



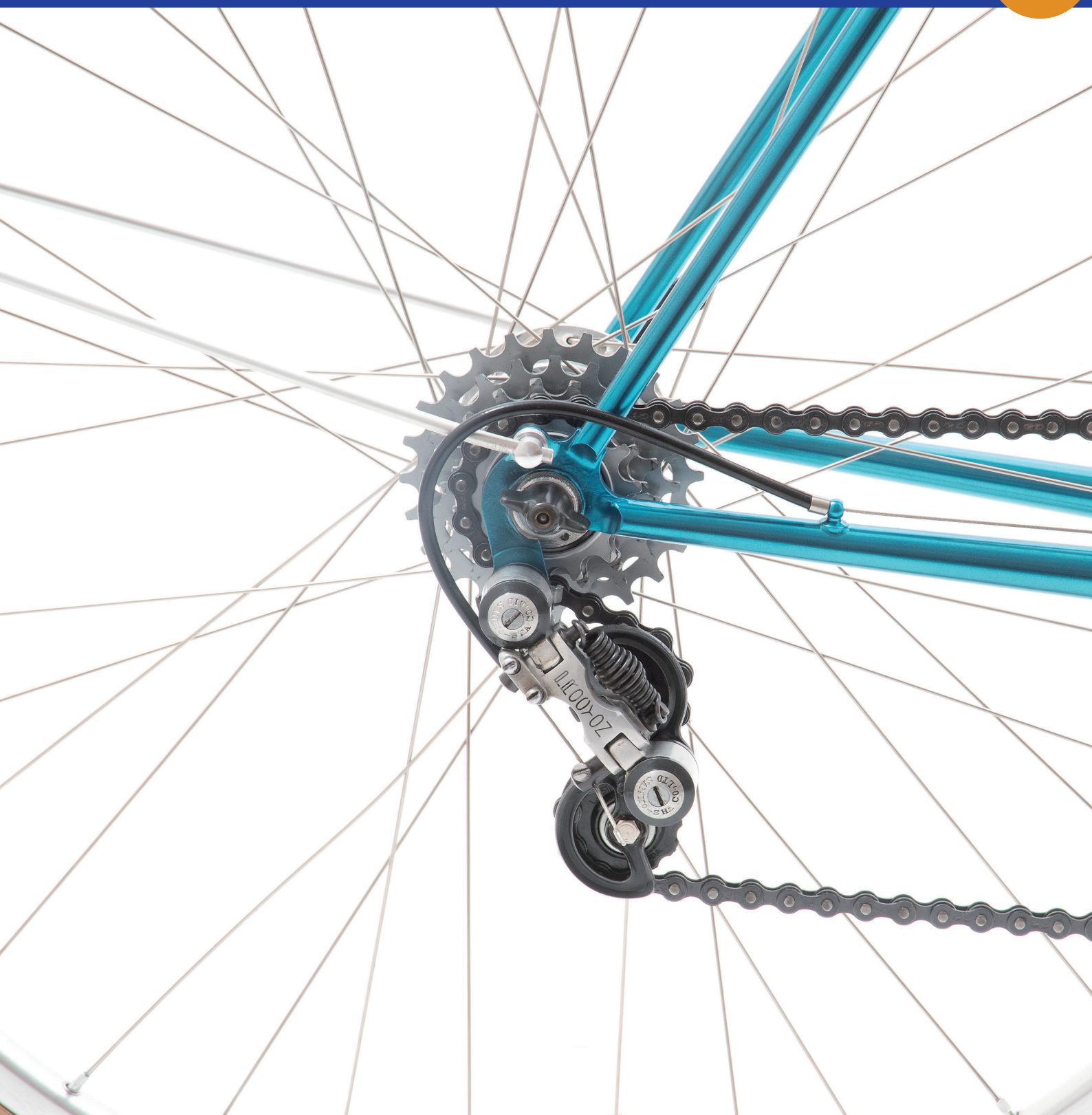
自転車遊びのいろいろ

センスが生きる部品たち

予備車輪と余剰車輪

CYCLE FIELD 2023

8



旅 する 安心感

この信頼感は何ものにも代えがたい。
メイドインジャパンのステンレス製バッグサポーターが支える。
耐水性で定評のある英国製キャラダイスを、



フラップが上方に延びて容量を増やせる
キャラダイスの新作

キャラダイス ローサドルロングフラップ

価格：24200円(税抜22000円)
重量：490g

サイズ：H19xD19xW44(ポケットを含む)cm(容量15ℓ)
カラー：ブラック、グリーン
仕様：サイドポケット2、バッグマンスポーツ対応

ついにリニューアルを果たした
国産バッグサポーター

VIVA DXバッグサポーター

価格：9680円(税抜8800円)

重量：353g

サイズ：ピラー径適応サイズ25.4~31.8mm

仕様：ステンレス、耐荷重5kg



TOKYO SAN-ESU





梅雨空の高原野菜畑

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 ワークスの ジャパンバイクテク ニーク 2022 第6話

