



# ポタリングで見かける花

まだ塗ってない色

珍なるもの 1

CYCLE FIELD 2023

9



# 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

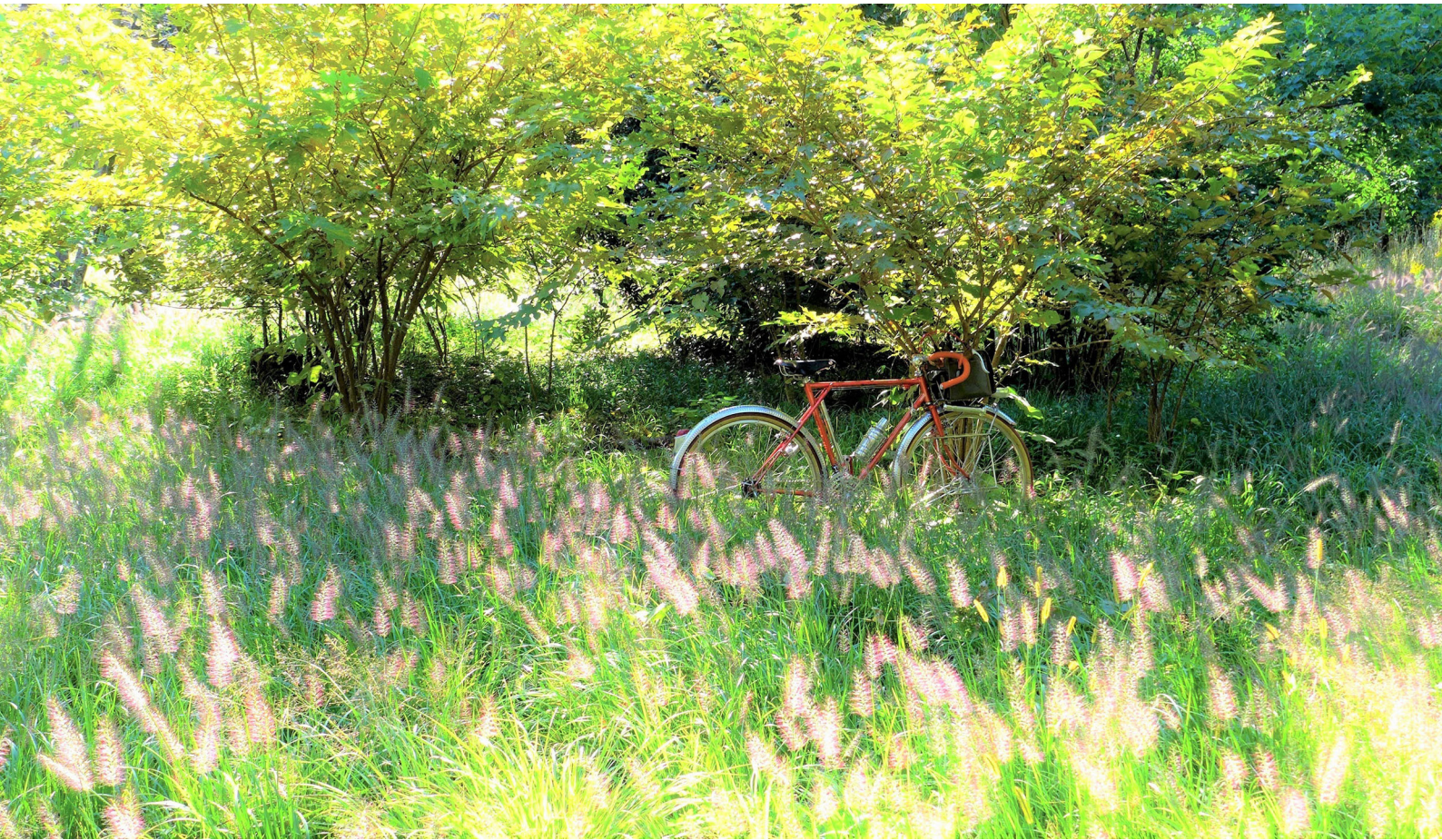
サイズ：ピラー径適応サイズ25.4~31.8mm

仕様：ステンレス、耐荷重5kg



TOKYO SAN-ESU





草いきれ



# ポタリングで見かける花々

## ●ポタリングにトッピング

新型コロナウイルスの緊急事態宣言が発出された時期に長かった会社勤めを終えて、自由な時間が大幅に増えてしまった。そんな中、学生時代からの自転車遊びの延長上に何かを加えようと考えた。以前から自宅を中心にポタリングを続けていたが、その際に見かける多くの花々はただ綺麗と思うだけで通り過ぎていた。そこで、ポタリング中に見かけた四季の花々を携帯電話で写して名前を覚えることが加わったのである。

花の名前を覚えることで少しだけ人生が豊かになるような気もした。写真を撮っておけばパソコンで調べることができ、最近ではスマホで撮った花を拡大して「レンズ」という機能を使うと一致する花名を教えてくださいのを知り、調べるのがとても楽になっている。

## ●ポタリングコース

蒲田の自宅から、世田谷区の国道246号線付近を水源とする呑川に沿って池上本門寺に行く。本門寺は坂の上にある日蓮宗の大本山で、一角には日蓮上人ご入滅の場所がある。本門寺を下って再び呑川沿いを進むと、呑川は東京工業大学のある場所から緑道という暗渠になる。この辺りから四季の花々を植えた花壇が多くなる。緑道をさらに進むと、都立大学駅を過ぎて日体大近くで呑川に別れを告げる。そこから裏道をぬって上野毛駅に出て、環八を渡ってすぐ左折するとならかな下り坂となつて丸子川に出る。

