佐渡一人旅

チョイノリ自転車を考える

あなたの自転車は何級？

CYCLE FIELD 2021 6

JFF #701D

スチール ディスク オールラウンドロードモデル

“ 心地よいロード系ディスクスチールフレーム＆カーボンフォーク ”
の商品化を目指し 4 年の歳月を掛け完成したモデル。

選べる 2 種類のフォーク

□フレーム：　¥138,000 ＋税
□フレーム＆ OBS-RBD-TH 700C：¥183,000 ＋税
□フレーム＆ OBS-RBD-ST 700C：¥156,000 ＋税

OnebyESU JFF #701D					Fork:OBS-RBD-TH 700C　2 Offset
SIZE	455mm	490mm	510mm	530mm	550mm
SL	455	490	510	530	550
TL	495	505	515	535	550
HL	120	125	130	135	140
HA	71	71.5	72	72	72
SA	74	73.5	73	73	72.5
OF	53/48	53/48	48/53	48/53	48/53
LEG	375.8/372.0	375.8/372.0	373.5/370.4	373.5/370.4	373.5/370.4
FC	560.74	561.51	557	576.93	586.74
RC	420	420	423	425	425
HD	73	73	72	72	72
WB	969.58	970.35	969.15	991.27	1001.16
REACH	345.34	348.45	351.73	370.28	378.62
STACK	450.22	477.35	492.51	507.55	521.78
SO	717.22	744.35	760.51	775.55	789.78
適正身長の目安	155~163cm	160~168cm	165~173cm	170~178cm	175~183cm

詳しくはこちらをクリック↓（別ページに飛びます）
https://onebyesu.com/cn1/cn7/p_701D.html

TOKYO SAN-ESU

じいちゃんも父ちゃんも洋服はCCP
Made in Japan forever
CCPshop
3-20-6Tachibana Sumida-Ku Tokyo Japan tel 03-3618-5651 Oplen 10:00-20:00（土日祝日〜17:00）水曜定休日 http://ccp.fm

佐渡一人旅

ままー

https://blog.goo.ne.jp/randonneur

初めての輪行一人旅はランドナー購入後4ヶ月ほど経った9月下旬。行き先は佐渡島。先輩ランドナー乗りの「佐渡～」と言う言葉に興味を持ち、ただただ一周に憧れ計画を立てる。場所は分かるが行ったことも調べたこともなかったため、島の大きさというものを把握していない。

そう、佐渡島は大きかった。一泊二日もしくは二泊三日で考えていたが、走れる距離と体力、宿泊先の場所との折り合いがつかない。そもそも連続でどれくらい走れるのか不明。はっきりしている事といえば、一周するのには日数が足りない。

ランドナーを連れて行きたい一心で計画を練り直す。そして気づく。一周しなくても良いんじゃない？そもそも連日長距離とか走った事ないし。で、新潟に前泊、早朝出発して行けるところまでの日帰りにしよう。そうと決まってからは早かった。

新潟に昼過ぎ到着、駅近のゲストハウスにチェックイン。その後どうにか自転車を無事に組み終え、念のため新潟港へ下見に行く。

ルート確認を終え安心した後は、信濃川沿いをるんるんサイクリング。晴天の中、延々続く川沿いは心地よく、この時点でかなりの満足。そんな中ふと気付く。インナーパンツ忘れた～。これは一大事！革サドルに慣れていない私にとっては致命傷。さっきまでの浮かれた気分は吹っ飛び、自転車店を探し回って走る。

町の自転車屋には置いていない。他の店を探すも、よりによって定休日。くすん。まぁのんびり写真を撮りながら海沿いを走り、赤泊港までを行く計画。おおむね平坦路だし、大丈夫かなと楽観視。

明日の朝は早い。気を取り直して晩御飯の買い出しにでも行こう。ついでに少しだけ街をふらふらのつもりが、吸い寄せられるように新潟の夜に乾杯。

翌朝、6時のフェリーに乗るためにひと気もまばらな街を走り抜ける。意気揚々と両津港までのチケットを窓口で購入すると「帰りは？」「赤泊港から乗ります」「赤泊からは自転車乗せられないよ」え？嘘でしょ!? ちゃんと調べて来たのに、調べが甘かった……。二時間半の優雅なクルージングが一瞬にして崩れ落ちる。フェリーと並走するカモメや離れゆく港の撮影もそこそこに、船内売店で岩のりそばをまずは頬張る。腹が減ってはね。

一息つき、さてどうするか。せっかくここまで来て両津からの往復もなんだかもったいない気がする。かといって小木港まで行ける気もしない。もし行けてもその先は？はやる気持ちを抑えつつ昨夜見た地図を思い出す。山越えしたらどんなかなぁと調べていたが、まさかの実践か？

山には向かいたくなかった。上れない、漕げない、そして辛いから。でもそこを通れば海岸線の往復じゃなくなる。それに佐渡の五分の一くらいは回った感じになるかしら～と、こんな時に限って欲が出る。

