 出口(右上/右下/左上/左下/真上)　※○で指定して下さい	
シートピラー径	ラグレス:26.8mm　ラグ付き:27.2mm	
ボトル台座	□ ダウンチューブ　□ シートチューブ　※1カ所　，追加	
ダイナモ埋込み台座(ダウンチューブ先端までコード内臓)	無し	□ 有り ダイナモ銘柄：
ポンプペグ	無し	□ 有り　1ケ 位置：　サイズ：
チェーンフック	有り	□ 無し
チェーンプロテクター	ゴム帯	□ 無し
シートステー形状	二本巻き	
ワイヤーリード	BB下回しパイプ式	
Wレバー台座	カンパ型	
Rブレーキアウター受け	松葉型	
フロントキャリア	無し	□ 有り(専用ネジ、キャリアダボ2ケ含む)
ヘッド小物	タンゲ　RB-661C	□ その他　銘柄：

価格	基本価格 ¥	オプション小計 ¥	総計 ¥
付属品	フロントアウター受け、シートピン、ゴム帯		

※オプションを選択する際は□に✓を付けてください。
※その他、不明な点はお気軽にお問い合わせください。

車種	
フレームパイプ	
ラグ	
フォーククラウン	補強　無・有
エンド	
フレームサイズ	mm
トップチューブ	mm
リアセンター	mm
ハンガー下がり	mm
フォークオフセット	mm
肩下寸法	mm
エンド幅	F　mm R　mm
ヘッドアングル	
シートアングル	
シートピラー径	
フロントセンター	mm
クランク長	mm
フロントギア歯数	×　×
ヘッド小物	
シートステイ上端形状	
シートピン形状	
タイヤ・リムサイズ	
ブレーキ銘柄	
ブレーキケーブル工作	
Rブレーキシートアウターストッパー	
ディレイラーレバー台座	
ディレイラーワイヤー工作	
ボトル台座(□印を図示)	補強　無・有
ポンプペグ(□印を図示)	寸法
チェンプロテクター	
チェンフック	無　・　有
ダイナモ台座埋込ネジ	
ダイナモ・コード内蔵	
ドロヨケかくしネジ	無・有(F・R)
ブリッジ補強工作	無・有(上・下)
クラウン貫通穴	無　・　有
塗装	
クロムメッキ	
キャリア	
オリジナルパーツ	
その他の工作	

※フレーム工作に関する事項は記入漏れのないようにお願い致します。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA パート2

ディレーラー・ヴィンテージ

A307	ユーレー	黒キャップジュビリー W レバー（ワイヤー付）（バンド）	1 ヶ	¥5,500
A1388	ユーレー	サクセスドッパー RD ロング	1 ヶ	¥39,000
A310	ユーレー	ルックス RD ショート（レストア）	1 ヶ	¥23,000
A1389	ユーレー	ルックス W レバー	1 ヶ	¥16,000
A1390	マヴィック	新型ディレーラー 3 点セット（ショート）	1s	¥26,000
A1096	サンプレ	#1000 RD（ショート）	1 ヶ	¥16,000
A1391	サンプレ	#1000 RD（セミロング）	1 ヶ	¥9,000
A632	サンプレ	# 4000RD（ショート）	1 ヶ	¥18,000
A1211	サンプレ	SX110 RD（ショート）	1 ヶ	¥12,000
A1260	サンツアー	シュパーブ RD	1 ヶ	¥9,800
A1358	カンパニョーロ	50 周年 FD（直付台座付）	1 ヶ	¥18,200
A981	カンパニョーロ	コーラス RD ショート（レストア A）	1 ヶ	¥13,500

ヴィンテージ

A1401	マファック	# 2000 刻印	1P	¥33,000
A1394	ブルックス	プロ革サドル（レストア C）	1 ヶ	¥11,000
A1393	ブルックス	プロ革サドル旧型	1 ヶ	¥21,000
A214	ストロングライト	右ワン回し	1 ヶ	¥3,900
A1396	ストロングライト	49D アウターリング 46T	1 枚	¥3,800
A1395	ストロングライト	49D アウターリング 51T	1 枚	¥3,900
A1065	ストロングライト	49D クランク（レストア）	1P	¥17,000
A1397	ストロングライト	外側 5 点リング 45T	1 枚	¥2,000
A1207	スーパーチャンピオン	650B リム（レストア、片方ハトメなし）	1P	¥19,000
A1298	シマノ	5s マルチフリー（14-32）	1 ヶ	¥5,000
A1399	ザックス	5s フリー（15 ～ 28）レストア	1 ヶ	¥8,000
A1392	クリストフ	二重トークリップ（サイズ M、片方少し長　珍品）	1P	¥2,350
A523	カンパニョーロ	レコード・ピラー（26.8 溝付）	1 本	¥18,000
A1400	ウォルバー	チューブラーリム 32H（黒）レストア	1P	¥5,000
A1297	イデアル	#80 革サドル（レストア C）	1 ヶ	¥13,000
A1398	TA	ツーリスト刻印リング（49T）	1 枚	¥5,600
A281		クランクエキストラクター（BB 芯ナット式用）	1 ヶ	¥1,800