丸子川は二子玉川の西側から中原街道丸子橋まで流れる小川であつて、日影が多くてポタリングには最適である。丸子川の北側には多くの坂道があり、これらは国分寺崖線の東南端にあたる。田園調布の高台を上ってから多摩川駅に下り、六郷用水跡を過ぎて多摩川サイクリングコースに出る。ガス橋、多摩川大橋、六郷橋を過ぎて大師橋まで走るこのコースは空が広くとても気持ち良い。大師橋で多摩川を離れて自宅に戻ると約35kmのポタリングを終える。

## ●季節の始まり

春夏秋冬というように季節は春から始まるようだが、花が少しずつ咲き出す1月から3月までを季節の始まりとしてみる。1月5日、池上本門寺を車坂から上り終えると左手に早咲きの紅梅と白梅が並んで少しばかりの花を咲かせている。これらの



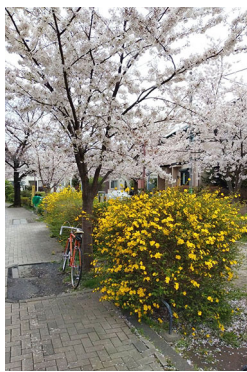
梅は2月中旬に多くの花を咲かせて若葉へと変わっていく。呑川緑道を進んで日体大近くまで来るとハクモクレンの蕾が3月の開花を待っている。

2月になると池上本門寺下の寺院脇で菜の花が咲き始め、春が近いことを感じる。梅の花に似た蠟梅の黄色の花も見かけるようになる。

3月初旬になると呑川緑道で河津桜とハクモクレンが満開となつて、彼岸桜、ハクモクレンより小ぶりなコブシと続いてソメイヨシノへのパトシリレーとなる。丸子川沿いを進むと枝垂桜がひと際目立って咲いている。多摩川サイクリングコースの終点になる大師橋近くのテニスコート脇にはレンギョウが春を告げるように3月下旬に満開となる。3月の終わりには呑川緑道をはじめとして数か所で山吹の花が目立つようになる。山吹で思い出すのは文武両道の武将であつた太田道灌で、学ぶことの大切さである。

## ●4月

多くの花が次々に咲き出す4月から6月にかけてはポタリングで立ち止まる機会が多くなる。4月の初め、六郷用水脇の寺院には花ざおう、多摩川サイクリングコースには浜大根



と菜の花が咲いている。4月中旬になると白と赤のツツジが呑川緑道に華やかにしてくれる。丸子川沿いには藤の花が重たそうに垂れ下がっている。4月の代表的な花はチューリップであり、これらは多くのところで色とりどりの花を咲かせている。

