



# 朝靄の紀州山系

ビンテージヘッドパーツをおさらい  
もう間に合わない

CYCLE FIELD 2023

4





JFF#701D に M サイズを装着、  
タイヤは想定最大の 700×30C



## ミドルフェンダー

装着の自由度が高いミドルレングスのポリカーボネイト製フェンダー。付属のスライド式ブラケットや、好みの位置に穴をあけ専用フェンダーダボにダイレクトに取付けることで、雨や泥の跳ね上がり、車輪の脱着などを想定し自由な位置設定が可能。フェンダー前後には衝撃に強いラバーを設け、振動でフレームなどへの傷つきを軽減、またリアの後ろには各サイズに合わせた大きめのラバー（マッドフラップ）を設定することで、跳ね上りを抑える。

- マット BK      ● S・M・L      ●ボディー：ポリカーボネイト
- ガード：サーモプラスチックラバー
- ステー：ステンレス (360mm 片側先端に滑止め加工)
- スライド式ブラケット：POM プラスチック
- 重量<フルセットの目安>：約 280g (M サイズ)
- 付属：ステーブラケット・M5x12 ボルト (7 本)・ダイレクト取付用ワッシャー (6 枚)
- ボディー全長フロント：460mm+ ラバーガード (円周 370)
- ボディー全長リア：560mm+ ラバーガード (円周 370)
- ◆対応幅 (700C 想定推奨値)

S：25-30C・M：28-38C・L：35-42C



(写真は M サイズ)

東京サンエス株式会社 [tsss.co.jp](http://tsss.co.jp)



川崎市 矢上川と鶴見川の合流点



じいちゃんもとうちゃんも洋服はCCP  
Made in Japan forever



CCP Shop

Open 12:00 Close 20:00 (18時以降要予約) 火・水曜定休日 3-27-4Taito Taito -K Tokyo 1100016 tel 03-5834-3742 URL: ccp.fm

# 朝靄の紀州山系、そして梅の花～鳥居峠・勝神峠～

高尾雅之

北を紀ノ川、東を貴志川に画されたエリア、行政区画上は「和歌山県伊都郡」となっているが、このあたり、走るとなかなか面白い。756

mの龍門山を中心とする山々が東西方向、紀ノ川沿いに衝立のように並ぶ。北斜面が急峻で、南から峠を越えると、滔滔とした大河と流域平野の広がり、その北、紀泉山地の連なりが一大パノラマで展開する中へ、浮揚感さえ感じながら落ち込んでいくダウンヒルが楽しめる。

立春もとつと過ぎて、カレンダーの日めくりと春めき感の足並みがほぼ揃い出した土曜日の早朝、動木から走り出す。

鳥居峠を越えて釜滝を過ぎた頃、東山魁夷の山雲画のような風景が眼前に展開する。早朝サイクリングならではのご褒美だろうか。

梅が至る所で咲いている。この花は、すでに満開なのか、なお7分咲

きなのか、よくわからない。どこか頼りなげで高揚感の沸かない不思議な花。日本人には桜以上に相性が合うのかもしれない。

善田から勝神峠へ向かう。出だしから、実にか細く、それでもちゃんと舗装済の小径は、とうてい峠まではたどり着けまい、と感じさせる風情である。でも心配いらぬ。先ほど、バイクに乗った地元の爺さんに確認済だ。「途中から登りバツカになるケンドヨ、大丈夫、ちゃんと峠まで続いとるでノイヨ」。

平成8年修正5万分の一地形図では峠の西側に存在するはずのゴルフ場が、太陽光パネル基地に変身していた。

道は龍門山頂から西に伸びる尾根上をしばらく辿り、そのうち北へ、紀ノ川へ、真つ逆さまに下って行った。

# カワカミサイクルワークスの の ジャパンバイクテクニーク 2022 第2話

川上伸一



本誌に掲載させていただくにあたり、カワカミサイクルワークスというタイトルを付けてもらいましたが、僕はサイクルショップでもフレームビルダーでもなく、ただの自転車好きだという事をお断りしておきます。

## カワカミ サイクル ワークス

ミリムの幅が20mmに対してカーボンリムは23mmと広く、ブレーキシューの位置が変わっていた。

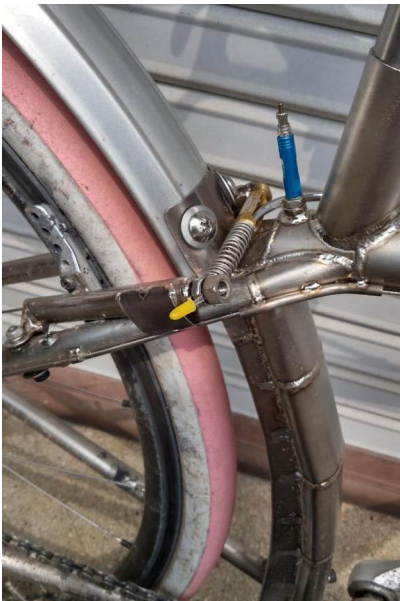
普通ならシューを上下に移動させればいいが、このオリジナルブレーキはシューの固定がM4のネジ2本で、上下のアジャストは2mmほどしかできない。仮付のシュー取付部を微調整して完成。

BBのシールドベアリングとスクエアのチタンシャフト、クランクを取り付け、20時、早めに作業終了。

6月6日(月)不幸中の幸い

今日は朝から前後のホイール組アルミニップルに交換するが、念のために後輪のフリー側は真鍮のままにする。昼までにタイヤのセットまで終了。

今日のメインは前後のブレーキを終わらせることだ。カーボンホイールを取り付け、ブレーキを掛けようとするところの問題が起こった。アル



リヤデイレイラーはユーザー・ジュビリーより軽量のスラムレット。トップ9Tに合わせてエンドのシャフトとブラケットの寸法は3mm短くしている。チェーンを張り、少し削って軽量化したサンツアー・シユパーのレバーでシフトする。

何の問題もなくチェーンにする。当たり前だが何も面白くない。

ここで初めてペダルを取り付

け、家の前を少し走る。テフロンベアリングのヘッド小物の動きが固く、まともに走れない。分かってきたことだが50mほど走って中止。

仮付けだったデイレイラー用ワイヤリードのパイプとアウトターストッパーの溶接、前後マッドガードとステアの取り付け。

14時ころ、大分自転車らしくなってきたところで仕事先から電話が入り、どうしても必要な物があるとの事。何とか作ることが可能であると小さい物なので郵送で対応してもらった。郵便局から帰る頃には16時を過ぎていた。

9日には最後の買い出しにするつもりでチタンのネジ、ナット類の注文をFAXで送り、その他足りない物はないかチェックする。明日はシビアな作業になりそうなので、そのまま作業を終了し、部屋で必要な物をまとめる。

6月8日(水) 今日こそ走る

今日はヘッド小物の擦り合わせをする。ヘッドチューブに、空転しないように加工したスリーブを圧入(と言っても手で押し込むくらい)し、内径は22mmプラスという感じのところは22・2mmのチタンパイプのステアリングコラムを入れるのだから、当然固い。

