追憶の峠越え 2

車輪の話 Ⅱ

楽ちんサイクリングのススメ

CYCLE FIELD 2020 6

La bicyclette est ma compagne

サイクリストは無敵だ。

ひとつ峠を越えたら、また、次の峠を目指す。
途中には少し息をつけるところもあるけれど、
長いトンネルがあったり、
パンクしてしまったり、

大丈夫。
時には自転車を降りて一休みすれば良い。
サイクリストはきつい道中のその先を知っている。

@MIYAMA, KYOTO /2020 Spring

● ビデオチャット相談承ります！

完成車やレストアのご相談はできればご来店いただきたいところですが、今はそれもちょっと難しい。そこで、メールやビデオ電話でのご相談をお受けします。お気軽にお尋ねください。
LINE と Skype 用意できています！

● 5月と6月のお休み

お休み　6月3日（水）、6月23日（火）
3 のつく平日は京都のお店、アイズバイシクルはお休みです！

I's BICYCLE KYOTO JAPAN

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

追憶の峠越え2

風張峠

大島良樹

●二日連続の峠越え

1968年4月13日土曜日、武相国境の和田峠を越えて帰ってきたその日の夜にO久保君から電話がきた。

「明日、何か予定ありますか?」

「別にないけど、どうしたの?」

「いや、もし空いてたらどっか行きませんか?」

「そうだね、じゃあ、奥多摩の風張峠でも行こうか?」

「いいですよ、何時にしますか?」

「明日朝4時にうち来てよ」

「わかりました、4時に下で待ってます」

峠から帰ってきてまた翌日走りにいくなんて、今なら到底無理。当時私は19歳、体力があったのだろう。O久保君も3月下旬に、長谷川弘さんと私の3人で鶴峠に行ったばかりだし、その10日ほど前は雪の野呂川林道でやんちゃなこともしている。また4月3日には私と二人でヤビツ峠にも行っている。

私はといえば4月10日に小仏峠の旧道（ほぼ登山道）に自転車を担ぎ上げたばかりであった。振り返るとまるで狂ったように走り回っていた。我ながら呆れるほどである。

1968年4月14日日曜日、4時5分出発。東の空は薄明るくなってきたが路面はまだ暗い。立川着5時、距離20・6㎞。だいぶ明るくなってきた。空は晴れている。ダイナモはもう不要である。

八王子着5時50分、距離30・8㎞。八王子の街中はとにかく信号機が多く、いちいちひっかかってイライラする。

信号機に立腹しながら八王子の街中を本郷横丁まで進み、右折する。この通りを松姫通りと呼ぶらしい。名前の由来は交差点から南へ約500m進んだところにある武田信玄の五女（一説には四女）松姫の開基とされる信松院からきている。

ちなみに奥多摩の松姫峠は武田家滅亡後、松姫が八王子へ落ち延びる際越えた峠とのことらしい。ただし同峠は明治時代になって初めて作られた新道で、知事が松姫伝説にちなんで名付けたという説もある。

では果たして逃避行はどのようなコースであったのか。塩山から甲州街道や青梅街道を使うのは敵方織田家の手の者が多くて危険だろう。想像だが塩山～裂石～大菩薩峠～小菅～鶴峠～猪丸～案下峠（和田峠）だったのだろうか。女性が通るルートとしてはかなり厳しいものであったと思われる。

●チョロイ小峯峠

八王子市内を抜け、浅川の支流の川口川に沿って秋川街道をゆっくり走っていく。朝早いせいか人通りは少なく快適である。行く手左側に延々と小高い丘が続く。その先にベレー帽の形をした特徴的な大岳山が見えてくる。

小峯隧道着7時5分、距離41・7㎞。ここで小休止。狭いトンネルの真上に灌木を透かして昔の峠の切通しが見える。ここは半年前、相棒のT橋さんと数馬峠へ行く途中初めて来たところである。八王子から五日市に抜けるとき峠越えをすると聞いていた。

身構えていたらあっという間に峠のトンネルに着いてしまった。当時

はチョロイ峠だなと感じたが、今では息が切れるだろう。１９１２年竣工の長さ79・４ｍ、幅４・３ｍ、高さ３・５ｍのこの隧道は、照明がなくて少し薄気味悪い。ここを八王子～五日市を往復する西東京バスが通っていたのだから驚きである。

今は鉄格子のバリケードがあって車両通行不能である。人は通れるので自転車なら可能かも知れない。現在は西側に１９９９年の竣工で長さ６５６ｍ、２車線の新小峰トンネルが完成している。

五日市着７時25分、距離44・７㎞。小峯隧道から下ってきて五日市街道へは地図で見ると左カーブでループして合流する。私の記憶違いかも知れないが、当時は右カーブで合流したような気がする（あくまでも気がするだけです）。

早朝のヒンヤリとした空気の五日市の街を２台の自転車が静かに走っていく。路地裏からワンワンと犬に吠えたてられる。放し飼いでなければ気にしない（当時、少し都内から外れると犬の放し飼いはごく普通であった）。我々の仲間は田舎道で犬に吠えられたり、追いかけられたりした経験が少なからずある。私などは後輪に飛び込まれ、リムが狂って大変な目に遭ったことがある。