川上伸一

6月12日(日) 2番目の上りは想像以上だった

先程男性に言われた通り少し進むと、左側に砂利の林道が見える。先行した自転車の通った轍が残っている。緩い勾配を一人トボトボと進む。よく考えたらなぜ先程の温泉街で温かい飲み物を自販機で買って飲まなかったのだろう。レギュレーションで応援の人から何かを買ったり助けを借りるのは禁止だが、手持ちのお金で買うのはOKだと昨日のミー

カワカミ サイクル ワークス

ルク号の一本のトップチューブはよほど頑丈なパイプを使っているのかと思つたら、逆に軽量なパイプだということ。ダウンチューブ代わりの紐は船舶用として入手できることなど。

しかしクロモリ素材でただダウンチューブが紐になっただけの軽さではない。使われているパーツは見ただけでカーボンとわかるが、有名メーカーではない感じた。その分軽量のだろうと思う。

路面が固めな所は乗って進む、そして悪くなるとお互い降りて歩く事の繰り返し。歩いている間はずっと荒井さんと話をした。現在の世界の大手から国内の自転車、パーツのメーカー、今後のハンドメイドビルダーがどのように進んでいくのかなど。

ここで自分の自転車に関して気付いたことがあった。このような乗り降りを繰り返した時、ペダルに蹴返しが付いていないので、ハーフクリップでもかなり苦勞する。この靴も失敗だ。履きなれている底が固めのランニングシューズだが、通気性をよくするため裏に穴が開いていて、歩かずに冷たい水が入ってくる。体を動かしているのに冷える事はないが、とにかく不快だ。

いつまでも話は尽きないが、乗って進んでいるうちに荒井さんが遅れてきたので先行する。林道を一人でひたすら進むと、どこからか人の話し声が聞こえる気がする。若い時、溪流釣りで一人体力の限界まで未知

の山奥へ向かうことが多かった。そのような過酷な状況では幻聴や幻覚を体験するのも珍しくなかった。そう思っていたら、声の主は先回りしていた友人とカメラマンの蟹さんだった。

さらに嬉しいことにタートはここで終わり、舗装路になった。「この先は一本道で毛無山の入口も分かり易いよ」。そのアドバイスで少し元気がなり、いよいよラストスパートかと最後の補給食を摂り進みます。だがここから先も長かった。

思い返せばスタートからのタイムトライアル区間で、休憩中に伴走車のスタッフの方に「この上り(笠ヶ岳登山口)が終わったら残りは何のくらいですか?」と尋ねると、「タイムトライアル区間をゴールしてもまだ全体の3分の1も来てないよ」と聞かされていた。常識で考えてもそんなに短い峠なわけがない。

さらに進み続けると手持ちの水分が底をついてきた。道路脇のパイプから湧き水が流れている。この水が地表を流れていたり、さらに高い所に民家や牧場がある場合は絶対に口にしてはいけないが、今回は少しだけ喉を潤す。自己判断だが、流れの中にある石をひっくり返し、石に水生昆虫がいたら何となくOKと考えている。

万が一に備え空のペットボトルに湧き水を半分くらいまで入れる。気温が低くなり霧が出始めた頃、荒井さんが追い付いて来た。毛無山までの分岐点からは未舗装部分もあるが、路面は良い方だ。少しダウンヒルに入ると荒井さんはダッシュで先行する。テンションシルク号恐るべし。

遠くに人が集まっているのが見える。毛無山の山頂は開けていて物凄い強風だ。よろよろと走る所を、ここでも友人とカメラを構えた蟹さんが出迎えてくれる。今回のJBTはレギュレーションもコースも前回よりハードな設定なので、特別に山頂で温かいコーヒーとお菓子が用意されている。などと淡い期待を抱いていたが、もちろんそんな物は一切ない。

自転車が風で飛ばされないように写真を撮る。周りの景色は霧一色で何も見えない。じっとしていると体が冷えるので早目にスタートの用意をする。この先には最難関の長距離タートがある。ここからのコースは遅くては減点なのだが、危険なので



早すぎても減点になる。スタッフの方にスタート時間を書いたカードを貰い、足元に咲く華麗なコマクサに別れを告げてダートの湯沢林道に入る。

そこに先にスタートした荒井さん



が止まってスマホを操作している。ちょうど良い到着時間を検索しているのだが、僕はとりあえず何も気にせず先行する。荒井さんのことだから、そのうち追い付いてくるに違いない。

路面は前日の雨でぬかるみ、見るからに鋭い断面の岩がコロコロしている。幸いなのは他のライダーと争って走るわけではないので、危険な所を避けながら慎重に進む。バッグの荷物が減っているのに、幾分コントロールし易いが、手首が痛いのでブレーキングが弱く、スピードが上がってしまう。