チタンパイプもシームレスパイプではなく溶接で接合したもので真田ではないし、フォーククラウンから少し上まで内側に、二重になるよう補強パイプが溶接されている。コラムの上の部分はフォーククラ

ウンから左右に2本出ている補強パイプを含めたトップブリッジの取り付けナットと補強板が溶接されている。その歪みも含めてある程度は真円に削ってあるが、それでもプラス0.1mmくらいはある。

シリコンスプレーを加えてフォークを動かす。擦れた部分の色が変わるので、まずコラムから削る。目の細かいヤスリで何度か繰り返し、最後は水ペーパーで仕上げる。高速で回転しないので鏡面仕上げではない。

次はスリーブ。軸にサンドペーパーが放射状に付いたものを使ってリユーターで仕上げる。削り過ぎるとスベアがないので少しずつ慎重に作業する。

ただこれがなかなか削れないのである。軸受けに使う素材だから当然なのだろうが、もういいだろうとトップブリッジを固定して走るが、まだ違和感がある。再び外して削る。さんさん繰り返しした末、もういいだろうというところで、感覚的にはプラス0.02〜0.03くらいだろうか。マイクロアジャスターのヘッドで1〜2山分、固い感じだ。

これはフロント両サイドに重いバッグを付けたとあまり感じなくなると、JBT本番でタート走行後の車検のとき、テフロンスリーブがちょうど良いへたり具合になるのではないかと、という考えがあったからだ。

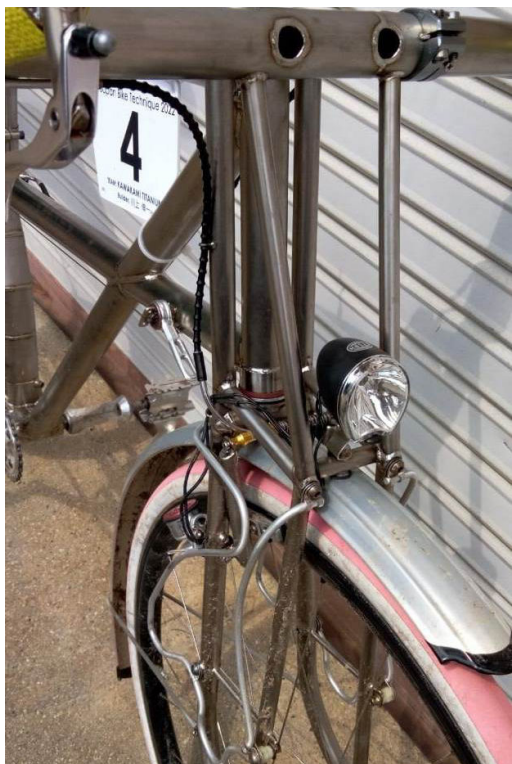
この上下30mmくらいの擦り合わせが終わったところには14時になってい

た。ただこれで何となく大きな作業は終わったという安堵感があった。あとは仮付けであったタイナモ台座に少し手を加えて本付け。ヘッドランプステアを1mmのチタンで製作。

夕食後はランプコードのハンダ付け。テールライトはLEDのバッテリー式を使うことしか考えていなかった。

使ったことのないビンディングペダルも、トークリップ+ストラップの組み合わせもダート走行では危険なので、トークリップをカットしてハーフクリップにしたものを使う。仮組から使っていた3mmのアルミ製トップブリッジをカーボンの3mmで作直そうかと思っていたが、やはり割れるのではないかという不安から、2mmのジュラルミンを使うことにした。

21時、作業終了。



6月9日(木) 考えが甘かったサイドキャリア枠の製作

今日は最後の買い出しの日だ。今回のJBT車のパーツでも色々お世話になったミヤザキサイクルで、注文していたスペアタイヤ、小物などを買う。ただ同じパナレーサーのタイヤの黒は在庫がなく、1本しか手に入らなかった。

現在付いているリンクのタイヤは、数年前、単に「安かった」というだけで買ったもので、ダートでの試走に使い本番で交換する予定だった。全く走っていないので、当然交換する必要もない。

あとはチタンのネジ類と、縫製屋で接合してもらったサイドバッグの引き取りなどを行った。

サイドキャリア枠製作は曲げるだけで音もしないので夜でもできる。

クランクを外して、軽量化のために削る。クランクはスギノマイティ

を使用したかったが、アームに穴が開いているものだったのでシヨートアームに加工できなかった。使ったのは初代テュラエースで、友人のレストア用のレーサーに付いていた状態の悪いものを使用した。

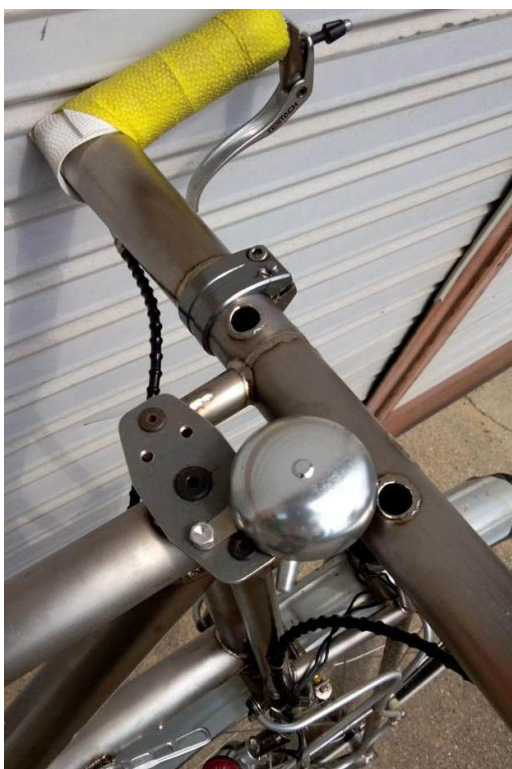
この時代、マキシなどと同じ軽合金のクランクでも素材は全く違う。中野浩一が踏んでも壊れない(例えば古い)ものを我々凡人が使うのだから相当削り込んで大丈夫だ、などと考えながら作業をしているのもう昼になった。

ミヤザキさんの所で少し話し込んだりして、家に着いたのは19時。夕食後、サイドキャリア枠を曲げる。Y田君に作ってもらった見本とテスト曲げ用のジャンクのガードステア、本番用の新品が2本。

ところがいざガードステアを曲げてみると、硬くて思うように曲げられない。さすがホンジョの超硬ガードステア、ダート走行でも安心して使用できる、などと言っている場合ではない。

ジャンクのステアを曲げて見本で作ったものと同じようにはならない。曲げの半径がどうしても大きくなり、無理をすると折れてしまいそうだ。一度曲げたところを伸ばして、再びその近くを曲げたりしても、弱くなって折れてしまう。何より全体の長さが足りない。