本宿着８時10分、距離53・２㎞。ここから秋川は北秋川と南秋川に分かれる。南秋川に沿って進むと檜原村を経由して数馬峠に行くことができる。未舗装になった道を我々は北に向かう。

●秘境の如き倉掛

神戸集落への分岐点着８時45分、距離56・６㎞。ここまでそれほどの坂ではないが、小沢の駐在所まで来るとだいぶきつくなってきた。しかしそれはまだ序の口であった。

倉掛への分かれ道着10時10分、距離66・６㎞。ここまでなんとか上ってきたが、右斜め後ろへスイッチバックして上る坂道のなんときついことか。写真の通り、40度ぐらいの角度に見える。立っていてもズルズル滑っていく。道幅50㎝ぐらいの山道を汗だくになりながら自転車を押して上る。

１・３㎞、少し平らになったところに倉掛の集落が現れた。下の道の標高は６３８ｍ、倉掛の標高は８３０ｍ。その差１９２ｍを１・３㎞で上らねばならない。実に14・７％という急坂である。よくこんなところに住んでいるなと感心する。日常の買い物などどうしているのだろう？　さらに驚くことに断崖絶壁の縁ギリギリに一軒家が建っていて、その横で子供が三輪車で遊んでいた。

倉掛を出てほんの少し勾配が緩くなるが、相変わらず急な上りが続く。南斜面を上っているので背中をジリジリ焼かれて大変暑い。汗が滴り落ちる。やがて周囲の山が低くなり、空が開けてくる。ヘアピンカーブを二つ越えると幾分坂がゆるくなり、歩きやすくなる。頂上近くになると風が出てきて、汗ばんだ体が急速に冷やされる。

約２時間、自転車を押し続けて稜線に出た。一瞬、峠に着いたかと思った。峠までの残り１㎞の稜線伝いの小路は気分よく走れる。標高は１０００ｍを越えているので木々はまだ冬のままであるが、陽光はうらうらかで心地よい。

●危険なヤセ尾根

風張峠着12時40分、距離70・９㎞。標高は１１６４ｍである。現在は奥多摩周遊道路ができていて、倉掛から上ってきた道と周遊道路が交差するところに駐車場がある。そこが周遊道路の最高地点・風張峠で、標高は１１４６ｍである。そこから１００ｍほど奥多摩湖寄りに進んだ崖の18ｍ上に我々が上った風張峠がある。

まさか、斜度70度ほどもある垂直に近い崖をよじ登ったわけではない。当時は、現在駐車場があるあたりから尾根をトラバースして辿り着いた。峠の道標は新しくなったが、尾根の形は当時と全く変わらない。痩せて切り立った尾根道の危険度は昔のままである。写真には写っていないが、前輪の右側は急斜面の崖である。足を踏み外すと東側は周遊道路の真上に、西側は鞘口沢に向かって転げ落ちていくだろう。画像の左奥が奥多摩湖へ、右手前が倉掛に続いている。

●道がない！

13時、峠を出発。下り始めるとすぐ道の崩落場所に出くわした。あるべき所に道がない！　幅50㎝ほどの小路が崖崩れできれいに削り取られている。斜度40度ほどの斜面の土は、生えていた灌木もろとも目も眩むような谷底へ向かって滑り落ちていったようだ。

今までは枯れ木が奈落の底への視界を遮っていて、それほどの恐怖を感じなかった。地獄の谷底を隠すものが何もなくなると、とんでもなく危険な杣道を歩いていたのだと改めて思い知らされる。Ｏ久保君が棒切れを探してきて、ザクザクの斜面に道を作ってくれた。さすが雪崩の野呂川林道の経験が活きているなと、妙なところで感心する。その先に溶け残った雪が現れ、靴がグチャグチャになる。

●湖面の浮橋

奥多摩湖にかかるドラム缶橋着、14時40分、距離76・９㎞。ここから深山橋まで湖岸を西に迂回するのもかったるい。相談の上、ドラム缶橋を渡ることにした。湖面までの急階段は自転車を担いで下りるにはちょっと辛い。ドラム缶橋とは、ドラム缶の上に板を渡して繋いだ仮橋のことである。昔は文字通りドラム缶を使っていたが、現在はプラスチックのタンク（フロート状のもの）に置き換わっている。橋はもっと揺れるかと思ったが、意外と簡単に渡ることができた。

奥多摩湖で最後の休憩後、素掘りのトンネルが連続する奥多摩街道をすっ飛ばし、あっという間に氷川駅（現在の奥多摩駅）前まで下りてきた。振り返ると低くなった谷間に夕靄がかかっていた。けだるい脚を引きずって19時10分、帰宅した。距離１４８・２㎞であった。　了

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 tel 03-3618-5651 URL: ccp.fm

創刊号を読む 第2回 バイシクルクラブ（枻出版社）

バイシクルクラブの創刊は1985年、現存する月刊の自転車雑誌としては最も新しい雑誌である。とはいえ、もう創刊35周年、今年の6月号で449号を数える、長寿な雑誌と言えるだろう。

A4変型という、当時としては大きな判型（その頃の「サイクルスポーツ」や「ニューサイクリング」はB5判だった。いや、ニューサイはその50年を超える歴史上、サイズを変えなかった）で、それを生かしたグラフィックな誌面構成だった。総ページ数は104ページだ。