帰りのフェリーは16時。果たして間に合うか。なんだかうだうだ考えるのが面倒になって来た。とにかくまあやってみよう。

そんなこんなであっという間に両津港到着。自転車は一番最初に降り

られると聞いていたのでちょっと緊張しつつ出口へ向かう。すると下船順序は「車、バイク、自転車」とのこと。ランドナーに乗り、颯爽と降りるイメトレを充分にしていた私、聞いてたのと違〜う。まあいっか。

時刻は8時45分。余裕を持って15時には戻りたいと心に決め、綺麗な海を眺めつつ予定通り左回りに海沿いを走る。海は飽きるほど見ているはずなのに、全く違う色と空気が広がっている。田んぼの緑と青い空、海風が心地良い。

喉が渇き道端で休憩していると、地元の方がそこでは暑いだろうと軒先に呼んでくれた。ランドナーは会話のきっかけになることが多々ある。旅をしているといつも以上に人の優しさが身に染みるのね。

海岸沿いをしばらく走り、とうとう分岐点の多田まで来た。ここからは県道181号線をひた走る事になる。そしてすぐさま後悔した。知らない土地での通行止めや迂回の案内。短い区間だったので支障はなかったが、**ぷちパニック**。

その後は延々と続く上り坂。加えて道には虫がいっぱい。止まりたいけど虫が多くて足を着く場所が見当たらない、ってか既に踏んでるし。そんな思いもすぐに消え、漕いでは降り、押しては漕ぎを繰り返す。緑に覆われた山はいつまで経っても平らになってはくれない。写真を撮る余裕も余計な事を考える余裕もなくなった。ひたすら漕ぎ、すれ違う車にビビり、隙を見ては蛇行蛇行蛇行。時折襲ってくる孤独感と戦いながら。川の流れに気付きほっと一息も。

気を取り直して走り始めると、分岐点に長谷寺とある。確か地図に載っていたと言うことは半分以上来たのかしら？　そういえば勾配も緩やかになったような……。やっとの思いで長谷寺（ちょうこくじ）。気になりつつスルー。後で調べたらなかなか興味深い場所だった。

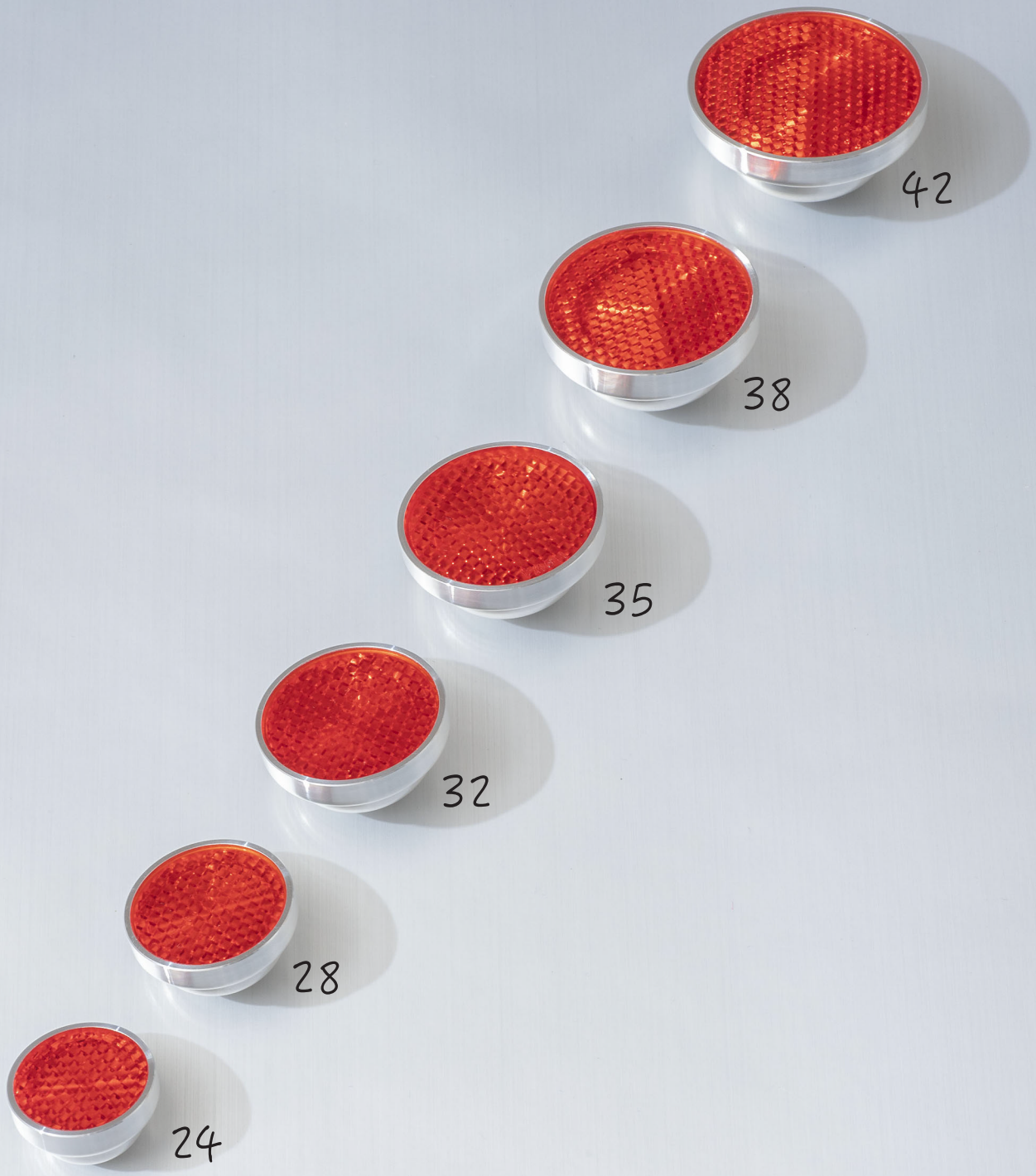
そしてその先は下り坂が待っていた。勾配のキツ過ぎない下り坂はなんて快適なんだろう。下り切ると両側に畑が広がり一気に開放感が押し寄せる。数時間ぶりの平坦路にほっと一息入れ両足を着く。あとは65号線を両津港に向かい走るだけ。加茂湖が見えた時には戻ってきた〜と感慨もひとしお。