見本の曲げは10mmほど余裕を持たせたつもりだが、半径が大きくなると、どう見ても30mmは不足する。無ジャンクのステアは当然短い。無



理をして直角に近い角度で曲げることができたとしても、本番で折れたら大変なことになる。それなら明日、ホームセンターで普通のアルミ棒を買って強度不足を承知で使うか……。

なった風呂を沸かし、温めたカロリーメイトを飲み干す。もう主食がカロリーメイトと言っても良いくらいに生活だ。3時間ほど寝て再び作業に掛かる。

つつく

考えた挙句、見本から作り直すことにする。幸い、サイドバッグは手元にある。今となってはどうしようもないが、サイド枠を付けてからタイナモの取り付けを考えた方が良かった。

本場用ステアと同じ長さで曲げ可能な半径でできた見本に合わせて曲げていく。

左右対称で向きを間違えずに、間にステア取付金具を入れる。万力やモンキーレンチを使って曲げるが、硬さと失敗できないプレッシャーで全身に力が入る。

汗だくになって完成したころには東の空が明るくなっていた。ぬるく

Campagnolo®

# ビンテージ ヘッドパーツ をおさらい

大沼周二



HEADSET

ヘッドパーツはフレームの付属品というよりも、フレームを買うときには、あるいは完成車を買ったときには当然のようについていた。メカ的に面白いところではなく、壊れるところでもないから、交換やメンテでいじくることもない。

フォーク抜き輪行車がランドナーの代名詞になって、各マスプロメーカーがワンタッチでフォークがはずせるメカに夢中になったころは意識が向いたが、ヘッドパーツ単体ではなくバステムの固定&脱着方法と所要時間が注目の的だった。

あれから四十年、買ってはみたも

の面倒と輪行袋が別売(車両価格の割くらいと高価だった)で、フォークが抜かれたことはなく、雨と汗がかかっても分解清掃されることはなく、錆だらけになってしまっている個体が多い。

久しぶりに整備してまた乗ろうというとき、あるいは中古フレームからレストアだというとき、同じヘッドパーツはもう入手できない。さあどうしようということ、当手を復習しつつ、明日どうするかヒントをまとめてみたい。

まずは当時の代表選手六人に登場してもらって、左から順に追



	ストラダ	ピスタ	RB-661	RB-661C	ベニックス	BS輪行
下玉押し内径	26.4	26.4	27.1	27.0	27.1	27.0
下ワン外径	30.1	30.2	30.0	30.1	30.0	30.0
上ワン外径	30.2	30.2	30.0	30.1	30.0	30.1
重量	193	163	172	187	159	179

かけてみよう。重量は玉付き、アウトター受けなしなどばらばらだから参考値だ。

●カンパ・レコード・ストラダ  
 どれもよめもキャリヤもないレーサー車用、人気選手のスプリントのゴールシーンなどでヘッドパーツもよく写真に収められる。だからというわけではないだろうが、押し出しの強いデザインに堂々の社名刻印、サイズが大きいゆえにセンターブルあるいはカンチプレキのインナー、千鳥、アウトター受けとの干渉が気になり、どろよけ付き車への装着はほとんどなかった。主力製品だけあって、各国規格品も全部ラインアップしていた。

●カンパ・レコード・ピスタ  
 ストラダと違って小振りて控えめなデザインは、ブレイキ系小物やキャリヤ、バッグなどの干渉も少なく、TOEIのフルオーダーコースのスポルティフでの採用例も多い。厚く固いめっきの耐久性は高く、玉当たり部の虫食いもなく、今でも新品同様に使えるのはカンパ全盛期の神話のひとつに挙げられる。ただしリテーナーはないよ。

●丹下・RB-661  
 TOEIのスタンダードフレームに標準採用のRB-661(丹下鉄工所製)は、リテーナーを細いスナックプリングで落ちないように保持していた。ベアリングはむき出しだがその分、回転部のメンテナンス性は良好だ。

しかし、長い時間を経て錆が出ており、TOEIスタンダード車のレストアや、フレームを入手したので一台組み上げるぞ、となって困ることになる。長く市販されてはいたものの、すでに製造中止となっている。RDなどと違ってスペア用やコレクシオン用に積極的に買い求められたわけでもなく、新品あるいは状態のよい個体流通量が少ない。せめていちばん錆びやすいロックナットのスペアパーツくらいはないものか？

●タンゲ・RB-661C  
 後継で現行のRB-661Cは名称こそ継承しているが、デザインは厚ぼったくなった。15g重くなり、ベアリングはシルドになってメンテ拒否となった。Cなんてまたいつ魔番になるかわからない香りが漂っている。

上記のRB-661から各パーツの寸法が変化しており、スタックハイトなどの情報も添付・公開されていないから、RB-661と置き換えられるか、やってみないとわからない。



●ベニックス輪行ヘッド

ベアリング大手のNTN製で、当時からシールド構造だ。50年経っても回転しているけれど、玉ひとつ拝めず闇のなかだ。

太宰茂秀氏監修のベニックス車両はいま見るとフルオーダー車かと思まごう手の込みようだ。車名が豪華に浮彫刻印だが、四十山でD型の回り止めだから、RB1661Cに乗り換えはできない。

●ブリヂストン輪行ヘッド

鳥山新一氏の指導を受け、ルネエルス車を模範に初代ダイヤモンドからアトランティス、トラベゾーンまで長く採用されてきた輪行用ヘッドパーツだ。リテーナーの保持は一斗缶ふたの漏れ留めのようなリングをヘッドパーツにかぶせ、手抜きならぬ玉抜きのリテーナーが収まっていた。

残存車両が多く、レストア対象の筆頭格だがロックナットやアウト受けの錆進行が早く、スタックハイト、下玉押し（クラウンレース）の寸法が特殊で、四十山でD型の回り止めのため現行市販品と互換性がない。初代ダイヤモンドのルネエルス型プレスエンドは次代ダイヤモンドがサンツァー鍛造にアップグレードした際、ピントクの初代ユーラシアに転用された。

●規格の復習

イギリス由来のインチ系と、メートル法発祥フランスの小数点以下切り捨て系との並立で複数存在することとなった流れだ。ハンドルバー、

規格名称	コラムパイプ		圧入箇所		ねじ部	
	内径	外径	クラウンレース	上下わん/上玉押し	表現	廻り止め形状
JIS	22.2	25.4	27.0	30.0	1X24	凸
ENGLISH=BSC	22.2	25.4	26.4	30.2	1X24	凸
ITALIA	22.2	25.4	26.4	30.2	25.4X24	凸
FRANCE	22.0	25.0	26.5	30.2	25X1	D

ステムの外径の違いとも関連する。ヘッドパーツの寸法はBSCとJISが同一ではない珍しい部分だ。

他の部分では相いれないフランス規格とイタリア規格が一致するところもあるから、カンパのように同一銘柄で三規格販売されたヘッドパーツの欠品ありセットや、ロックナットだけ入手でも、組み合わせでワンセットコンプリートし使用できることがある。ヨンコイチほどの手間か？