気をつけなければいけないのは、ぬかるみの中に隠れている岩だ。時々ガツンと大きな衝撃を受けヒヤリとさせられる。自分は今フロントフォークと、一体になったステム、ハンドルとブレーキレバーを合わせても750gしかない自転車に乗っているのだ、と肝に命じる。

林道の途中にあるチェックポイントでスタッフにカードを渡し、時間を書いてもらう。このあたりでダートは終わりかな、と思ったがまだまだ先は長かった。路面がようやく舗装になった時、急に視界が開け、周りの畑や麓の景色が飛び込んできた。これようやく、本当に帰ってきたと安堵感が増す。

疲弊した体に鞭打って最後に大事なチェックをする。タイヤの泥を軽く落とし、切れ目や、何か刺さっていないか確認する。そのうち最も気になっていた恐らく中国製と思われるカーボンリム、これからあと少しのダウンヒルに備え割れや振れをチェックする。振れ取りのニップル回しも用意している。谷川の水で洗いたいところだが、近くにないので木の葉を使い前後リムの泥を落とす。



す。ブレーキシューとの隙間を見ながらホイールを回転させる。すると驚いたことに前後とも振れは全くなく、まるで今組みあがったホイールのようだ。もう中華カーボンなど言っただけではない。

一口残しておいたお茶を飲み畑の中を下る。ゴールのYOU遊ランドより下り過ぎず国道に合流するよう気をつける。結局、荒井さんは追いついて来なかった。と言うよりも僕のゴール後、荒井さんとの到着時間との差を考えると、僕がダートコースを早着で減点されていると思う。

車検のためスタッフに自転車を渡す。フレームに付いたバルブに工

アールを入れるとクラックがわかるかもしれないが、もちろんそんなよいなことはいない。すぐに検査係の方から「ボトルケースの取付ネジが一本緩んでいます」と指摘される。「でも脱落しやないから大した減点ではないです」とのこと。

出発の時バッグに入らなかった力ロリーメイトを飲む。弁当が用意されているのだが、安心できないのか食欲がない。まだこれで終わったわけではない。車検終了後、骑行タイムトライアルが始まるまで待つ。横になると寝てしまおうなので、会場内に用意されたパイプ椅子に座り、他の参加者の輪行を参考にできるように観察する。

つつく

オオマエジムショ Collaboration 



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



ITEM NO.: ST-OA01B

ITEM: CYCLE POLO POLARTEC
(ALPS 刺繍入り)

PRICE: ¥14,300 (税込)

COLOR: KHAKI / BLACK

SIZE: S, M, L, L+

(L+サイズは通常価格+ ¥2,000)

MATERIAL: ポリエステル75%

リヨセル25% (COOLING FABRIC)

仕様: サイドに振ったバッグポケット,
左肩ポケット、スキッパー衿。

お問合せ: オオマエジムショ

info@velo-apres.com

CCP Shop

Open 12:00 Close 20:00 火・水曜定休日 3-27-4Taito Taito -Ku Tokyo 1100016 tel 03-5834-3742 URL: ccp.fm

自転車遊びのいろいろ

渡辺洋一

●カンパグリス3種類

カンパニョーロの3種類のグリスを5台の愛車に使っている。一番古い通称ピーナツグリス、その後に出た缶入りの紅茶のような色のグリス、数年前まで発売されていた黒いチューブ入りの白グリスである。稠度は新しいほど低く、白グリスはさらさらであり、現在発売されているカンパ部品にも使われているようである。

白グリスのチューブにドイツの製造元が記載されており、現在でも1kg単位で入手可能のようである。このチューブにはフィニッシュラインのグリスガンがセットできるので、リアディレイラーのプリープッシュに重宝している。ピーナツグリスは今でもヤフオクで高値で出品されており、古くからのユーザーには魅力的なようである。

●ハンマーオイル

ホームセンターで安価で購入できるハンマーオイルをチェーンとボスフリーに使っている。ハンマーオイルには固体潤滑剤である二硫化モリブデンが含まれており、とても静かな音であるばかりでなく、摩耗にも強く、耐久性は抜群である。ただし、一つだけ問題があり、長期間使用しないと動きが鈍くなることである。

●マッドガード

キャニオン650B用と本所工研マビック型には後ブリッジの補強板を付けていなくても、深さとリブによって長期間の使用で取り付け部が割れたことはない。これに対して、半丸のH30(幅41mm、深さ18mm)を付けているチューブラースポルティフで走っていたら、後ろから異音が生じて、見るとシートステイブリッジ部でガードが割れていた。ガードを

交換して補強板を付けた(クリアランスの関係で裏側)ところ、今までのところ良好である。ガード形状によっては補強板は必須である。

マッドガードのピカール磨きは多くの人がされていると思う。私の場合、磨いた後にメタリック用カーワックスを塗布してふき取っており、その効果で裏側の腐食が少なく、泥なども落ちやすい。