4月中旬になると田園調布のガーデンには大輪の牡丹が咲いている。呑川緑道には白い雪柳が連なつて咲いている。多摩川サイクリングコースの六郷橋付近には月見草の群生が素晴らしいが、これほど多く咲いているのは記憶にない。2019年の台風19号で河川敷まで流水が溢れて植生が変化したのかもしれない。数日後、これらの月見草は除草作業によつて数輪を残して消えてしまつたが、ひと月後には復活していた。

今年の4月19日、呑川緑道をポタリングしていると派手な菖蒲のような花を見つけ、スマホで調べると





ジャーマンアイリス（西洋菖蒲）と判明した。ジャーマンアイリスは田園調布のガーデンにも咲いており、ここには牡丹より遅れて咲くシヤクヤクが大輪の花を咲かせている。牡丹とシヤクヤクの見分け方を知ったのはこのガーデンでの観察によるもので、開花時期の違いと葉の形が異なる（シヤクヤクは細長い）。

●5月

田園調布の高台を北側に下ると池のある宝来公園に出る。この水辺の黄菖蒲が見事である。大田区に長く住んでもこのような黄菖蒲の群生を見たのは今年が初めてである。公園を清掃していた方に伺うと、「以前は普通の菖蒲も多かったが、次第に黄菖蒲が多くなっていった」とのことである。

5月も終わりに近づくと東急多摩川線沼部駅近くにはタチアオイが咲



き始めている。よく立ち寄る田園調布のガーデンでは花菖蒲が綺麗に咲いている。花菖蒲に混じって大きな花が咲いており、スマホで調べると旭匠という菖蒲と分かった。5月には呑川緑道の主役はツツジからアジサイに交代する。緑道で黄色の西洋オトギリが固まって咲いている。その近くでは黄色のユリが咲いており、調べると満州キスゲとのこと。傍に全く見たことのない花を見つけ、スマホで調べるとトリトマローペリであった。

●6月

梅雨の時期となる6月に見かけるのは、まだ咲いている花菖蒲、河川敷に群生で咲いているルドベキア、緑道に咲いているアガパンサス、盛りを迎えたアジサイである。他にも多くの花を見かけるが、小さな花はちらっと見るだけにしている。比較



的目立つ花が私の好みである。

●夏

7月から9月はポタリングには向いていない季節だが、それでもポトルに氷水を入れて出かけていく。この時期にサイクリングコースで見かけるのは一年中出動しているロードバイクばかりで、マッドガードの自転車を見かけることはほとんどない。ランドナーやスポルティフに乗る60代以上の人の多くは、真夏と真冬には走らないようである。むくげ、キョウチクトウ（毒性あり）、ユリ、ルリマツリ、コスモス、彼岸花が夏に立ち寄る花々である。



●10月から12月

10月にはパンジーと長く咲いているブルーサルビアを見かける。写真データにもこれら以外の花がなく、冬の訪れを告げる桜の落ち葉、黄色くなった銀杏の写真がストックされ



ているだけである。1年を通じてポタリングに使っている3台のトーエイはいずれもチューブラーホイールにしており、これは速く走るためではなく、楽に走るためである。スペアタイヤは持たずに、パンクしたらその場でシールで対処している。



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

オオマエジムショ



Collaboration

# ALPS CYCLE POLO

お問合せ：オオマエジムショ  
[info@velo-apres.com](mailto:info@velo-apres.com)

CCP Shop

Open 12:00 Close 20:00 火・水曜定休日 3-27-4 Taito Taito - Ku Tokyo 1100016 tel 03-5832-7742 URL: [ccp.fm](http://ccp.fm)

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7話

## 川上伸一

# カワカミ サイクル ワークス

6月12日(日) 最後は輪行TT

走行後の自転車は皆泥だらけのままだ。床を汚さないようにブルーシートを広げたスペースの前で、パイプ椅子に座り矢吹丈のラストシーンのように待っていると僕の番が来た。それまで数名見てきたが一秒を争う感じではなく、審査員に簡単な説明をしながら分解、組立をしている。このテストにも独自のルールがある。ライダーの疲労があまりにも激しい時はチームメイトが代わっても