新品の外箱にこれらの数値または規格名が表示されていたら確信が持てるが中古だと怪しい。ネットだともっと怪しい。パーツ単品の場合は刻印画像確認が必須だ。

画像なしの場合、有効数字小数点以下二桁のノギス測定写真がついてないと手が出せない。カンパレコードや国産高級品の場合、各パーツに寸法数値やITALIAN、FRANCE、ENGLISH、BSCなどと規格名が刻印されているものもある。

この表に準じてフランス製のヘッドパーツにも他の規格品がラインアップされている場合があるが、回り止め形状まで手が回らなかったものがある。その代表がストロングライトだ。

●ストロングライト社ヘッドパーツの実務

ストロングライトのヘッドパーツはルネエルス車採用で人気で、P3などその名を目にするにはあるがユーザからの実用情報は少ない。



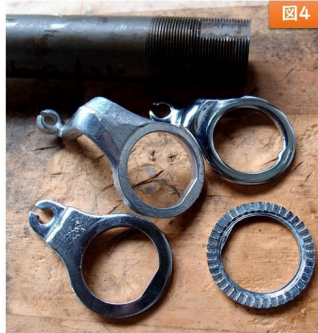
	D6灰箱	V4赤箱	P3銀箱	P3青箱
下玉押し内径	27.2	27.1	27.1	27.2
下ワン外径	30.2	30.2	30.0	30.0
上ワン外径	30.2	30.2	30.0	30.0
重量	132	197	138	136

当時本品を輸入して販売した代理店は規格の並立とそれがもたらす混乱に配慮して、箱入り単品で扱う場合はJIS規格品のみを選定していた。

しかしプロジョーの完成車（ヤマハ

やホンダがオートバイ輸出のパートナーで輸入国内販売していた）は、パイプ径からヘッド、BBまで生粋のおフランスだった。その補修パーツ、ばらしパーツとしてフレンチ規格品が国内にも存在する。後世の（今

## ストロングライトヘッドパーツを実使用する方法



のことだ)、ネット整備と国際個人郵送簡略化で、海のものとも山のものともつかぬ混沌状態になった。画像の四品はいずれも国内有力ショップで将来フルオーダーするからと先行入手したものだ。玉押し内径はJISだが、上下ワンはP3はJIS、V4以降は非JISだ。現物入手のうえアトリエに持ち込むことが成功のカギになる。もし手持ち品を別のフレームに使おうとする場合、測定値を知らないと頓挫する可能性がある。

この課題をクリアのうえ持ち込みフルオーダー以外で実使用する場合のポイントをまとめる。

①国産マスプロ車あるいはセミオーダーフレーム(ケルビム、ノートン、ダボスなど)は上下ワン外径30・0mmのJIS規格にての製造だから、30・2を無理なく圧入するにはトップチューブの上下を専用工具で削る。

②コラムパイプの回り止め形状が凹型の場合、D型の回り止めを用意し差し替える。

③あるいはD型四十山で凸型の回り止めを探してくる。

図1は30・2に拡張するための工具だ。出番は少なく高価だからプロショップに依頼しよう。

図2、左下はV4の上ワン、その

上は国産四十山の回り止めストッパー、その右はRB-661の上ワン、その下はタンゲでもBSでもない国産四十山の回り止めストッパーだ。由来は不明だがこんなとき出番が回ってくる。

ぴったり嵌合した。奇貨置くべし。しかし外径が数ミリ大きく不恰好になるからフランスのエレガントなエスプリが台なしになる。

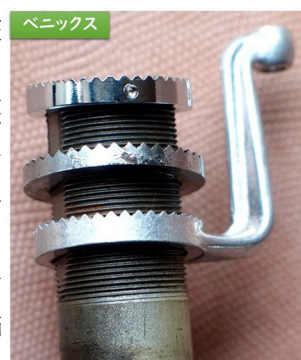
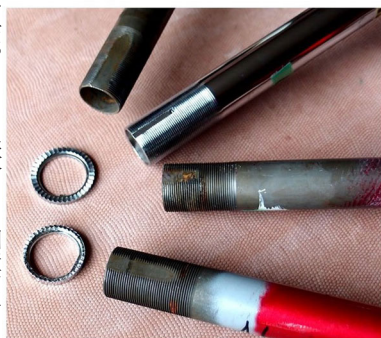
P3はフレッチサイズ25・0径のコラムパイプ用に設計されているから、BSC化に際して外径は変えず内径を拡大した。それゆえ華奢でエレガントに見える。ジュビリーに合うヘッドパーツはこれしかない雰囲気だ。メッキ出しラゲ、メッキ出しエンドとアンサンブルしたら床の間以外走れなくなる。フォーク抜いてばらして肩に担いで運んでたら泥棒中だよ。

そこで図3のアウト受けの登場だ。CLB製でストロングライトにぴったりの寸法と嵌合だが当然D型、そのD部分を削って凸型にし、軽合金鋳物の安っぽい肌とバリは手作業で磨き出して使う。

図4の下二つは、似たような感じのBSヘッドパーツの部品だ。四十山は共通だが嵌合しなかった。コラムパイプの回り止め形状がD型のBS車他、手持ちフレームをよく見ると、同様にフランス式にD型になっているメーカーが三社見つけた。BS、ベニックス、そして丸石だ。

BSのD型四十山の実例はダイヤ

## 国産D型フレームにストロングライトヘッドパーツは装着できるか



モンドだ。P3と嵌合した国産四十山回り止めは入るが、P3の回り止めは入らなかった。ベニックスも同様だ。

ところが丸石・エンペラーはP3の回り止めがすんなり入る。コラムパイプ、回り止めそれぞれに個体差はあるが、P3の円周内部を削ってしまつてはメッキが剥げてしまう。なお、CLBのアウト受けはどれもすんなり入った。国産(非タンゲ)四十山回り止めの外周をP3のそれに合わせるよう削つてもめつきを傷めてしまう。

いずれにしてもまずは実測、そして現物合わせの「詰将棋」になる。王手、ビンゴとなったところで思わ

ぬ落とし穴、エンペラーの下玉押しが外せない。BSのときにも一筋縄ではいかなかった。

下玉押し外径が小さすぎて、カンパ工具やホーザン標準品では引っかけられないのがBS。そしてホーザンC-363も引っかけられないのがエンペラーだ。さあ、どうやってクラウンと塗装を傷めず外そうか? マスプロ各社が独自品を採用する必要がないほどにRB-661が頑張ってくれていたらと思う。

ヘッドパーツは、重要だが単機能でメカ的なデザイン要素や工夫の余地が少ないゆえ、開発競争、特許競争もなく実用車用品を業者にちよつとそれっぽく変更させて一丁上がり



だったのか？ スポーツ車よりも官公庁納入車やミニサイクル、セミドロのジュニアサイクルのほうが販売台数では主流だった時代だ。

●ITA/JISの互換性

JIS寸法のヘッドチューブの上下端を削り、JIS寸法の下玉押し（クラウンレース）挿入部外径27・0を26・4に削ればITAが装着できる。この逆は三品ともゆるくて脱落するから、ITAフレームにJISヘッドパーツは装着できないし、ITAフレームをJISヘッドパーツ用にロー盛りして再度成型加工するのは非現実的だ。