●チェーンの伸び

チェーンの構造から摩耗でピッチが伸びるのはアウトリークであり、この摩耗によってインナーリンクとのピッチ差が生じ、チェーンホイールとフリースプロケットにはピッチ差のあるチェーンが移動してくるので、歯の摩耗が進んでしまう。カンパチェーンの取説書によれば約11ピッチ間での伸びが0.6mmに達したら交換を推奨している。これは

チェーン全長に換算すると約6mm、半ピッチ分の伸びに相当する。

ロードバイクに乗っている若い人を信号待ちで見かけると、アウトローに入れてある。私のような古い人間はチェーンのたすき掛けはしないので驚いた。チェーンの摩耗原因の主な3点は、使用期間、潤滑油不足、たすき掛けであると考えている。

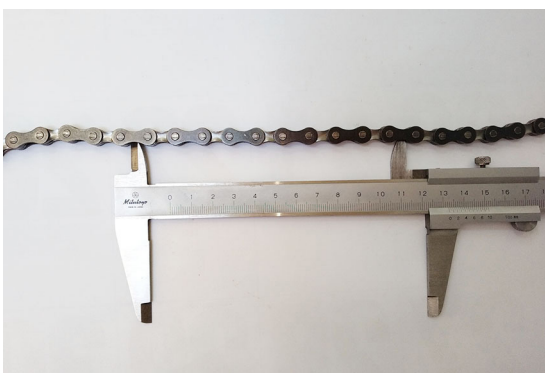
推奨使用距離であるが、約11ピッチ間での伸びはセデイスプロチェーン約3000kmで0.1mm、カンパレコード10Sチェーン約3500kmで0.25mmというところである。これらの数値は、前述のハンマーオイルの効果とたすき掛けをしないからと思われる。

●エルゴパワーのワイヤー切れ

推奨使用距離約20000kmでリアディレイラーのチェンジがおかしくなり、巻取り部を見たらシフトワイヤーが切れ始めていた。原因は、ワイヤー巻取り部で直上↓曲の繰り返しによる金属疲労によるものである。カンパエルゴパワーのワイヤー交換は容易であるが、某社製は面倒なことになるとネット情報に出ている。

●ラテックスチューブの劣化

ポタリングにはヴェロフレックスのチューブラーを使っている。理由は、しなやかなタイヤによるグリップと乗り心地の良さからである。これらはラテックスチューブであって、頻繁に行くポタリング後にエア圧を抜かずにおくと劣化が早いようである。パンクではなく、自然



とエアが抜けるようになるので対策としてポタリング後にエア圧を抜いたところ、そのような不具合がなくなったので酸化によるものと私的には考えている。

今までの経験からトレッド摩擦による耐用距離は、安全を重視して前輪で約4000km、後輪で約2500kmというところである。

●パンクとシーラント

ポタリング途中でパンクした場合、穴が小さければシーラントで700gぐらいまで回復できるが、大きな穴であればシーラント注入後に2〜3日にして帰宅できるようになる。前者の場合、パンク後半年間は問題なく使用できる。留意すべきは初めからシーラントを注入しないことであり、シーラントとラテックスとの関係からそのように解釈している。後者のパンクでは交換するしかなく、痛い出費となる。

パンク防止策の一つとして、ポタリング後に歯ブラシでタイヤトレッド面を清掃している。小さなガラス片などが刺さっていれば、それを除去してから瞬間接着剤で埋めておく。そうした効果によるものか、退職後は年に4000kmぐらいポタリングしているが、パンク頻度は年に1回あるかないかで済んでいる。

●ペダルの締め合わせ

カンパのスーパーレゲロを2台に使用しており、コーンにハブスパナを掛けられる部分があって外側のナットと締め合わせが可能である。別の2台にはプロエースを使っている

が、その舌付きワッシャーの舌が取れて難儀したことがある。コーンの平たい部分が6角形をしていることから、14mmメガネレンチをグラインダーで削って掛けられるようにしたら締め合わせができた。

●爆音ハブ

フリーハブになってからのカンパハブは爆音で有名であって、私もエルゴパワーのロードにレコードハブを使っている。爆音の原因は白グリスがラチェット部から左右に逃げることであり、金属であるギザギザ部と爪が擦れることから摩耗劣化も早くなってしまふ。対策として爆音になったら白グリスを補充していたが、試しにラチェット部の白グリスに少量のハンマーオイルを混ぜてみたところ、比較的小さなラチェット音で安定するようになった。



●チューブラータイヤ

最近のロードバイクのタイヤは25Cが主流になっており、試しにエルゴパワーのロードに25Cを付けてみた。半年ほど走った印象でロードの軽快さが減ってしまったため、チューブラースポーツタイプ用に換えたところ、これが合っていた。ヴェロフレックスのプロツアーレース25Cが285gなのにに対して同23Cが250gであることから、トレッド幅広と重量増が軽快さの減少する理由と考えている。ロードは23C、スポルティフは25Cが私の結論である。タイヤ装着で以前はP社のリムセメントを使用していたが、現在はM社のチューブラーテープに換えている。ところがこのテープが販売中止になってしまったので、今後をどう