モデルを使ったグラフページもそれまでの自転車雑誌にはあり得なかった構成だし、何より本文を横組みで（日本語を横書きで！）作っていたのに衝撃を受けた。「新しい！」と、誰もが思える雑誌だったのだ。逆に言えば、保守的な人たちは最初は買わなかったかもしれない。

ツーリング派には当時ブリヂストンサイクルの渡部裕雄氏のルネエルスが掲載されているのが今に至るまで話題になったりする。一台の自転車をスタジオに運び込み、横位置だけではなくきっちりと細部まで撮影したカラー写真に、僕らはとても感動したのだ。

そのすぐそばのページにはエベレストの広告が載っている。こちらもキレイに撮影されたエベレスト・クロノス。超絶格好いいんだけれど、これが完成車で35万円だ。1985年当時の物価とはいえ、今のロードバイクの値段とつい比べてしまうのだ。ちなみに当時の大卒の初任給は14万円だそうだ。

広告でいえば、表紙をめくったところの、出版業界でいうところの表2は、中外製薬の広告（新グロモント）だ。裏表紙（表4）はブリヂストンサイクル（グランテック）、それをめくったところ（表3）は丸石サイクル（バルボア・ロード）の広告だ。これもまた時代を感じてしまう……。

筆者としては日本サイクルスポーツセンターの5kmサーキットを故・森幸春さんに走ってもらって、そのライン取りと使用ギヤを分解写真で示したページがことのほか印象深い。実はこの創刊号が発売された日は、ホビーレーサーの春の祭典、チャレンジロードの少し前だったのだ。トップギヤが52×12、ローは42×19で心臓破りをクリアする森さんの後ろ姿に、レベルが遙かに違う自分を重ね合わせ、5kmサーキットのイメージトレーニングをしたのをよく覚えている。

「常識は正しいか」というページも深く記憶に残る。「ヘッドが寝ているから直進性がいい」などといった「常識」に疑問を投げかけ、キャスターアングルとオフセットの違う3種類の自転車を用意して、実走テストを行っているのだ。昨今の雑誌に見られる、広告主におもねるかのようなインプレッション記事に比して、圧倒的に理知的でためになる記事が連なっていた。

巻末には、編集部からの意見として「東京と大阪でクリテリウムレースを実現させよう」という署名活動が提案されている。この2年後日刊スポーツ新聞社によって、東京・立川の昭和記念公園で海外の招待選手を招いた「スーパークリテリウム」が行われたのだった。

実はこの創刊号の前に、「ゼロ号」が存在する。普通のマニアが手にすることは余りなかったと思われるが、雑誌を創刊するとき、「こんな雑誌ですよ」と案内するために（そして広告を出してもらうために）、「ゼロ号」を作ることがあるのだ。

筆者が目にしたのはどこかの自転車メーカーかプロショップにあったものだと思うのだが、こういったものは探そうとしてもなかなか通常のルートでは出てくるはずもない。きっと、紙モノを得意とするT氏か、業界にいながらマニアとして人生を送ったS氏、W氏あたりが持っているんじゃないかと睨んでいる。

CUSTOM PARTS

ViVA CYCLE

ViVA は 1974 年から歴史があり、東京サンエス オリジナルブランドの根幹。当時無かった小振りでスタイリッシュなデザインの真鍮製ベルは現在でも海外の高級ブランドなどでも使用されています。VIVA ブランドの長く愛される製品造りを目指す精神は、常に新鮮な視点で物事を捉え具現化する事でもあり、それが我々の製品作りの目標となっています。

記載のVIVA商品は

日本の職人によって作られています。

●クイックエンドアダプター
フロント用・リヤ用共に:¥1,400＋税

クイックシャフト用の簡単装着ステンレス製エンドダボ。
フェンダーダボやキャリアダボが無いフレームに泥除けなどを取付ける際に使用する、ViVA の超ロングセラー製品。特殊ナットを採用し作業もしやすくスマートなデザインに。全て日本で作られています。

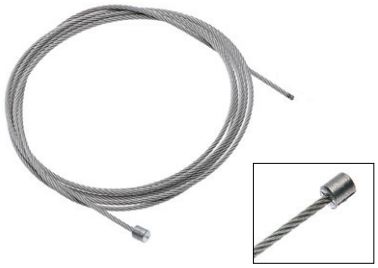
●真鍮スプリングベル
¥900＋税

●真鍮サウンドベル
¥900＋税

真鍮製・椀直径 45mm の小柄なベル。
販売当初から現在まで国内はもちろんのこと海外でも人気のベル。
スプリング打ち子を採用した『スプリングベル』とゴングタイプの打ち子を採用した『サウンドベル』が選べる。昨今では A ヘッドタイプや CP 処理や銅メッキを施したものも用意している。椀がアルミもラインナップあり。全て日本で作られている。

●バックループ
¥1,500＋税

サドルバッグなどのベルトを取り付ける後付けつり金具。
Viva 人気の商品。2020 年リニューアルしボルトをステンレス製ヘックスレンチで締め付けられるようになりました。
商品は全てステンレス製なので錆などの心配もありません。
全て日本で作られています。