規格表にも記載のねじ山の違い、これを語る口は多いが、実際の比較・互換性を検討した情報は目に見えない。そこで、互換性を実際に試した。ヘッドパーツはカンパストライダのITA品とBSC品、ねじ山規

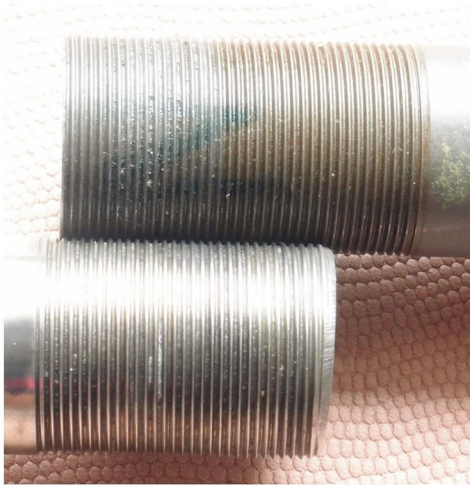
格ではBSC≒JISだ。フレーム（フォーク）はコルナゴと国産品だ。カンパに刻まれたねじ山規格名はITALIANとBRITISH、でもピスタはENGLANDだ。

フォークねじ部を突き合せたとろ、ピッチは刻印どおり揃っているが、ねじ山に違いがあるような気がする。

ITA（コルナゴ、画像下）はねじ山の頂上が平らになっていて（浅間山似）、JISは山頂が狭い（富士山似）。

四通りの組み合わせでつけたり外したり、ねじを締めたり緩めたり。手応えではどれも違いが判らなかつた。ほかのフォークでも試したが、ねじとしての機能は果たせると感じた。

タンゲの現行品のうち、ロード系締め合わせ型ではJIS規格品に加えてITA品もラインアップされている。玉押しとワンの径は変えているがねじ規格まで変えているかは不明だ。



●まとめとポイント

- ①ビンテージ車のヘッドパーツは交換が難しい。
  - ②市販代表のマイクロアジャスト（タンゲ）はマスプロ車に採用例が見当たらない。
  - ③マスプロ車は独自品の採用例が多く、BSC品は他のヘッドパーツと互換性が低い。
  - ④ストロングライトはアトリエに実物持ち込みでフルオーダーするのに使用するのが王道。
  - ⑤ストロングライトのマイクロアジャスト品はフォーク抜き輪行は不可、適合するリテーナーが存在しない。
  - ⑥ストロングライトを自力で装着する場合、苦肉の策はあるがエレガントさに欠ける。
  - ⑦カンパは規格対応が優れており、刻印も親切だ。
  - ⑧JIS寸とITA寸は一方通行で互換、フレームを加工する方法はあるが逆戻りできないから実物確認を要する。
  - ⑨JISねじとITAねじは類似している。
  - ⑩ヘッドパーツはまめに磨いて錆を防ごう。
- ※冷蔵庫で冷やすだ、お湯で煮るだで無理やり圧入することを紹介している情報にはご用心。

各サイズ揃っています！



お問い合わせ  
kimuraseisaku@nifty.com

# GO's View

最近自転車遊びを始めた人の中には、クルマ趣味と自転車趣味は対峙するものとして捉える人もいるようだが、私の親しい自転車仲間のほとんどはクルマ好きでもある。

地面がつかつかさえば、日本中どこでも自分で運転して行ってしまう連中だ。高いフェリー代を払って沖縄まで愛車で行ったのも何人もいる。中には古いポルシェでウラジオストックからシユツツでガルトまで走ったのまゝでいる。そのS君は次回往復を計画していたのだが、ウクライナ戦争で頓挫してしまった。彼は私と同じ年なので、「もう間に合わないだろうなあ」と残念がっている。

に意識させられるのは新しい高速道路の開通予定で、例えばうちの近所から静岡市までをつなぐ中部横断道もそう。

南半分はもう開通しているし、北半分も佐久小諸ジャンクションから八千穂インターまでは開通したものの、そこから先、長坂なり須玉なりまではルートさえ確定していないのだ。残りの四分の一は間に合わないだろうな。全通して2時間で静岡まで行ければ、気軽にホビーショーを見に行かれるのになあ。

近いところではもう一つ、松本から高山経由で福井までつなぐ中部縦貫道というのがある。これは西半分の高山―福井間はあと三年ぐらいで開通するらしいけど、松本―高山間は、私が現役のドライバーであるうちには間に合いそうもない。相当に使いがあるルートだけに残念だ。サイクルツーリストとしては、時間切れ問題はもっと切実だ。現時点で、上信国境の峠道のいくつかは通行止めになっている。災害で崩れたものもあるし、ダム工事の関連でずつと通れない所もある。地元のフィードルであるので、早く直してもらわないともう走れないお年頃になってしまうのではないか。北八ツとその麓の林道も似たような状況で、長いこと通れないままの道が何本もある。もしかしたらこのまま廃道になるの

かもしれないけれど。いつか遠征しようと宿題になって

いるコースも、ハードめの林道はそろそろ諦めかなと思っっている。基本



的に単独行なので、距離が長くてアップダウンが大きいのはだんだん厳しくなる。クルマで上げてもらったの下り一方とか、工夫と助力が必要になりそうだ。

楽ちゃん志向のサイクリングプランでも、懸案の阿賀野川下りは今年あたり何とか実現しそうだが、九州の南半分はもう機会がないかもしれない。球磨川下りは復興の具合次第か。袋に入れた状態で10kgを切るような軽量輸行ランドナーは既に用意してあるのだが、果たして（カーサイクリングをあきらめて）列車旅をするような状況で、輸送する根性が残っているもんだらうか。

いつか隠居したら乗ろうと思って作ってある、クラシカルなグラントーリズムやランドナーやスポーツタイプは、早急にモスポール状態から現役へ移行させないと、結局乗らずに終わってしまうそうだ。

どうやら余裕を持った隠居はできそうもないし、そもそも「いつか」という概念は「実現しない」と同義語になってきた気がする。サムデイネバーカムである。

自転車マニアとしての物欲の終活については、現実逃避するしかない現状なので、いずれまた別稿にて。

も  
う  
間  
に  
合  
わ  
な  
い

# TANGE

Since 1920



TANGE日本総代理店：株式会社エンバイシクルワークス

URL : <http://www.enma-bicycle.co.jp>

E-mail : [info@enma-bicycle.co.jp](mailto:info@enma-bicycle.co.jp)