結果、両津港14時25分着。アイスクリームを食べる時間も、お土産屋さんを覗く時間もあるという好タイムで終えることができた。

新潟駅前で分解をしていると地元の方に声を掛けられた。ランドナー、そしてサイクリストの印象を悪くしてはいけないので丁寧な返答を心がける。が、本音を言うと話しかけないで下さ〜い、時間がないの！　と心で呟く。話しながらの分解は難易度が高過ぎ。どうにか輪行袋に収めた時には一人取り残されていた。

今思うと反省点は多々あるが結果的に楽しくスリルのある旅になった。そもそも色々考え過ぎなかったから実行に移せたような気もする。勢いは大事。反省点を残しつつ、またランドナーと行けたらいいな。

各サイズ揃っています！



キムラのリフ

お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

GO's View

あなたの自転車は何級？

クルマ好きの間では、比較や線引きのためにクラス分けをする必要がある。乗用車だと欧州のセグメントという区分が一般的で、例えばBMWだと3シリーズがDセグメント、5シリーズがEセグメント、7シリーズがLセグメントということになる。

スポーツカーにはそういう厳然としたクラス分けがないので、人によって結構適当な表現をされている。私が個人的に基準としているのは「その時代の素のポルシェ911をミドル級とする」というものだ。

ミドル級というからにはこれはボクシングの体重制のことで、現在はやたらにスーパー○○級が増えて17階級もあるが、サブネームがつくのはライトヘビー級だけの時代の区分がシンプルでよろしい。すなわちフライ、バンタム、フェザー、ライト、ウェルター、ミドル、ライトヘビー、ヘビーである。

現行の911は385馬力ある。1970年代後半のスーパーカーブームの頃の911は180馬力程度だったので、当時は300馬力あれば十分にヘビー級であったのだが、現在では600馬力でやっとヘビー級というところか。恐ろしい時代である。

身近なクルマだと、マツダのロードスターがバンタム級、トヨタ86／スバルBRZがフェザー級でしょうかね。近年では250馬力前後のところに魅力的なスポーツカーが何種かあり、これがまあライト級ということになる。私程度の体力・技術のドライバーには、このくらいが楽しめる上限かなと思う。まあ現在の日本の路上においては、実際に楽しむには車幅の要素が相当に大きいのですけれど。

さて、この話を自転車に当てはめてみるとどうだろう。残念ながらエンジン（あなた自身）は使いまわしなので、動力性能による区分は成り立たない。やはり車輪（タイヤ幅だけでなく、タイヤの薄さ、リム重量、スポーク本数まで含めて）と積載（バッグの数と容量）が中心の話になりましょうかね。フレームパイプの厚さやギヤレシオももちろん関係はするのだけれど、どういうサイクリングに使う意図なのかという、多分に心情的な要素が重要視されそうな気もする。うん、それでいきましょう。