●サンプレ フクヨリ シフトインナー ¥450＋税

しなやかで優しい引きを提供する複縒りワイヤーを採用したサンプレ 用シフトインナー。長さ 1320mm で殆どの自転車に対応可能。
全て日本で作られています。

●コットンバーテープ ¥1,200＋税

COTTON 100% 横糸 2 本特殊織杉綾テープ使用のバーテープ。コットン特有の優しい肌触りでありながら、杉綾によりしっかりとしたグリップ感を提供する。ドロップハンドルバー左右に使用する 2m 巻きを 2 本用意。Viva バーエンドキャップも付属。
バーテープは染色から梱包まで全て日本で作られています。

●きづきベル ¥950＋税

自転車走行中にどうしても近づいていることを知らせたい時があります。その際に風鈴のような音色で「自転車が近づきますよ」ということを気づいてもらおうと考えた商品。基本的に車道を走る自転車は、時には危険回避のため自転車通行可能な歩道を走ることもあります。歩道を走る場合には特に、おもいやりをもって自転車に乗りたいもの。このベルを使用することでマナーを常に気づかせてくれる、そして自転車の存在を周囲の方に気づいてもらう。それが『きづき』ベル。取り付けには Viva コットンバーテープを使用し日本で作られています。

東京サンエス株式会社
www.tsss.co.jp

車輪の話II

鈴木邦友

たかがタイヤ、されどタイヤ。自動車、オートバイ、自転車など、道路を走る乗り物にとって最も大切な部品は……？　それはタイヤ。タイヤがその乗り物の性能の多くをつかさどっている。高性能なタイヤを履けばその乗り物自体の性能も向上し、すり減ってヒビだらけのタイヤを履いていれば、性能の悪い危険な乗り物と化す。

そしてその他の部品の多くは、そのタイヤが持つ性能を引き出すために存在しているだけとまで言われている。なぜならば、その乗り物と道路を結び付けているのは、タイヤしかないから。タイヤが路面と接し、そしてそこに摩擦が発生しているからこそ、乗り物は走って、曲がって、止まることができるのだ。

試しに、すり減ってヒビヒビ・ガサガサになったタイヤで峠のワインディングロードを下ってみるとわかる。いかにタイヤが重要なものであるかということが誰にでも簡単に体感できるはずだ。

ところで前回も少々触れさせていただいたが、自動車の世界では、やってはいけないことや、好ましくないとされていることが多くある。その一つにタイヤのサイズを変えることがある。全ての自動車は車種やグレードごとにタイヤサイズが指定されていて、指定以外のサイズのタイヤを履くことは避けるべきとされている。特にタイヤの外径を変えることはご法度とされ、車検すら通らないことになる。

最近は愛車に個性を持たせるため、タイヤの幅を変えたり、扁平率を変えたり、リム径を変えたりしている自動車を多く見かけるが、タイヤの外径を変えている自動車を目にすることはまずない。外径を変えてしまうと、エンジン回転当たりの走行距離などが変わってしまい、さらに自動車の性能を低下させてしまうことになるからだ。車検制度がある自動車ならではと言えることかもしれないが。

実は自転車も同じで、タイヤの外径を変えてしまうと、クランク回転当たりの走行距離、車高や重心、キャスター・トレール等が変化し、自動車と同様の不具合が出てくることになる。しかし自転車の世界を見てみると、自動車ほどタイヤ外径は気にされていないように感じられる。

実際、現在の自転車の世界では、一般的にリム径が重視され、タイヤ外径はあまり気にされていない。高級なフレームでも、650B用、26×1⅜用、700C用とまでは指定があるが、タイヤのサイズまで指定されているものは少ない。

例えばサイズの豊富な650Bは、結構多くのサイズ製品がラインナップされていて、アンダーサイズのウォルバー・スーパーランドナー32B（1¼）と、オーバーサイズの同社バルーン42B（1⅝）とでは、タイヤ半径で9・5㎜、タイヤ1回転当たりの走行距離では6㎝もの差があることになる。

これだけ異なるタイヤを履いてしまうと、自転車の性能や特性を左右させてしまうことも十分考えられる。車検制度がない自転車はどんなサイズのタイヤを履こうと運行が制限されるということはないが、ミリメートル単位で設計された自転車にとっては、決して良い結果を生まない。

余談になるが、細いタイヤを履けば当然ドロヨケの断面も狭く浅いものにすることになろう。ドロヨケとタイヤの隙間からくっきり向こうが見えていたり、タイヤが見えないほどドロヨケに埋まりこんでいたりしていたら……。せっかくの高級車も台無しになってしまうことにもなる。

乗り物にとって、タイヤはこのように最も重要なパーツであり、タイヤサイズも重要なファクターを占めている。乗り物について書かれた書籍にはタイヤの重要性が必ず記されており、その他のメカニズムは、タイヤ本来の性能を引き出すためにある。それなのに自転車の世界ではその重要性があまり語られることがなく、そのサイズの表記にしても曖昧でわかりづらくなってしまっている点には、いささか問題があると思われる。

ところで、自転車を趣味にしてしばらくすると、なんとも理解に苦しむものの存在に気づかされる。特に旅行用自転車を趣味にした方にとって……。

旅行用自転車の車輪は、その多くが26インチ。ところが26インチと言っても、様々なサイズの26インチが存在していることに気づかされる。W／O規格だけでも4種類もあり、しかもその差は極めて微妙。650（26×1¼）と650A（26×1⅜）では、リム直径（ビードシート直径）で7㎜、650Aと650B（26×1½）では6㎜、650Bと650C（26×1¾）では13㎜の差しかない。650と650Cとではさすがに26㎜（約1インチ）の差があるものの、上には28インチ、下には24インチというカテゴリーが控えているので、誰もが「何でこんなに細かく分ける必要があるのだろう？」と不思議になる。もちろん28インチの車輪にも、24インチの車輪にも、それ以外のインチの車輪にも同じように多くのサイズが存在していて、疑問は膨れ上がるばかり。それぞれ「1サイズずつでもよいのでは？」と誰もが思ってしまう。