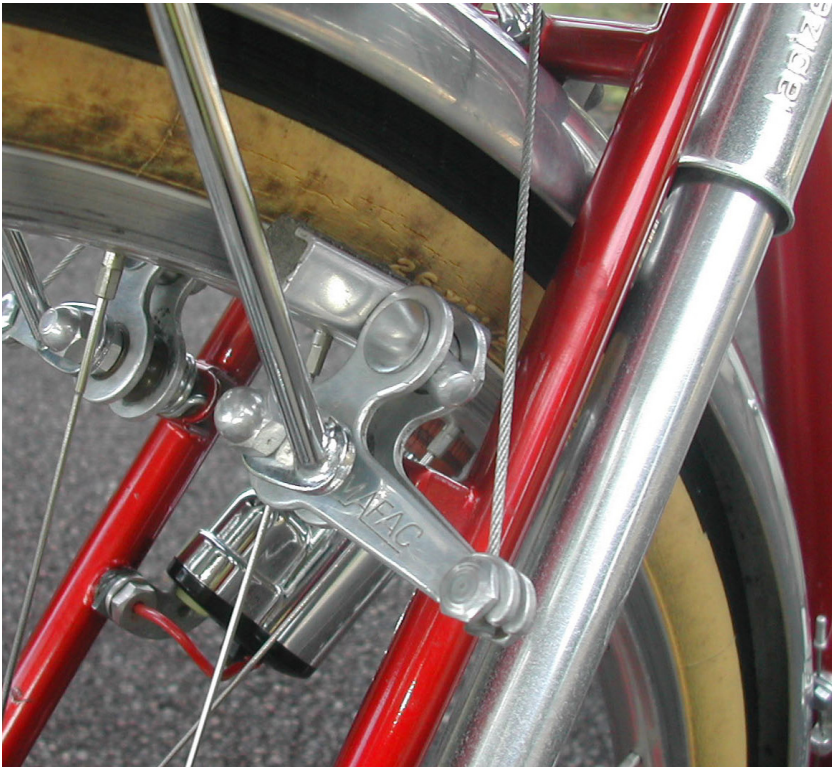
旅行用自転車に乗ってみたい

パートXVI

## センスが生きる

### 部品たち1

鈴木邦友



自転車の部品たちの中には、「こ  
うでなければならぬ」というもの  
と、「どのようなものでもよい」と  
いうものがある。前者はどれもほ  
同じで、とても微妙な違いの中  
から選択するものであり、後者はいろ  
んな種類や全く異なるデザインの中  
から選択するものとなる。中には基  
本的なメカニズムまで異なるものも  
ある。ひとりで言う選択枠の広い  
部品たちだ。逆にその選択枠の広さ  
から、乗り手のセンスが自転車に反  
映されてしまう、ちょっと怖い部品

ということになる。

前照灯、尾灯、リフレクター（反  
射鏡）、発電機等のライティング・  
システム、警音器、空気入れ、ボト  
ル等がまさにそれに当たる部品たち  
だ。

#### ●ライティング・システム

国内での旅行用自転車が全盛期  
だったころ、ライティング・システ  
ムの中心になるのは、車体に取り付  
けたダイナモ（発電機）により電気  
を得るもの、もしくはバッテリー（乾  
電池）によるものだった。いずれも  
光源には白熱電球を用いていた。

一般的に、低速で長い距離を走る  
ランドナーやツーリズム、キャンピ  
ングにはダイナモ式、高速で短い距  
離を走るスポルティフにはバッテ  
リー式のものが好まれた。また、旅  
行用自転車の中には、ダイナモ式と  
バッテリー式の両方のシステムを組  
み合わせたものもあった。

ダイナモ式の特徴は、自転車の駆  
動力により発電を行うことから、シ  
ステムに問題がなければほぼ半永久  
的に使いつづけることができるとい  
う経済性だ。そして複雑なシステム  
の割に軽量であった。

バッテリー式の特徴は、駆動力に  
よらないため、走行抵抗がないこと  
だった。そして光度が高く、自転車  
が停止していても光が得られ、自転  
車から外して自転車の前照灯以外の  
使い方もできることだった。

そしてこの二つのシステムを組み  
合わせることで、両方の長所  
を得ることができた。

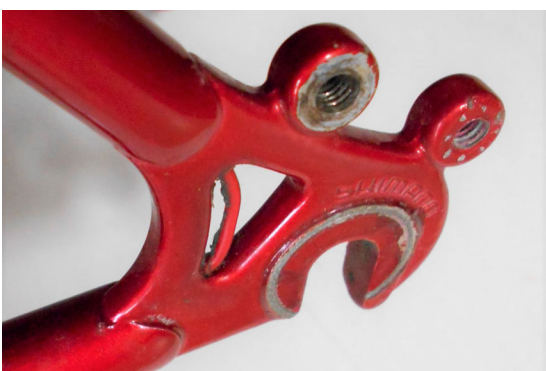
例えば、夜間走行が多い時や白夜  
の中を走るような時には、電池交換  
の必要のないダイナモ式は必要不可  
欠なシステムであった。遠くを照ら  
したり、地図を見るなどの停止中に  
使いたかったり、キャンプ場や暗い  
場所で灯りとして使いたいときには  
は、バッテリー式が便利だった。

話は変わるが、ルネエルのカタ  
ログに「デアアゴナル（パリーブ  
レスト）」という車種があった。純  
粋な旅行用自転車というよりは、旅  
行用自転車による長距離競技用と  
いった性格の強い自転車で、その自  
転車がダイナモ式とバッテリー式  
の二つのシステムを持っていた。

そのバッテリー式ランプは単一サ  
イズ（ヨーロッパ規格）の乾電池が  
3連直流のもので、さらに反射鏡の  
部分を拡大した「フォーカス型」と  
呼ばれる、高い光度が得られるもの  
だった。そしてその取り付け角度が  
とても特徴的で、照射角度が上向き  
となるように取り付けられていた。

フランスの自転車文化に詳しい  
方（この方は自動車の文化にも申し  
い）の話では、夜間の高速走行時や  
競技中には、ダイナモ式前照灯は自  
動車でいうところのすれ違い用前照  
灯（下向き前照灯）として使い、そ  
してこのバッテリー式前照灯は、遠  
くを見たいときや走路標識・行き先  
案内板を見たい時など、走行用前照  
灯（上向き前照灯）として使ってい  
たのではないかとのことだった。

●ダイナモ式ライティング・システム  
ダイナモ式ライティング・システ



ムは、ダイナモ、前照灯、尾灯、そ  
れらをつなぐ電線で構成される。今  
では尾灯は自光式ではなくリフレク  
ターが用いられることが多い。  
ちなみにダイナモは直流式発電機  
のことで、自転車用ダイナモは通常、  
6V3Wが一般的だった（1970  
年代より前には6V6Wのものも  
あった）。また電線はプラス側の一  
本で、マイナス側は金属の車体が電  
線を兼ねていた。

高級な旅行用自転車の場合、電線  
はフレームチューブの中に収められ  
た。ダイナモから出た電線は、ダ  
イナモ固定用のボルトの頭やその  
近くのシートステーから中に入り、  
チェーンステーを通りダウンチュー  
ブの上まで内蔵され、そこで一度外  
に出て、再び前ドロケに埋め込ま  
れ、ドロケ先端やフロントキャリ  
アに取り付けられた前照灯まで見え