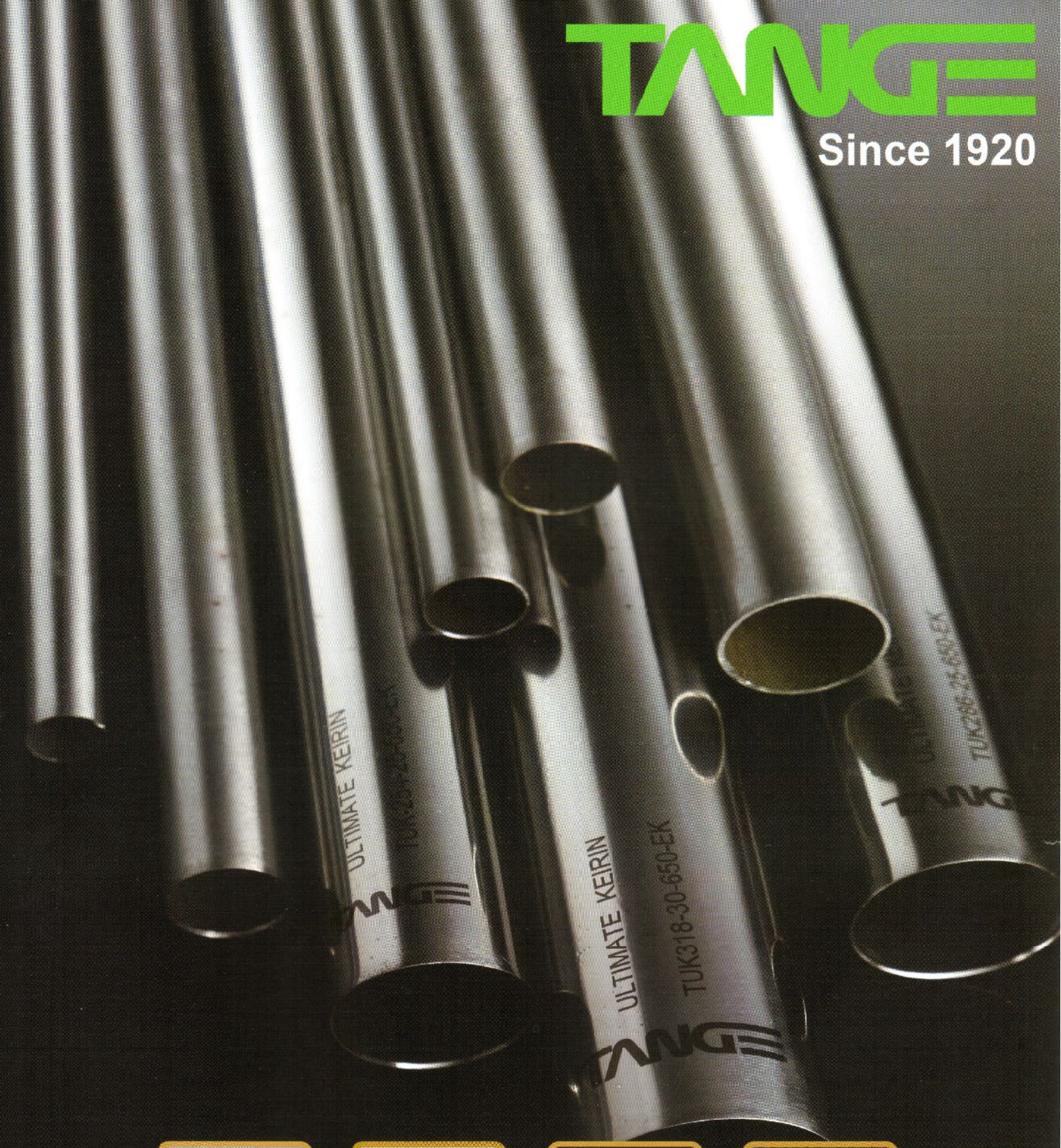
その点、みなさん一度はやりたい超軽量車はわかりやすい。その人にとってのフライ級を目指して、絞りに絞っていくのだからね。アドベンチャーサイクリングとか日本一周のための自転車がヘビー級なのも論を待たない。ヘビーデューティーという言葉の方が一般的だろうか。

近年の私自身の自転車を見ると、最新作はアラヤRM395系（26吋呼称のリムで400gを切るのがあるのはこれだけ）に1・25の軽量タイヤ、軽合シャフトハブに軽合フリーといった車輪構成だ。細いパイプの小さなフロントキャリアがついているが、フロントシングルのスタッガード車なので、これはバンタム級かな、と思っている。その前の総インチパイプ車もカーボン650Bリムに軽量32Bだったから、やっぱり意識としてはバンタム級ランドナーだ。

現在のところこの辺のクラスが一番面白く、秘匿してあった軽量部品も使っちゃわないともったいないというお年頃になったので、しばらくはこんな感じが続いていくんじゃないかと思っている。ボクシングで言うところの「黄金のバンタム」の日々です。落日まで今しばし。

同じ軽量ホイールだけれどタイヤがパセラの1・50を履いている輪行車は、キャリアも普通の奴だし、一人で山へ入ることを考慮してキワイ部品は使われていないから、これはライト級かな。今世紀初頭に作った、オーソドックスな古典部品で組まれた32Bの堅気ランドナーはウェルター級でしょうか。じゃあW／Oの木リムにオンロード専用42Bを履いたランドナーは何級だろう。

昔、とても体格のいい仲間たちが集まって、「0・1トンクラブ員のための超軽量車」なんて話をしていた。つまり自転車マニアには各人独自のクラス分けが存在するのだ。お手持ちの自転車をこんな視点で見直してみると、実は穴のある階級があって、また次の自転車の企画につながるのかもしれません。目指せ！　全階級制覇。