するか思案中である。

●革サドル

最近では学生時代に作ったランドナーの出番がなくなったので、それに付けていたブルプロ（1973年製）をチューブラースポーツタイプに付ける時がある。夏の暑い時期はユニカ4番にしているが、それ以外ではブルプロを付けている。ブルプロの購入時は黒色であったが、仕事や育児が忙しい時期、輪行袋にしまっていて久しぶりにランドナーでツーリングに出かけて驚いた。ランドナーを組み立ててサドルカバーを外



したところ、革全体が色とりどりのカビで覆われており、ふき取ったから茶色のブルプロに変身していたのである。イデアル#90サインなし茶色はあらかじめオイルが浸み込んでいないタイプで、ブルプロほどではないものの硬めの革で長期間の使用でも伸びが少ない。学生時代に半年間ほどランドナーで使っていたイデアル#90軽合ベースサイン入り茶色は、革が柔らかく乗り心地は良好であっても伸びやすいのでブルプロにその座を奪われた。

各サイズ揃っています！



お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

GO's View

1台の自転車に2組目の車輪という、まず考えられるのはロードレーサーだ。本来はチューブラーなのだけれど、もう少し気軽に乗れるようにクリンチャーの車輪を用意するというのは、経験した人も多いと思う。

私が自転車趣味の世界に入った1970年頃だと、ほぼ競技者だけのものであったロードレーサーに練習用の車輪を用意することがあった。一線級だとちょっと丈夫なチューブラー車輪だっただろうけれど、それ以下だと27×1.1/4を使うこともあった。シブイチは計算上32ミリ幅相当だからかなり太い。それにシブイチはビード径630ミリで700Cより半径で4ミリ大きいから、場合によってはブレーキシユアの位置調整も必要になったかもしれない(当時のリムはハイトが低い)。その上、雨天練習用としてマッドガード

装着もできるようになっていたのだから、当時のメーカー製ロードレーサーは随分クリアランスがスカスカだったのだね。

だから50年ほど前のロードレーサーをレストアして遊ぶ方々は、予備車輪として27×1.1/4を組むのも面白いかもしれない。実はシブイチは今でもタウンサイクル用(となる)とキャリパーブレーキ用だ)として現役の規格だし、昔の高級リムも売れ残っていて安く入手できる。タイヤはパナレーサーのパセラに、シブイチばかりでなくシブイチ用のハチイチ(ほぼ28ミリ相当)まであるから安心だ。

私は80年代前半にオーダーした26吋ロード(元はクレメンクリテ26)に、650C車輪を組んで28Cのパセラを入れてみた。これが実に具合が良い。グリップはあるしアメサイドも脆弱ではないし、余程の悪路でない限りはどこへでも入って行ける。最近はややに合せて駆動系をワイドレシオ化して実用性を増している。

26吋チューブラーの自転車は他にも何台かあるので続々とクリンチャー化したのだけれど、白くてハイトの低い650Cリムが入手難で困っている。

うちには装着すべき自転車がない。余剰車輪もかなりある。例えば26吋



予備車輪と余剰車輪

チューブラーに両切りのトラックハブなんてのがあって、これは元々どんな自転車用だったんだろうか。あるいは24吋のアラヤチャタエースに鉄製の片持ちハブなんてのもあって、これはついていたタイヤがパナレーサーのセタ(ー)だったから、いろんな意味でこの世のものではない。650Bや26HEで前後ちゃんと揃っていれば、何かの機会で見えることはありそう。フレームと車輪があれば、半分くらいは出来たよな気がする。700Cのクリンチャー(W/O)車輪は前述のような用途があるので、長期在庫になることはあまりない。

最近ほとんどなくなったが、昔、廃業するショップの整理に行くとき、中古のチューブラー車輪が山のように出てきたものだ。カンパのラージハブでも使われていれば部品取りにバラすこともあったけど、大抵はジャンクとして処分対象だったなあ。

近頃はそういう物も価格次第で売り物になるらしい。サイクリングロード沿いで開催されるフリマでは、中古チューブラー車輪はそこそこの人気商品なのだそう。

スペースに余裕があって余分な車輪がごろごろしている人は、たまにはまとめて整理してみるといいかもしれない。案外新しい使い道が見つかるかもしれませんよ。

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

センスが生きる部品たち 5 鈴木邦友

最盛期の旅行用自転車のすばらしさや美しさ、また楽しさを書き綴ってきたこのシリーズも今回で最後となった。

旅行用自転車。日帰りの小旅行から世界一周まで可能にしてしまう自転車。しかも老若男女誰でも乗ることができ無限大の夢を膨らませてくれる。こんなにも素晴らしい乗り物は他にはない。