ないように導かれていた。

技術の高い自転車工房では、ヘッドチューブとステアリングコラム間にカーボンブラシ構造の接点を設け、完全に電線が見えないような工事を施していたり、後エンドの中心電線が通るように高度な工事を施しているところもあった。

#### ●ダイナモ

ダイナモの取り付け位置はリア左シートステーの前側が一般的だった。なぜ左かというと、自転車はトランスミッションを中心に右側に多くの部品が集中し重くなっていることから、バランスをとるために、左側でも右側でもいい部品は左側に取り付けられることが多かった。

通常はダイナモ取り付け用のブラケットをフレームに溶接して、そこにボルトで固定するものだったが、高級車には隠し止めと言って、シートステーの内側に埋め込みナットを溶接し、取り付けボルトやブラケットが見えないようにダイナモを取りつけたものもあった。さらにその取り付けボルトの頭に貫通穴をあけ、そこから電線を内蔵したのもあった。



ダイナモローラーは、タイヤに擦り付けるタイヤドライブ式が一般的

だったが、高級なタイヤの多くは

オープンサイドやセミオープンサイド構造だったこと、タイヤドライブは振動や音が大きくなることから、タイヤに影響がなく音が静かなリムドライブ式が好まれた。

ちなみにリムドライブの場合、ゴム製のダイナモキャップは必須だ。ベロックス社からはいろいろな色のものがリリースされていた。

旅行用自転車には猫のマークでおなじみの、小ぶりで美しいデザインのスーピッツ社（フランス）のもの、特に「12N」は人気を独り占めしていた。

ちなみにベロックスダイナモは多くのメーカーから出されていたが、この国でも一般車の領域のものであったようだ。

#### ●ダイナモの位置

ダイナモの位置は前述のとおり車体の左側というのが一般的だ。我が国も含め、車両が左側を通行する国ではこれがまたとても便利だ。というのも、降車時には左側に降りることになるため、ダイナモの操作がわかりやすく簡単になるためだ。

ただし1960年代以前には右側に取り付けられたものが多く、70年代まで右に取り付けた旅行用自転車と



RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- カンパスーパーレコード RD 前期型 PATENT-79 黒プリーケーj新品元箱¥60000
- カンパスーパーレコード RD 後期型 PAT.82 黒プリーケーj新品元箱¥40000
- カンパラリー RD 新品元箱¥30000 ●カンパラリーツーリング RD 新品元箱¥20000
- カンパヌーボレコード RD 在庫多数有り¥20000 ~年式他御指定ください
- カンパレコード W レバー凸文字各タイプ有り¥10000 ~
- サンツアーコンペティション RD 新品¥10000 ●同グランプリ RD 新品元箱¥10000
- サンツアー V-GT ラックス RD 新品¥10000 ●サンツアー VT ラックス RD 新品¥10000
- サンツアー初代サイクロン変速前後セット新品¥10000
- サンツアーシュペーブプロ最終型変速前後セット (FD は選択可) 新品¥25000
- マファックライド直付け用黒プラ新品元箱¥10000 ●マファックレーサー赤プラ新品¥10000
- マファックデュラルフォージ中古¥10000 ●マファック 2000 刻印中古¥10000
- マファック 2000 シール片玉中古美品¥10000 ●マファック 2000 シール両玉新品¥10000
- マファックコンペティション刻印新品¥20000 ●マファックコンペティション刻印中古¥10000
- マファックコンペティションシール片玉新品¥15000 ●マファックコンペティションシール片玉中古¥8000
- カンパレコードブレーキレバー用レプリカレバーパッド地球マーク・アメゴム新品¥6000
- カンパスーパーレコード軽合トクリップ実測 57mm 位・新品¥10000

※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



いうのも結構存在した。

片倉シルクの旅行用自転車は多くは右にダイナモがあった。社内の技術者に聞いたところ、自転車は右側が表、左側が裏で、カタログでも展示でも右側が見えるように設置する。部品もまた右側に位置するように作られたものや、自転車を右側から見て左側に取り付けるとその部品の裏側が見えてしまうことから右側に取り付けたということだった。

そういえば、本来どちらにあってもよいスポーツ車用のチンカンベルやキャリア止めの前照灯（前照灯の位置については次号で詳しく話をさせていただきたいと思う）などもその頃の名称か、右側に取り付けたものが多い。筆者が所有する片倉シルクのフラッグシップブランドナー「RT」も、ダイナモも前照灯もベルも右側だ。

旅行用の自転車や趣味の自転車の多くでは、ダイナモの位置はシートステアの前側となる。なぜならば、ダイナモは本体と取り付け部分が一定方向に動くような構造になっていて、ダイナモローラーに大きな力がかかった時に、ダイナモ本体が車輪から逃げる方向に動いて車輪に食い込まないようにするためだ。

また後輪に付けるというのにも意味がある。ダイナモを回すと抵抗がかかる。それはタイヤと路面との間に制動力として働く。ダイナモを前輪で回すと、走行中は絶えず前輪の接地面に制動力（摩擦抵抗）が発生していることになる。

また前輪に制動力がかかっているということは、その摩擦抵抗の分、後輪に駆動力が必要となり、後輪の接地面に余計な摩擦抵抗が発生してしまうことになる。

これが後輪で回すダイナモの場合では、ペダルを止めて後輪に駆動力が発生していない時には、後輪の接地面にのみ制動力が発生することになるが、ペダルを踏み駆動力をかけている場合には、後輪の接地面には、ダイナモを回していない時と同じ摩擦抵抗しか発生していないことになる。

また前輪には絶えずハンドルを前に向け、自転車が倒れないようにまっすぐ走行させるといふ仕事があるため、前輪の左右の重量バランスを崩すということはあまり好ましくない。

さらにコーナリング時でも、前輪の接地面に摩擦抵抗が発生していると摩擦円理論によりコーナリングフォースが小さくなり、操縦性にも悪影響を及ぼすことになる。

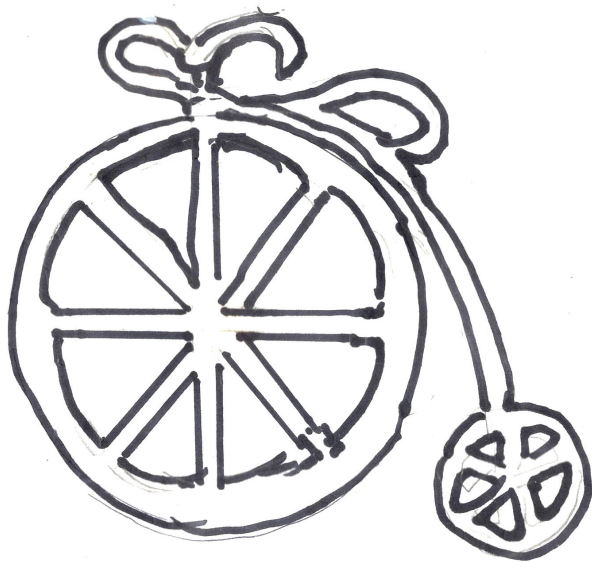
ということで、最も理想的なダイナモの取り付け位置は、今でも多くの旅行用自転車に見られるように、左シートステアの前側ということになる。