ではなぜこんなに細かく分ける必要があるのだろうか。

この辺のところを歴史的に見てみると、前述の自動車のルール同様、欧州では自転車の世界でも、個々の自転車においてタイヤの太さを変えてもタイヤの直径は変えないという文化の存在が見えてくる。

要するに26インチの自転車の車輪の外径は、タイヤの太さを変えてもぴったり26インチになるようにされていたのだ。そのようにタイヤの太さを変えてもタイヤの外径をぴったり26インチに保つためには、当然リム径の異なるリムを用いなければならない。そのため僅かに直径の異なるリムを必要とした。同じ26インチと呼ばれる車輪に、このように様々なリムサイズがあるのは、個々の自転車の本来の性能を落とさないため。自転車用スピードメーターが、各インチごとに一種類しかなかったのはそのことの証ともいえよう。

ちなみに、英国には「クラブモデル」という車種があって、多くのサイクリストはその一台で、サイクリングをしたり、競争をしたり、スポーツをしたり、また通勤や買い物をしていたという。もちろんそれぞれの用途で最高の機能と性能を発揮させるには、タイヤの外周を変えることなく、タイヤの太さを変えることになる。それにはそれぞれの用途に合ったタイヤを履いた車輪を準備して対応することになる。スポーツ走行には26×1¼で、街乗りには26×1⅜で、というように。

ただしリム径の違う車輪を履けば

当然ブレーキシューの位置を変えなければならなくなる。英国車のキャリパーブレーキのブレーキシューを止める穴が長いのはそのためと聞いたことがある。1インチ前後のスライド量は必要だったと思われる。

では、実際に数字を使って、このことを証明してみることにしよう。

26インチ車輪には、W／O規格だけでも650、650A、650B、650Cの4種類あると前述させていただいた。これに英国式表記及びISO表記を加えると次のようになる。

凡例・仏国式表記／英国式表記／ISO表記（ビードシート径／インチ／㎜）

650＝26×1¼＝597
650A＝26×1⅜＝590
650B＝26×1½＝584
650C＝26×1¾＝571

※数字や文字の意味

仏国式表記（650A）
最初の数字：車輪外径（㎜）の呼び、650は26インチを表す
アルファベット：コード

英国式表記（26×1⅜）
最初の数字：車輪（タイヤ）の外径（インチ）
後ろの数字：一般的にタイヤの幅の呼びと言われているが、正式にはビードシートからタイヤ接地面までの距離（インチ）

ISO表記（590）
単位を㎜に置き換えることでそのままビードシート径となる。

我々メートル法採用国の人間にも理解しやすくするため、上記インチ表記の数字を㎜に置き換えると次のようになる。1インチ＝25・4㎜とする。

26インチ＝660・4㎜
1¼インチ＝31・75㎜
1⅜インチ＝34・93㎜
1½インチ＝38・1㎜
1¾インチ＝44・45㎜

まず650の場合、リムのビードシート径は597㎜、タイヤのビードシート径から接地面までの距離は31・8㎜なので、【597㎜＋31・75㎜×2＝660・5㎜】となり、ほぼ26インチとなる。

650Aは【590㎜＋34・93㎜×2＝659・9㎜】

650Bは【584㎜＋38・1㎜×2＝660・2㎜】

650Cも【571㎜＋44・45㎜×2＝659・9㎜】となり、650同様、どれもほぼ26インチとなる。

つまり、それぞれのリムにはスタンダードサイズのタイヤがあり、そのスタンダードサイズのタイヤを履けば、その外径はほぼ26インチになる。26インチに多くのサイズのリムが存在する理由がこれ。個々の自転車の性能や特性を維持するために、これだけのサイズのリムが必要だったということになる。

自転車にとって、いや乗り物にとってタイヤは最も重要な部品であり、設計と異なるサイズのタイヤを履くことは、決して好ましい結果を生まないということになるのだ。

RETRO CYCLES **浅麓堂** せんろくどう

自転車愛好家の皆様にお願い

今回の新型コロナウィルスによる経済活動の自粛は、自転車業界にも大きな影響を及ぼしています。
皆様の趣味の自転車ライフを直接支える小売店も例外ではありません。
田舎でのんびりやっている私共のような店はまだしも、多大な固定費の掛かる都市部の店は深刻です。
コロナ禍が終息した時に、自転車文化を支えるインフラが欠落していたのでは、元のように遊べません。
自由に全国へ出掛けられるようになるまでには、まだしばらく時間が掛かりそうです。
楽しいサイクリングの日を夢見て、完成車や部品や用品をご購入いただければ大きな助けになりますし、
この機会にオーバーホールや改装などの手間賃仕事も御考慮いただければ、誠に有難い限りです。
どなた様も大変な状況とは思いますが、何卒御高配を賜りたく、改めてお願い申し上げます。