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

使い勝手の良いチョイノリ自転車を考える

鈴木邦友

年配の女性が道端で自転車の車輪を外している。どうもパンクをしたらしい。ウイングナットを緩め、車体を持ち上げると、車輪はストンと落ちた。チェーンにふれないように車体から車輪を外すと、車体をフェンスに立てかけ、外した車輪だけを持ってバスに乗って行ってしまった。

多分、街の自転車店にでも持ち込むのだろう。そして用を足した後、修理された車輪を受け取って再びバスに乗って戻ってくることが予想できた。日本ではまず見られない光景だ。

その自転車は、ランドナーでもロードレーサーでもない、ここフランスでは一般的なミキストフレームのシングルスピードの婦人車、日本風に言えばママチャリだ。フランスの自転車文化の奥深さを思いっきり見せつけられたような気がした。

ところで、日本製のママチャリやパパチャリ等の軽快車でこんなことをしようとしてもまずできない。日本製軽快車の後輪を外すことができる方は、自転車を趣味にしている方でもそうはいない。それは自転車屋さん、つまりプロの領域。ましてやロードサイドでその作業をしようだなんて考えもしないことだ。

ではなぜフランス製の軽快車でできることが、日本製の軽快車ではできないのだろうか。それは、フランス製の軽快車と日本のそれとは、同じ自転車でも全く構造が異なるから。さらに、自転車に対する考え方もことごとく違うからだ。

どこに行こうにも安心して乗れるのがフランスの自転車。そういう基本的なスタンスが存在しているからなのだ。日本でフランス式の旅行用自転車が定着したのも、輪行車なる日本特有の自転車が生まれたのも、フランスの自転車文化を取り入れたからこそのこと。アメリカ式の新たな自転車文化が一般化しつつある今日でも、フランス式旅行用自転車がごく普通に存在しているのもそのためだ。ただし、フランスの自転車文化は、日本の旅行用自転車には浸透したものの、残念ながら軽快車にまで及ぶことはなかった。

ここからはその違いを具体的に検証してゆくことにしよう。まず、日本製軽快車とフランス製軽快車の大きな違いというと、その重量があげられる。ママチャリで言えば、日本製のママチャリはご婦人の力で持ち上げるには少々重い。材質はほぼ変わらないものの、フランスのママチャリはそのシンプルな構造のため、いたって軽い。

日本製ママチャリは、前カゴ、後キャリア、両立スタンド、ダイナモランプが標準装備。しかも後キャリアについては、大人同士で二人乗りをしても壊れないほど頑丈なものがついている。スタンドにしても、スタンドをかけたまま人が乗っても曲がらないほどの丈夫なものがつけられている。

走っている時には使わないものや、めったに使わないものに過剰なほどの強度を持たせたものがつけられて、その結果重くなってしまっている。これは乗物として考えた場合でも、決して良いことではない。走る・曲がる・止まるの、本来高めなければならない性能を犠牲にしてしまっているということになる。

話はそれるが、昔日本製の旅客機が乗降用のタラップを装備して運行していたことを思い出す。自動車だって、街で見かける多くのクルマが四輪駆動のワンボックスカーだし、日本製のスポーツカーには、高級ラグジュアリーカー並みの豪華装備が備わっている。

いつか使う時が来た時に困らないように、そしてどんなシチュエーションにも対応ができるように。オールインワンの便利なものを提供したいという、日本人ならではの優しい気持ちの表れなのであろう。「必要なもの以外なにもない」という欧州的な考え方との違いのようで、これが自転車上にも表れてしまっているようだ。

構造上の大きな違いとしては、まずフレームエンドがあげられる。後エンドの場合、日本製軽快車には正爪と呼ばれるエンドが、フランス製軽快車には逆爪と呼ばれるエンドが使われている。正爪エンドは切り口が後方に向いていて車輪を外す時には後方へ、逆爪エンドは切り口が前方に向いていて車輪を外す時には前方へ抜く構造になっている。ちなみに下方へ抜くものをストレートドロップアウトエンドという。

前者は車輪を抜くときには、その前にチェーンをチェーンホイールから外し、緩ませる作業が必要になる。チェーンが前後ギアに掛かったままだと、いくら車輪を後方に引っ張っても車輪は外れない。さらに正爪エンド車の多くは、チェーン引きを使っているものが多く、またスタンドやドロヨケ、キャリア等をハブシャフトで止めているケースが大半で、ハブのロックナットを完全に取り外す作業も加わる。

では、もっとも一般的な日本製軽快車の後輪を外す作業を順を追って説明させていただくことにしよう。

① 自転車の後輪が浮くように作業台にかけるか、逆立ちにさせる。

② チェーンケースの目玉（チェーンリング部の窓）を取り外す。

③ チェーンケースの後部蓋を開ける。

④ バンドブレーキ本体からブレーキワイヤーを外す。

⑤ バンドブレーキ本体の固定ネジを外す。

⑥ ハブロックナット及び平ワッシャーを緩め取り外す。

⑦ キャリアの足をハブシャフトから取り外す。

⑧ ドロヨケステーをハブシャフトから取り外す。

⑨ チェーン引きを緩める。

⑩ 車輪を前方に押し込みチェーンを緩める。

⑪ チェーンホイールからチェーンを手前に外す。

⑫ 車輪を後方へ引き抜く。

⑬ チェーンをフリーホイールから外す。車輪の取り外し作業完了。

ただ後輪を抜くという作業に、これだけの工程が必要になる。

後者、逆爪エンド車の場合は、キャリア、ドロヨケステーをハブシャフトで固定するケースは稀で、スタンドもエンドに合わせ切り口があるため、車輪を抜く際にどれも外す必要がない。またチェーンホイールからチェーンを外す必要もない。