ライティング・システムは、自動車の世界では保安部品と呼ばれる大切なものだ。安全で快適な走行には侮れない部品だ。もちろん自転車でもそれは同じことだ。そして自転車をおしゃれに演出するのにも欠かせない部品である。（つづく）

## SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

# 置物セール、4月

¥10,000



【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）。

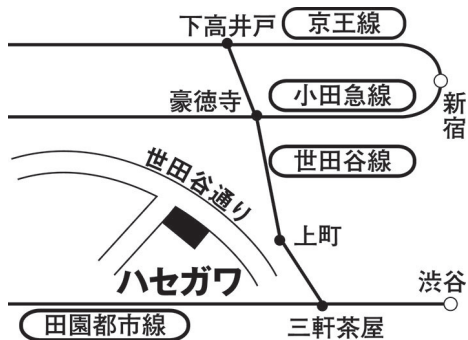
ランドナーパーツ専門店

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, H30-320R ¥8800, H30-26N ¥6600, H30-26 隠ジョイント ¥11000, H31-26N ¥6600, H40-26N ¥6600, H47- オリジナル ¥7700, H47C ¥9020, H50-26N ¥8800) 20in 用各種 (406, 451) グランボア (PJ650 ¥7700, PJ700 ¥7700) フチジャン (700C 用 ¥20000)  
 アプレ・オリジナルアルミダルマ ¥440, その他ダルマネジ各種、アプレ・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 (パビヨン 650B ¥12100, パビヨンヴィンテージ 650B ¥11000, パビヨン 700C ¥12540, パビヨンヴィンテージ 700C ¥11000) アレックス [650B] EN24 ¥4400, DM18 [欠品中] サンエクスード [650B] ¥8800, [650A] ¥10780, ノグチ 650A ¥2000  
 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, シプレ 700 ¥4400, シプレ ¥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) ハナレーサー (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, グラベルキング SS 27.5x1.5 ¥6490) 仏式チューブ各種  
 ハンドルバー (すべて25.4) 日東 (B132AAF [390, 400, 420] ¥5170, B135AA [420] ¥4950, B136AA [400, 420] ¥5000, B112AAF [380, 400, 420] ¥5500, Mod.55 スペシャル [400-26.0] ¥7000  
 パーテープ VIVA・コットン (全15色) ¥1980, 皮革製 (グランボア ¥10780, BROOKS ¥10780)  
 ステム (すべて25.4) 日東バル6, 7, 8 ¥11000, テクノミック DX50mm ¥8140, テクノミック DX50のみ 26.0 ¥8140  
 ブレーキ (1台分) シマノ (BR-CT91 ¥3600, BR-CX50 ¥9300), ヨシガイ DC980 ¥7700, ディズナカンティ (シルバー) [シュエ別売] ¥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 ¥3280, タンデム用 ¥3650), アーチワイヤー各種  
 ブレーキレバー ダイアコンベ (135 ¥3740, 139 ¥4840, 175 ¥6050, 179 ¥6930, 204QC ¥5500, GC202 ¥7700, GC202Q ¥11000) シマノ・BL-R400 ¥4800, レバーパッド各種、日泉ケール各種  
 クラック サンエクスード・ファンライド SXC 165, 167.5, 170mm [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 TA, 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 ¥3850, Wピン ¥6600, Tピン ¥7150) 互換ピン各種、サンエクスード各種  
 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-M9100 [12速] ¥7870, CN-HG901 [11速] ¥6600, CN-6701 [10速] ¥3850, CN-HG53 [9速] ¥3600, CN-HG40 [5-8速] ¥2095), イズミ, カンパ  
 ベダル 三ヶ島 (シルバンロード・ネクスト [欠品中] シルバントラック・ネクスト ¥8690, シルバンツーリング・ネクスト [欠品中] シルバン・ストリーム・ネクスト ¥8690, MASH ¥5060, トックリップ・トウストラップ各種) リオター  
 デイレイラー マイクロソフト FD-R42 ¥5720, RD-R47S ¥7700, RD-R47 ¥7700, サンエクスード SXFD34 ¥5940, SXRD51MB ポリッシュ ¥14000, アテナシルバー, IRD コン트롤ローレバー シマノ (SL-R400 ¥4800, SL-7700 ¥10000), サンエクスード (SXDT08 ¥6820), ダイアコンベ ¥6160, エネシクロ ¥6160, アテナシルバー, ワイヤ各種  
 サドル ジルベルトウ (ガリビエ [チタン] ¥40000) BROOKS (B-17 スタンダード ¥21500, B-17S スタンダード [欠品中] B-17 チタン ¥36200) サドルオイル (BROOKS [30g] ¥1958, イデアールサドルグリス ¥880, ジルベルトウ・サドルワックス ¥1980) サドルカバー (BROOKS [サイズ M] ¥1980, サーフアス ¥1430)  
 シートピラー 日東・S-65 (26.8, 27.0 [欠品中], 27.2) ¥8690, S-65-SM-2 ¥10780, SP-60 (26.0, 26.2, 26.8, 27.2) ¥2200, SP-75 (26.8) ¥2200, エネシクロ (27.2) ¥8800  
 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 ¥11770, SP-731 帆布 ¥7590, SP-731 スペシャル ¥9900, DLX サイドバッグ [生成] ¥13200)  
 輸送袋 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-15 [欠品中] M-18 [欠品中] NF-22, NR-20 ¥8800, ZL-60P [欠品中], キャンピー), シルク製アプレオリジナル M15 タイプ  
 ヘッドパーツ グランボア・ビンテージ ¥7700, 輸送用 ¥4400, タング・RB661C ¥1650, 丸石・アーレンキー脱着式輸送用 ¥3000  
 缶トルケージ 日東 (R [欠品中] T ¥8140, 80 ¥12210, 500 ¥8140)  
 インフレーター トピック・ロードスターブラスター ¥3850, SKS VX ¥1980, ゼファール HPX [サイズ1, 2, 3] ¥4730, ラビーズ 16.5<sup>1/2</sup>, ゼファール 18<sup>1/2</sup>  
 リフレクター キムラ製作所 (RF-24 ¥4000, 28 ¥4000, 32 ¥4000, 32 ラレータイプ ¥4000, 35 ¥4500, 38 ¥4700, 42 ¥5000) キャットアイ (RR-165GMR ¥330, RR-165SMR ¥660)  
 チェンプロテクター VIVA・チェーンステラパー ¥380, チャンピオン ¥495  
 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 2023年3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  
**オオマエブルジョ**  
 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・5月休)  
 www.velo-apres.com

サイクルフィールド  
 2023年4月号  
 令和5年3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、短縮等の若干の変更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