店主

※価格は消費税込み。※委託販売・買い取りもいたします。量の多少に関わらず、お気軽に御相談ください。
※当店は古物商です。未使用品を含めて全ての商品は現状渡しとなります。
※営業時間 9:30 ～ 18:30　店頭営業は自粛中ですが、通販セール絶賛開催中。まずはお電話を。

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

ＬＥＤなので超・明るい！

キムラのライト

お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

GO's View

楽ちんサイクリングのススメ

現在日本のサイクリストのマスはどこにあるかと言うと、これはもちろんロードバイク、それも競技用じゃないロードバイクに乗ってる人だ。ここに至って初めて、ロードレーサーとロードバイクの意味の違いが明確になったかな（ロードバイクの中の競技用のものをロードレーサーと呼ぶ、というのでどうでしょう?）。競技用じゃないロードバイクは、コンフォートロードなどと呼ばれていた時期もあったが、それも最近ではあまり聞かない言葉になった。

市民レース的なイベントのブームが既に縮小傾向にあるのは明らかだけど、タイムを測定しない集団サイクリング的なイベントは花盛りだ。グランフォンドとかそういうやつね。

ところがこのコロナ禍である。多数が集まるイベントは軒並み中止になってしまった。参加型スポーツイベントの解禁はしばらく先になるだろう。そういうイベントへの参加を楽しみにしていた人達が、しばらく乗らないまま、自転車から離れてしまわないかが心配だ。

ポストコロナの世界では、レジャーは手軽なもの、身近な距離から段々に復活していくだろう。そうした時に、自転車で遊んでもらうには何を提供するのが良いのか考えねばならない。自転車雑誌の編集部よ、ここは一世一代の出番だぞ！

世間では旅行本が良く売れているそうだ。自粛生活の中で、「自由に出歩けるようになったらどこへ行こう」と想像をたくましくするのだろう。そうならば、ここは是非とも「楽しいサイクリング」を提案していただきたい。これだけ自粛期間があれば、ガンガン走れる脚はろくに残っているまい。もうね、プレジャーサイクリングでいいじゃないの。それこそマスクしてても走れるぐらいのペースでさ。巡航なんて言葉は忘れましょう。密を避けるために個人や少人数のグループがいいかな。

さあて、やっとここからが本題だ。楽ちんサイクリングの具体例とはどんなものでしょう。輪行ならば、高いところから走り始めて低いところで終わりにする。新幹線で一番標高の高い駅は軽井沢なんだけど、そこから上田なり長野なりまでチンタラ走って帰ってくるのはわかりやすいでしょ。軽井沢からなら碓氷峠でも和美峠でも上りはほとんどないから、関東平野に下ってくるのも自由自在。いろんな路線でプランが考えられます。

もうひとつお薦めしたいのは水辺のコース。よほどの急流でない限りは川沿いの道はなだらかなもんだし、湖の周回道路はアップダウンが少ないのが多い。

川沿いで一番おすすめなのは中流域で、両岸に道があるうちの旧道扱いの方だ。広島にいた時のサイクリングで一番記憶に残っているのは、太田川の加計から可部にかけてで、ほぼ一車線の生活道路をつなげたような道だった。

途中には細い吊り橋があったり、レンガ造りの旧発電所があったり、猫が住みついている無人駅があったり、というのどかなコースを楽しめた。広い平野部や都市部では堤防道路になっちゃうけど、それはそれでお気楽でいいんじゃない。