一般的なフランス製軽快車において、後輪を抜くという作業を順を追ってみてゆくことにしよう。

① ハブロックナットを緩める（取り外す必要はない）。

② 車体後部を持ち上げると車輪は自然に外れる。

③ チェーンをフリーホイールから

外す。車輪の取り外し作業終了。

要するに、逆爪エンドはロードレーサーの後エンドと同じ構造なので、ハブロックナットを緩めるだけで車輪は簡単に外れてしまう。しかもロードレーサーにおけるハブのクイックレリーズのごとく、ロックナットをウイングナットに換装しておけば、工具を用いる必要すらなくなる。自転車に興味のない方でも、後輪を外すことは簡単に行えるということになる。

後輪が外せるということにはもう一つ、大きなメリットがある。車輪が車体から外せればチューブ交換が可能になるということ。スペアチューブを携行していれば、短時間でのパンク修理が可能になる。ということなのか、フランスの軽快車にはポンプペグが付けられたものが多い。

またフランス製のリムとタイヤの多くは、タイヤレバーなしで脱着ができる。筆者はこの組み合わせでタイヤレバーを使用したことはないし、旅行中にタイヤレバーを携行したこともない。

もちろん車輪を簡単に外すためには次のような条件も必要にはなるが。

① チェーンケースは半ケース、全ケースともに逆爪エンド用であること。

② シングルギアもしくは外装変速機式であること。

③ 前後ワイヤー式のキャリパーブレーキであること。

④ タイヤもしくはリムドライブダイナモ、またはダイナモレスであること。

これらの条件は、修理の作業性上でも好ましい。

では国内で以上のような条件を満たした自転車を探してみると、実際に存在していることがわかった。その一台が、ブリヂストン自転車製のスーパーライト。筆者が手に入れたのはダイヤモンドフレームの「ＳＬ２６０Ｄ」で、一般的にパパチャリと呼ばれているタイプの軽快車だ。現在も通勤の足として活躍してくれている。

フレームやパーツにはアルミ材が多用されており、重量は後キャリア、スタンド、ダイナモランプセット、半ケース、フルサイズドロヨケ付きで、12・8キログラム。エンドは前後ともキャリアダボ・ドロヨケステーダボが別付の逆爪式だ。

都内の通勤使用なのでこのままでも十分なのだが、途中のパンク修理やタクシー等、他の交通機関への積載等も考え、前後車輪はウイングナット固定にし、バンド式ポンプペグを利用しフレームポンプを付け、チューブを携行している。

天候の急変により、タクシーのトランクに入れることも想定し、前後ドロヨケは本所の輪行用分割式に換装し、ウイングボルトで工具を使わず取り外せるようにした。さらに分解時に邪魔にならないよう、アルミ製のセンタースタンドに交換した。

ギアはシングルのままだが、都内

RETRO CYCLES **浅麓堂** せんろくどう

●シュパーブプロ最終型変速前後セット　FD－SB00－H（バンド式）＋RD－SB00（8S シール）新品¥20000
●シュパーブプロ最終型変速前後セット　FD－SB00－B（直付け）＋RD－SB00（8S シール）新品¥20000
●シュパーブプロ変速３点セット　FD－2000＋RD－5300＋LD－3250 ブラック仕様新品¥20000
●シュパーブプロ変速前後セット　FD－2000＋RD－5300 ゴールド&ブラック仕様新品¥15000
●シュパーブプロ変速前後セット　FD－2000＋RD－5300 グレー仕様新品¥15000
●シュパーブプロ変速前後セット　FD－2000＋RD－5200 新品¥15000
●シュパーブ変速３点セット　FD－1500＋RD－2100＋LD－2000 ゴールド仕様新品¥20000
その他シュパーブ／シュパーブプロ系バラでも各種在庫あります。お問い合わせください。

※急募！　マニアの皆様にお願い
コロナ禍に起因する流通の停滞により、自転車業界も大きな影響を受けています。新車の需要は高まっているのに海外からの入荷がなく、商品不足の状況です。
ランドナー系では特に革サドルの不足が顕著で、その為だけにショップオリジナルの自転車が組めない状況だそうです。当店にも複数の店から問い合わせが来ています。旧ブルプロやイデアル 90 のような高級品ではなく、現行品を含むもっと一般的な革サドルで結構です。放出可能なストックをお持ちの方は、是非とも緊急対応としての放出を御検討ください。よろしくお願いいたします。