このような執筆ができるのも、まさに旅行用自転車が素晴らしい乗り物だからだ。

この乗り物を趣味にしてはや半世紀、筆者も至福の時を過ごさせていただいた。もちろんこれからも。

ところがだ、なんとということか今年の春から自転車に乗る時にはヘルメット着用が努力義務となつてしまった。ヘルメットといえば戦時下や危険な仕事、危険なスポーツ等で身を守るためのプロテクター。ということとは自転車が危険な乗り物として扱われるようになってしまったということか。視点を変えれば、我が国の道路環境がここまで危ない状況になつてしまったということになる。本誌読者にとって、自転車を愛する者にとって、いや人類にとってこれはとても哀しいできごとではない。

数十年前、国民に防空頭巾を着用させたあの時代が重なった。他の違法運転車両やミサイル・爆弾から身を守ることもその時々々の社会情勢から考えれば必要なことなのかもしれないが、それよりもそのような事態をいち早く取り除くことの方がさらに重要かつ最優先ではないかと思わされてならない。

実際、自動車、オートバイ、自転車という、本来人類に福祉をもたらすための文明の利器が、ここ数十年の間に危険な道具として語られるようになった。道路を共有するそれらの乗り物間で交通事故という大きな問題が発生し、多くの交通事故の原因となつている。そしてそれらは収まることを知らず、交通戦争とまで呼ばれるようになった。しかもそれを止める施策すら見いだせていない。そこで施行されたのが今回の自転車のヘルメット着用努力義務。事故件数が減らせないのであれば、せめて被害者の重症度だけでも抑えようとするもの。なんとも腑に落ちない話だ。

もちろんこのような状況になつてしまったのは、私たち人類がこれらの道具の使い方や使わせ方を誤つたためではない。つまりこの原因を取り除いてゆくのも私たちの責務と

いうことになる。

近い将来、自動車の自動運転時代が到来すると言われている。それにより自動車利用の効率化が進み、保有台数が減り、さらに高度なAI制御による安全な乗り物になるらしい。そうなれば、道路を共有する自転車や歩行者にも安全な環境が戻ることになる。道路上で人と人がそれぞれ利益のために傷つけ合うこともなくなるはずだ。

そうなれば、自転車もまた安全な乗り物に戻るはず。自転車がヘルメットをかぶつて走っていたなんて時代が笑い話になる。その結果自転車旅行もさらに普及することであろうし、旅行用自転車も不滅の存在となつてゆくことであろう。そしてその素晴らしいことを知る私たちは、この文化を未来に継承してゆかなくてはならない存在ということになる。私たちにはそれをおこなう努力義務があるということになる。

では、その一環として、最終回となつた今号では、センスが生きる部品たちのまとめとして「ベル」や「カギ」、シリーズ全体のまとめとして「ネジ」でしめさせていた。ことにしよう。

●ベル(警告器)

自転車用の警告器と言えば「ベル」が一般的だ。

その取り付け位置としては、一般車ではすぐに操作ができるハンドルの握りに近い場所となるが、ドロップハンドルを使う旅行用自転車では、

は、ハンドル全体が握り部分となるため、ステムに取り付けることになる。

内外問わず右利きの方が多かった。操作上右手で行うものが多く、そのため国産のチンカンベルの多くはステムの右側に取付けられた。しかし左右兼用のスプリングベルがサイクリストからしてもやされるようになる。構造上ステムの左側に取付けの方が使いやすいことから、ベルはステムの左側というのが一般的になった。見た目やバランス的にも好ましかった。

デザインや大きさには様々なものがあり、旅行用自転車には小型で軽いものが好まれた。その多くはアルミ製であったが、中には重厚な音の真鍮製もあった。なんとなく仏壇のあれに近い音色だった。

通常はバンド止めだが、マニアの間ではステムに直付けというのも行つた。



マニア・ビギナー問わず、デザイン、大きさ、作り込みの良さから国産のビバのスプリングベルが好まれた。これを顔が映るほどピカピカに磨き込んで使うマニアも多かった。

●カギ

旅行用自転車に使うカギとしては、チェーン錠が定番だ。自転車に固定するタイプのものが使われることは皆無だった。なぜならば、自転車に固定するタイプの鍵では、全く役に立たなかつたからだ。

通常、チェーン錠は路上の設置物と結ぶように使用する。例えば木の幹とか、ガードレールとか、フェンスとか。そのようにしないと持つて行かれてしまうからだ。持ち上げられクルマに積まれたら、追いかけることすらできない。

というわけで、チェーン錠はバッグの中ということになる。

●ネジ

ネジの頭の形状には、六角、アーレンキー、プラス、マイナス等がある。

強力に締め付けるときには、六角やアーレンキー、さほど力を要しないところには、プラスやマイナスが使われる。例えばハンドルステムやシートポスト等を固定するネジには六角やアーレンキー、ボトルケージやトクリップ等を取り付けるときにはプラスやマイナスが使われる。ネジ径を見たときには、5mm以上の太いネジには六角やアーレンキー、



4mm以下の細いネジにはプラスやマイナスが使われることが多い。ただしこれには例外もあり、5mm以上のネジを使用する場合でも、ボルトとナットを組み合わせて使用する時には、雄ネジ側をプラスやマイナスにすることもある。