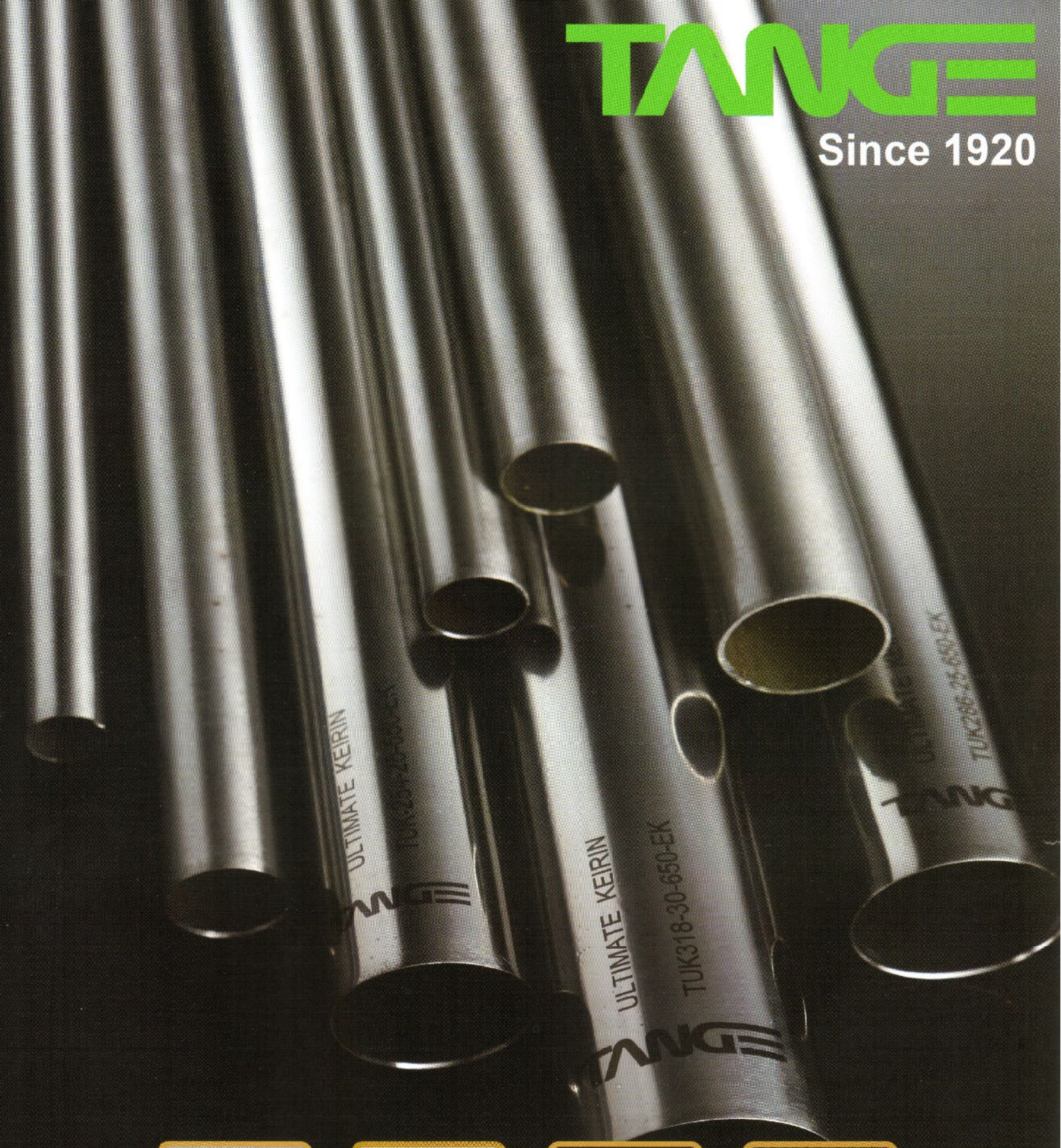
四万十川は周辺の緑が豊か過ぎて、実はあんまり水辺を走れないのだけれど、あれは沈下橋を渡りながらジグザグに下っていけばいいのだ。昔、一度遡上したことがある球磨川も、人吉から八代まで下ってみたい。鉄道も並行してるから片道輸行もできるし、もっと上流からというのも可能だよね。

他にも阿賀野川の山形・新潟県境を挟んだあたりとか、島根の江の川とか、天竜川を始めから終わりまでとか、ファイルに入っていてまだ行ってない所はたくさんある。富士川沿いも間もなく中部横断道が全通すれば、下道をサイクリングするのに良いコースになるかもしれない。

湖はビワイチだとチャレンジングになっちゃうけど、大抵は日帰りサイクリングで十分なスケールだ。うちの師範代格のK君は、面積何平方キロ以上だかの湖沼一周サイクリングの全国コンプリートが間もなく終わるらしい。

あとね、夢なのがヨーロッパの運河沿いの道だ。たまにBSの海外紀行番組で、ナローボートによる運河旅行なんてのがあるけど、その両脇にある道が何とも魅力的なのだ。特に南フランスなんかだと、農地の中を直線的に、並木があって交通量が少なくて、何とも気持ちが良さそうだ。あれをツーリングして楽しむフランス人っているんでしょうかね。

まあ自分のサイクリングがどんどんライトな方向に流れつつあるのは意識してるけど、時節柄、そっち方向は世間のニーズに合致してるのでは、なんて考えた次第です。



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

夏のサイクルツーリングのキャンピングは、荷物も多い。それに対応できる。リアキャリアが付く。フレームにダボが施しがしてあります。
また、スタンダードフレームですがラグ付き仕様、024 パイプを採用も OK。
トーエイキャンピングキャリアが付くよう、仕様変更できます。
ハセガワ仕様トーエイランドナーフレーム（490mm より）
フレーム価格　￥124100（税別）
組立完成車　　￥400000 より
◎構成パーツで￥300000 も可能

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

バッグ・キャリア・ガード

取り付けます！

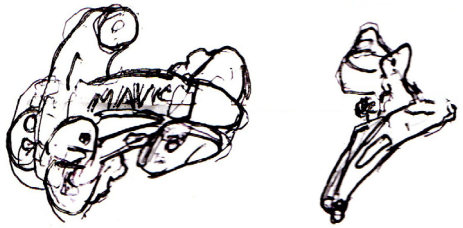
A 386	ホンジョ・トーエイ	H31-350R（45mm、六角）	1s	¥5,800
A 482	ホンジョ	H30-700N（丸型・スポルティフ）幅 42mm	1s	¥5,100
A 891	バコース	LAFUMA タイプフロントバッグ（中型）	1 ヶ	¥30,000
A 914	ニットー	旧型キャンピングキャリア	1 ヶ	¥5,100
A 1417	キャラダイス	フロントバッグ（ダークグリーン、特売品）	1 ヶ	¥12,000
A 1418	キャラダイス	サドルバッグ（レッド、特売品）	1 ヶ	¥13,000
A 799	オオマエジムショ	F-104N（白・スポルティフ用）	1 ヶ	¥9,200
A 1142	オオマエジムショ	カンティ用フロントキャリア	1 ヶ	¥10,000
A 816	GB	H80（幅 62mm 丸型）650B キャンピング	1s	¥10,780
A 697	B 社	パニアバッグ（ダークグレー）	1 ヶ	¥20,000
A 149		アルミ・サドルバッグサポーター	1 ヶ	¥1,200
A 1313		大型ダボつきリアキャリア	1 ヶ	¥4,000