タイヤ

A595	リッチー	レーススリック 700x23C（中古）	1P	¥18,000
A97	ミシュラン	650 × 35A	1 本	¥1,800
A107	ミシュラン	650 × 35B	1 本	¥1,800
A110	グランボア	700 × 30C	1 本	¥4,320

ランドナーパーツ専門店

SETAGAYA

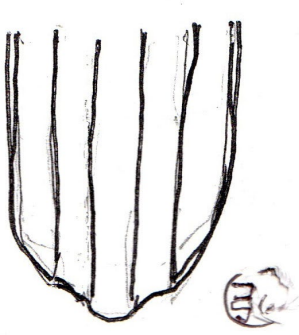
長谷川自転車商会

〒 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

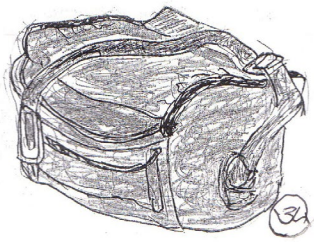
マッドガード

ステイ、ダルマネジ別売



A387	ホンジョ・トーエイ	H29-360（43mm、マヴィックタイプ）	1s	¥6,300
A490	ホンジョ	H31C（亀甲・ランドナー）幅 46mm	1s	¥6,400
A1328	ホンジョ	H47-26N（6 角・ランドナー）	1s	¥6,300
A815	グランボア	H79（両端凹）幅 58mm	1s	¥10,580
A1349	グランボア	5x11mm ダルマネジ（4 ヶ）	1s	¥1,620
A1348	グランボア	5x7mm ダルマネジ（4 ヶ）	1s	¥1,620

キャリア、バッグ　セール中



イギリス製では珍しいフロントバッグ。キャラダイスの klick fix 対応でいろいろな機能があり、当店で一部改造しています。

ニットー、オーストリッチ両製品特売中！

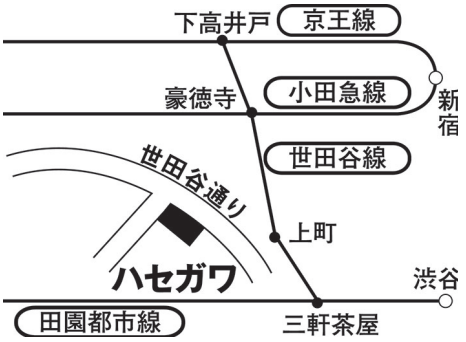
NITTO

Ostrich オーストリッチ

グッドパーツ

A1290	ニットー	キャリア用大ダルマネジ	1 ヶ	¥920
A1351	ナルゲン	OTF ボトル	1 ヶ	¥2,000
A695	シマノ	6s マルチフリー（14-28）	1 ヶ	¥2,200
A888	M	キャンピング用大型鉄ヘッドライト	1 ヶ	¥1,200
A1402		MTB ペダル	1P	¥1,500

【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、H1C-26N ￥8000、H2- オリジナル ￥6000、H3-700C ￥6000、H27-700CN ￥8000、H29-26 隠ジョイント ￥9000、H30-26N ￥6000、H30-26 隠ジョイント ￥10000、H31-26N ￥6000、H40-26N ￥6000、H47- オリジナル ￥6000、H47C-26N ￥8000、H50-26N ￥6000、H50C-26N ￥8000）20in 用各種（406、451）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、パピヨン 650B ￥7600、パピヨンヴィンテージ 650B ￥7000、パピヨン 700C ￥8000、パピヨンヴィンテージ 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、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、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、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
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㌅、18㌅各種
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 9 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］

〒 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

CYCLE TOURING
オオマエジムショ
TOKYO ASAKUSA

ポリージャポン 2019

日　　時● 2019 年 10 月 19 日（土）～ 20 日（日）
場　　所●リゾートハウス・クラーレット（長野県安曇野市穂高牧 2354-1）
参加費用● 25000 円（家族参加の場合 2 人目より 23000 円）（1 泊 2 食、記念品、記念写真含む）
イベント●パーティ
　　コンクールデレガンス①テーマ部門「重そうに見えて軽く走る自転車」
　　②レストア部門　車種不問
　　スワップミート
　　カルトクイズ
申し込み●浅麓堂までお問い合わせ下さい。

サイクルフィールド
2019 年 10 月号
令和元年 9 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