ではここからは、ちよっぴりマニアックな話をさせていこう。
ネジの美しさという観点で話を進めると、プラスよりマイナス、Allenキーより六角となる。ちなみに飾りネジと呼ばれる、人に見せるためのネジの多くがマイナスと六角だし、高級品、嗜好品に使われるネジもマイナスや六角ばかりだ。

カニ目やローレットのネジもあるが、使用場所が限定されるとともに、見た目もさほど美しいとは思えない。
ではマイナスや六角であれば何で

もよいかというと、決してそんなことはない。マイナスで最も美しいのは頭部が台形をしたもの。ルネエルスがシートピンやステムのクランプ部に使用したネジ、またかつてのケルビムがボトル台座に使用したネジがそれだ。市販のものではネジ頭部が球面状のものも美しい。

六角であればネジ頭部が球面上に仕上げられたものがよい。マファックのブレーキ本体固定ネジやカンパやミカシマの高級なペダルに付いてきたトクリップ固定用ネジがそれだ。いずれも表面はきれいなCPメッキが施されたものや顔が映るくらい磨き込まれたものに限られる。

筆者は一昔ほど前、マイナスネジと六角ボルトだけで旅行用自転車組んだことがある。しかし残念なことに一カ所だけAllenキーボルトが残る結果となってしまった。その場所とはユレー・アルビーの取付けボルトだ。どのグレードもここだけは全てAllenキーだった。

ちなみに自転車にはAllenキーボルトでなければならないという部分も多くある。沈頭式のネジでなければならぬところやネジの頭を沈頭させなければならないところは通常Allenキーとなる。変速機のピボットボルトがまさにそれ。その他にネジの駆動部がパーツの奥の方にある場合もAllenキーとなる。

ただし幸いなことにユレー・アルビーにはこのボルトを隠すキャップがついていて、それをつけることによってAllenキーはなくなっ

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- SW ワタナベランドナー 570mm 紺 32B フロントサイド Q2010 年ハンドメイド展出品車・中古美品¥300000
- SW ワタナベデモンタ 575mm 水色メタ 32B1980 年中古美品¥350000
- カンパ初代レコードヘッドセット ITA 規格新品元箱ストラダ¥15000 ●同ピスタ¥15000
- カンパ初代スーパーレコードヘッドセット ITA 規格新品元箱ストラダ¥20000 ●同ピスタ¥20000
- カンパレコード W レバー凸文字チェーンレストセット一式新品¥10000
- カンパC レコードクランクセット 165mm+52×42T1987 年中古美品¥25000
- カンパC レコード RD1987 年中古美品¥25000 ●カンパラリー RD 中古¥10000/ ¥15000
- サンプル LJ5500GT (サンプル縦型パンタの最高級品最終版のロングケージ仕様) 新品¥25000
- 日東パール 10cm 活字体刻印新品元箱¥10000 ●グランコンペ旧 #450 直付用・台座付新品¥20000
- MUTAN-TITAN650×28B (最後の本物のオープンサイドタイヤ) AIR-B チューブ付き新品 1 台分¥20000
- 極東プロエストラック・ステンレスプレート BIA 新品元箱¥18000
- 藤田ベルトNo.1・26.7mm (海野 D×D 用) 中古美品¥7000 ●栄カスタム P3 ピラー 27.2mm 新品¥5000
- 中古車輪スーチャングェントルマン 700C36H +マキシカー旧型 LF ユーレールックス W ナット付き¥33000
- サンプルツリスト鉄 48×30T 新品¥12000 ●マファックフラットレバー軽合玉付新品¥4000
- ブルックスセレクト中古美品¥25000 ●イデアル 90 ワイヤベース黒刻印鉸中古¥25000
- 丸一アルミボトル・ケージ付き中古¥4000 ●ナショナル懐中電灯 FF292S 単 2×3 本新品中古いろいろ

※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

た。

余談になるが、フランス人もアーレンキーが嫌いなのか、ユーレーにはこのようなアーレンキー穴を隠すキャップがついていた。サンプルの高級変速機はアーレンキーの穴が樹脂で埋められていたり、TAのトリプル用ネジのように、本来アーレンキー穴が開いていけば便利なのなのに、穴をもたないネジというものもあった。

筆者もそれにならない、アーレンキーの穴をフレームカラーと同じ色の樹脂ですべて埋めたこともあった。なんとなく高級感が出てきれいにまとまった。さらに上向き駆動部に雨水や砂ぼこりがたまり、中が腐食することもなくなった。当然のことだが、マイナスネジや六角ネジだけで自転車を組み立て、このような心配はいらない。

それに六角やマイナスネジは、たとえ専用の工具がなくても、さまざまな代用品で回すことができる。旅行用自転車には最適なネジなのだ。ナットもまた使い方によっては、自転車がきれいになったり、そうでなくなったりする。