マッドガード各パーツあります。
※マッドガードはステイ、ダルマネジ別料金。

グッドコレクション

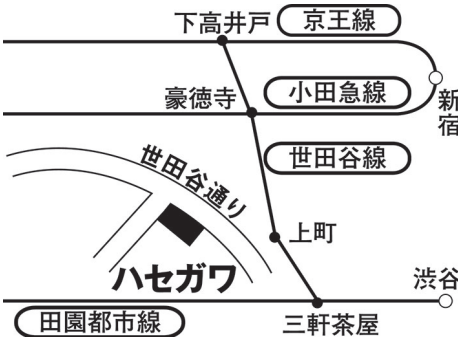
A 1332	ミツバ	6Vx2.4W 電球	1 ヶ	¥120
A 1116	マルゼン	大型ヘッドライト	1 ヶ	¥1,200
A 1367	パナレーサー	ポリライトリムテープ（650、700）	1P	¥700
A 146-2	パークツール	フリー抜き（サンツアー用・4 ノッチ）	1 ヶ	¥1,900
A 844	グランジ	バーエンドライト	1s	¥2,200
A 1042	グランジ	ラージボトル（800ml）＋ボトルケージ	1P	¥2,000
A 282-1	GB	パピヨン 650B・32H	1 本	¥8,360
A 183-2		ステン変速ワイヤー	1P	¥440

ヴィンテージ・ディレーラー



A 306	ユーレー	ザックスジュビリー RD ショート（レストア）	1 ヶ	¥16,300
A 1419	マヴィック	FD（スポルティフ）	1 ヶ	¥8,000
A 1420	マヴィック	RD（スポルティフ）	1 ヶ	¥15,000
A 1077	シマノ	アルテグラ RD ロング	1 ヶ	¥7,200
A 515	サンプレ	SX410T RD	1 ヶ	¥10,000
A 1063	サンプレ	SLJ 前引（ゴールド）FD	1 ヶ	¥9,000
A 1421	サンツアー	AR RD（ロング）	1 ヶ	¥8,100
A 246	カンパニョーロ	グランツーリズモ RD	1 ヶ	¥11,800
A 1001	カンパニョーロ	バレンチノ RD	1 ヶ	¥6,400

【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）。



ツーリングの世界は、お取り寄せもできます。

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（欠品中）、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 各￥20000）
アブレ・オリジナルアルミダルマ ￥400、その他ダルマネジ各種、アブレ・オリジナル軽量ステイ ￥2000、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）サンエクシード
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、Mod.55 スペシャル［400-26.0］ ￥6000、B113（アルプス平行マース） ￥10000
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）
ステム（すべて 25.4） 日東パール 6、7、8、12 ￥7500、テクノミック DX50mm ￥7500、BJ-30 ￥7000、テクノミック DX50 のみ 26.0 ￥7500
ブレーキ（1 台分） シマノ（BR-CT91 ￥2900、BR-CX50 ￥7300）、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 ￥10000、マファック・レーサー ￥10000 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 ￥4200、テクトロ・FL750 ￥3100、レバーパッド各種、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、TA・シクロツーリスト（165 ￥27400、170mm ￥35700）、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（欠品中）、28T ￥3900、5 ピン ￥3500、W ピン ￥8000、T ピン ￥6000）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、IRD・サイクロンマーク I（5 速 13 ～ 26T） ￥10500、シマノ・サンツアー替歯
チェン シマノ（CN-HG901［11 速］ ￥5200、CN-6701［10 速］ ￥2900、CN-HG53［9 速］ ￥2500、CN-HG40［5-8 速］ ￥1500）、セデスポーツ ￥10000
ペダル 三ヶ島（シルバンロード・ネクスト ￥7200、シルバントラック・ネクスト ￥7200、シルバンツーリング・ネクスト ￥7200、シルバン・ストリーム・ネクスト ￥7200、BM-7 ネクスト ￥8000、アーバンプラットフォーム ￥4800、プライムシルバン在庫あり、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、SXRD ￥8700、アテナシルバー
コントロールレバー シマノ（SL-7900 ￥8400、SL-R400 ￥3900）、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、カンビウム各種）サドルオイル（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-104NS［スモール］ ￥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 ￥10000、NR-20 ￥7500、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 ￥10000
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・ロードマスターブラスター ￥3000、ラピーズ 16.5㌅ ￥5000、ゼファール 18㌅ ￥10000
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-580 ￥3000、RR-0286 ￥3000、RR-A04CP ￥300、TL-AU165-MG［グレー］ ￥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 2020 年 5 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・9 月休）
www.velo-apres.com

今井彬彦メモリアルラン中止のお知らせ

毎年恒例の今井彬彦メモリアルランですが、「信州の観光はお休み中」ということで、本年は中止といたします。また来年、６月の第２日曜日に杖突峠で会いましょう。

主催者　　中堀剛

サイクルフィールド
2020 年 6 月号
令和 2 年 5 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