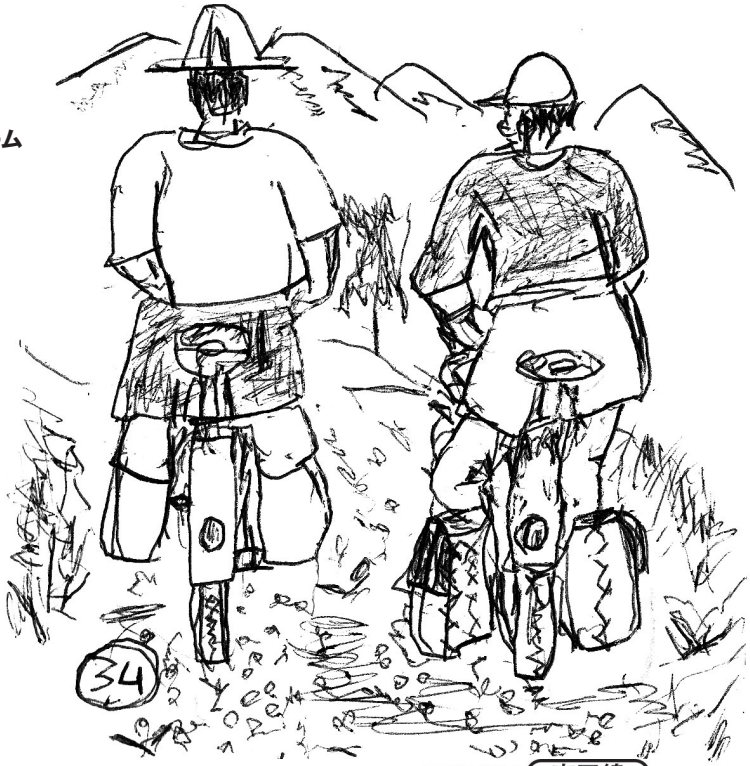
※価格は消費税込み。※委託販売・買い取りもいたします。お気軽に御相談を。
※当店は古物商です。全ての商品は現状渡しとなりますので、極力現物を確認の上で御購入ください。
※営業時間 9:30 ～ 18:30　不定休につき遠来の方は予め御連絡くだされば幸いです。

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

の通勤には十分だ。片道20キロメートルの通勤にも全く心配はない。仕事用のビジネスバッグはリュックサックにもなるので、これに輪行袋の携行を加えれば、通勤の他、外勤や出張、その他ちょっとしたレジャーにも使えることになる。

そして先日、ちょっと奮発して、ケブラーベルト入りのセミオープンタイヤに替えてみた。これでタイヤトラブルの心配もなくなり、さらに安心して自転車通勤ができるようになった。極めて使い勝手の良いチョイノリ自転車が完成した。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA



◎ハセガワ仕様トーエイランドナースタンダードフレーム

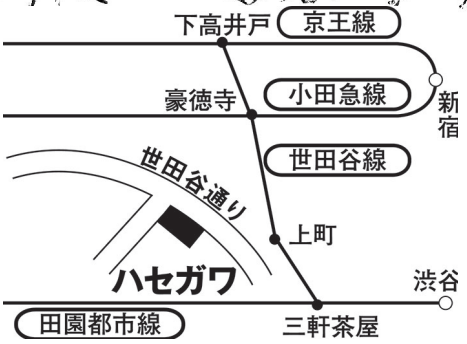
フレーム価格　¥124100（税別）

○構成パーツで¥300000も可能

○サイズ490より

○オーダーメイド受注中

【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）。



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

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　¥6600、H1C-26N　¥8800、H2 アルマイト　¥13200、H3-700C　¥6600、H29-26 隠ジョイント　¥9900、H29-350R　¥8800、H29-360R　¥8800、H29-26HE　¥8800、H30-26 隠ジョイント　¥11000、H31-26N　¥6600、H40-26N　¥6600、H47- オリジナル　¥6600、H50-26N　¥7000）20in 用各種（406、451）グランボア（PJ650　¥7040、PJ700　¥7040）プチジャン（650、700 各¥20000）
アブレ・オリジナルアルミダルマ　¥440、その他ダルマネジ各種、アブレ・オリジナル軽量ステイ　¥2200、その他ステイ各種
リム（1 本）　グランボア（スカラベ 650B　¥5500、パビヨン 650B［欠品中］、パビヨンヴィンテージ 650B　¥7700、パビヨン 700C　¥8800、パビヨンヴィンテージ 700C ¥8250）
アラヤ（SP-30［650A ポリッシュ］　¥3300）アレックス［650B］DM18　¥3850、EN24［欠品中］、サンエクシード［650A　¥9240、650B　¥6380］
タイヤ（1 本）　グランボア（セールブリュ　¥4400、セールヴェルテ　¥4400、シブレ 700　¥4400、シブレ　¥4400、リエール　¥4400、エキュルイユ　¥5500、エートル　¥4840、ルナール　¥4400、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　¥4400、コルデラヴィ 650 × 38A・オープン　¥3200、アメ　¥3200、650 × 38B・オープン　¥3200、アメ　¥3200）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］　¥4500、B135AA［390、420］　¥4500［450］　¥4700、B136AA［400、420］　¥4400、B112AAF［380、400、420］　¥4200、Mod.55 スペシャル［400-26.0］　¥7000
バーテープ　VIVA・コットン（全 15 色）　¥1320、皮革製（グランボア　¥7480、BROOKS　¥8800）
ステム（すべて 25.4）　日東パール 6、7、8、12　¥8500、テクノミック DX50mm　¥8500、BJ-30　¥7000、テクノミック DX50 のみ 26.0　¥8500
ブレーキ（1 台分）　シマノ（BR-CT91　¥3200、BR-CX50　¥8000）、ヨシガイ DC980　¥6820、ディズナカンティ（シルバー）［シュー別売］　¥5280、グランボア・シュエット　¥19800、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¥7700、クールストップ・マファッククリテ用　¥3410、タンデム用　¥3850）、アーチワイヤー各種
ブレーキレバー　ダイアコンペ（135　¥3080、139　¥4180、175　¥5280、179　¥6050、204QC　¥4180、GC202　¥5720、GC202Q　¥7040）シマノ・BL-R400　¥4560、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（167.5　¥13200、165、170［欠品中］）　TA・シクロツーリスト（162.5　¥30000、165　¥30000、170mm　¥39000）、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　¥5610、44T　¥5720、46T　¥5890、インナー 26T　¥4120、28T　¥4290、5 ピン　¥3800、W ピン　¥4950、T ピン　¥6600）互換ピン各種、サンエクシード各種
フリー　IRD・サイクロンマーク I（5 速　13 ～ 26T）　¥11550、シマノ・サンツアー替歯
チェン　シマノ（CN-HG901［11 速］　¥5750、CN-6701［10 速］　¥3400、CN-HG53［9 速］　¥2970、CN-HG40［5-8 速］　¥1680）
ペダル　三ヶ島（シルバンロード・ネクスト　¥8190、シルバントラック・ネクスト　¥8190、シルバンツーリング・ネクスト　¥8190、シルバン・ストリーム・ネクスト　¥8190、MASH　¥5060、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　¥5060、FD-R712F　¥5500、FD-R730F　¥6050、RD-R47S［欠品中］、RD-R47L［欠品中］）、サンエクシード SXFD34　¥5170、SXRD51M　¥9570、アテナシルバー
コントロールレバー　シマノ（SL-R400　¥4400）、サンエクシード（SXDT08　¥6820、SXDT10　¥7370）、ダイアコンペ　¥5500、エネシクロ　¥5500、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［欠品中］B-17S スタンダード［欠品中］　¥16060、カンビウム各種）サドルオイル（BROOKS［50g］¥1980、イデアルサドルグリス¥880）サドルカバー（BROOKS［サイズ M］　¥1980、サーファス　¥1210）
シートピラー　日東・S-65（26.8、27.0、27.2）　¥7150、S-65・SM-2　¥9240、SP-60（26.0、26.2、26.8、27.2）　¥2200、SP-75（26.8）　¥2200、エネシクロ（27.2 ポリッシュ）　¥7700
バッグ　オーストリッチ（F-104N［生成］　¥10000、F-104N-S［生成］　¥10000、F-104N-L［生成］　¥10700、F-104 スペシャル　¥10700、F-106　¥10890、SP-731 帆布　¥7370、SP-731 スペシャル　¥9900）
輪行袋　オーストリッチ・SL-100S　¥10000、ウルトラ SL-100［オレンジ］　¥10000
キャリア　日東（M-12　¥10120、M-15　¥11000、CP-1、NR-20　¥8800、NR-21　¥8800、ZL-60P　¥14000
ヘッドパーツ　グランボア・ビンテージ　¥7700、輪行用　¥4400、タンゲ・MA60C　¥1700、新 RB-661C　¥1650
ボトルケージ　日東（R　¥6380、T　¥6380、80　¥9570、500　¥6380、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　¥3300、SKS VX　¥1980、ラピーズ 16.5ｲﾝﾁ、ゼファール 18ｲﾝﾁ
リフレクター　キムラ製作所（RF-24　¥3960、28　¥3960、32　¥3960、32 ラレータイプ　¥3960、35　¥4290、38　¥4620、42　¥4950）キャットアイ（RR-165GMR　¥330、RR-165SMR　¥660、TL-AU165-MG［グレー］　¥2000）
チェーンプロテクター　VIVA・チェーンステーラバー　¥380、チャンピオン　¥470
本　ハンドメイド自転車工房・フレームビルダーの流儀　¥1760、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、シマノ変速機データブック　¥3500
［以上 2021 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・7 月休）
www.velo-apres.com

今井彬彦メモリアルラン中止のお知らせ

6 月 13 日開催予定でした今年の今井彬彦メモリアルランは、残念ながら中止といたします。
また来年お会いしましょう。

主催者　　中堀剛

サイクルフィールド
2021 年 6 月号
令和 3 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