ナットとネジ先端の関係は、面一にすること。ボルトの先端がナットより出たしまったり奥に窪んでいるのは美しくない。実用面でもボルトが窪んでいる時はネジのかけが浅いということになり、ボルトの先端が出てくるということはその部分はネジとして働いておらず無駄であるばかりか、重量も増し危険性も高く

なってしまうことになる。もちろん美しくはない。

ただし面一ならば何でもよいというわけではない。ネジを締めたときに、ネジの先端とナットの表面がまるで袋ナットのように球面状で面一になると最高だ。それは袋ナットよりも美しくみえる。

ネジこそが、サイクリストのセンスと経験をうかがわせる最後の部品であろう。

見ていて美しい自転車は、サイクルリングも美しくさせる。素敵な自転車旅行は美しい旅行用自転車から。この美しい文化を永遠に継承するためにも、私たちは美しい自転車で乗りつづけなければならないのだ。

(おわり)



SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

好評!! 5s・6s フリーセール

リアスプロケット 13s まで来ている。

リアエンド 120、126 の方、5 段・6 段フリーの用意を
サービス価格で販売しています。

◎ A・B サイズ、27 吋、リム・タイヤ取り揃えています。

◎ クラシックパーツとレストアの店

【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)。

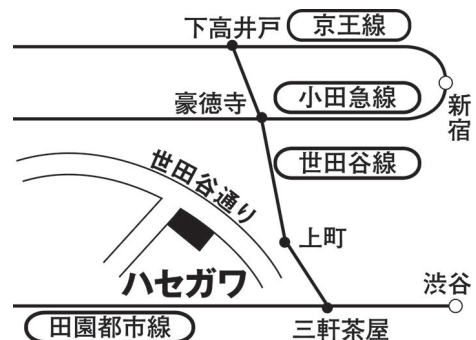
ランドナーパーツ専門店

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 (バビヨン 650B ¥12100, バビヨンヴィンテージ 650B ¥11000, バビヨン 700C ¥12540, バビヨンヴィンテージ 700C ¥11000) アレックス [650B] EN24 ¥4400, DM18 [欠品中] サンエクシード [650B] ¥8800, [650A] ¥10780, アラヤ KP-80 [650A], 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, ルートフォレスティエール) パナレーサー (ツーリングカスダム 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

バーテープ 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) 日東パール 6, 7, 8 ¥12000, パール ALPS 6, 7, 8 ¥13000, 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) シモノ (BR-CT91 ¥3600, BR-CX50 ¥9300), ヨシガイ DC980 ¥7700, デイズナカンティ (シルバー) [シユー別売] ¥5280, グランボア・シユエット ¥19800, マファック・レーサー ブレーキシユ (デイズナ・クロスカンティブレーキシユ ¥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) シモノ・BL-R400 ¥5000, レバーパッド各種、日泉ケール各種

クラック サンエクシード・フアンライド SXC 165 [欠品中] 167.5mm ¥20000, 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 ¥4620, 28T ¥4620, 5ピン ¥3850, Wピン ¥5720, Tピン ¥6500) 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, シモノ・サンツァー替歯

チェシ シモノ (CN-M9100 [12速] ¥8300, CN-HG901 [11速] ¥6870, CN-6701 [10速] ¥3930, CN-HG53 [9速] ¥3600, CN-HG40 [5-8速] ¥2095), イズミ、カンパ

ペダル 三ヶ島 (シルバンロード・ネクスト ¥8690, 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 ¥8690, シルバン・ストリーム・ネクスト ¥8690, MASH ¥5060, トウクリップ・トゥストラップ各種) リオター

ディレイラー マイクロソフト FD-R42 ¥5720, RD-R47S ¥7700, RD-R47 ¥7700, サンエクシード SXFD34 ¥5940, SXRD51MB ボリッシュ ¥14000, アテナシルバー、IRD コントロールレバー、シモノ (SL-R400 ¥4930, SL-7700 ¥10000), サンエクシード (SXDT08 ¥6820), ダイアコンベ ¥6160, エネシクロ ¥6160, アテナシルバー、ワイヤー各種

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, 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-15 [欠品中] M-18 [欠品中] NF-22, NR-20 ¥8800, ZL-60P ¥16000, 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・ピンテージ ¥7700, 輸行用 ¥4400, タンゲ・RB661C ¥1650, タンゲ・MA60C ¥1650, 丸石・アーレンキー脱着式輸行用 ¥3000

庄トルネージ 日東 (R ¥8140, T ¥8140, 80 ¥12210, 500 [欠品中])

インフレーター トビーク・ロードマスタープラスター ¥3850, SKS VX ¥1980, ゼファール HPX [サイズ 1, 2, 3] ¥4730, ラビーズ 16.5 $\frac{1}{2}$, ゼファール 18 $\frac{1}{2}$

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)

チェーンプロテクター 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, サンツァー変速機データブック ¥5000, シモノ変速機データブック ¥3500

[以上 2023 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
オオマエギムシヨ
 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 8 月号
 令和 5 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