車体のレギュレーションでサドルを上げ下げできる構造でなければならぬが、もしかするとこのテストの時にピラーの上げ下げをさせられるのではないかと、取付のシートピン3本もクロモリにしたが、そのテストはなかった。

良いと言ったことだが、当然僕がやる以外ない。今までに分解や組立のタイムを計るところが、輪行袋に入る大きさだと確認しただけだ。それでも今回のようなダート走行後の輪行に対しては特に気を付けた部分がある。ポルト、ナット類は軽量化のためアルミやチタンを使っているが、泥の付いたまま分解する部分はクロモリ等、スチール系の素材を使っている。

これはアルミとチタンが固着し易いというもある。ガードの取付ネジは一般に革やゴムのパッキンを使用するが、振動でダメージを受ける部分なのに必ず外す必要がある。シートブリッジ部のガード取付用の2本はステンレスタッピングビスを使っている。これは本来の仕事で良く使う物だがとても硬く、仮にメネジの穴が傷んでも強引にねじ込むことができる。

作業後まず輪行袋に入った状態を見てもらう。フレーム、フォークを挟み前後ホイールがベルトで固定せずガサガサ動いているのは、いくら塗装のフレームのように傷を気にしなくても良いと言っても審査員には不評だと思う。言い訳になるがマジックテープの付いたゴムベルトを用意していたのだが、出発時のゴタゴタで車に忘れてきたのだ。会場に到着後、時間があるので車に取りに行けばいいのだが、ルール違反になる気がする。それより駐車場まで取りに行く元気がなかったと言っている。

ある人が審査員のチェックを見たら、僕の輪行袋に入った状態は最低点(追加ポイントなし)だったそうだ。他の参加車両でフレームのシートチューブに穴を開け、そこに前後輪を固定できる構造があり、その取付ポルトもフレームに内蔵されているなどの工夫をしたビルダーは見習わなければならぬ。

いよいよ僕が一番気になっているテンションシルク号の番だ。荒井さんは輪行などの特殊技巧にも独自のアイデアを持つ方で、前回は特に輪行時のコンパクトさに優れていたと思う。ただ今回は輪行でのポイントより軽量化を重視したよつで、分解



組立時間も僕と大差ないような気がした。

これで「最軽量賞」は現実のものに近づきつつある。会場で応援のT川さんと一人の男性が近づいてくる。その方は朝おにぎりの用意を忘れていた宿の主人だった。お詫びにと自家製の味噌を貰いこちらも恐縮してしまう。これでY田君にいいお土産ができた。

全てが終わわりやっと安心した所でようやく弁当を食べる。結果発表まで時間がある。審査内容が多く大変だろうと思う。それまで片付けをする。駐車場である男性から「川上さんですか?」と声を掛けられる(前日だったかもしれません)。もしかするとニューサイクリング誌で僕の記事や自転車を覚えてくれた方もかもしれない。慌ただしい中、嬉しい気持ちになる。ゆっくり話ができる

余裕が欲しい。結果発表は審査員のメンバーでかつてサイクルスポーツ誌でお馴染みの松さんからだった。3位、2位と順位が決まり優勝は予想外に僕の名が呼ばれた。前回のベロクラフトの正統派ランドナー、今回のヒルクラムポイントも含めると自分的にはグランポアステンレスフレームが優勝と思っていた。

他にも賞が発表されたが最軽量賞はなかった。何となく申し訳ない気持ちでトロフィーを受け取り記念撮影をしよう。片付けが終わり会場を出る頃にはスマホに祝福のメールが多数寄せられていた。ライブ配信を見た友人からだ。スマホに文字を打ち返せないの直接電話をする。話し終わって会場を出たのは一時間以上後だった。

帰り道では高速のサービスエリアで少し休憩しながら一か所ずつ移動するのがやっとだった。翌日の昼には打合せがあるので、車の中で熟睡してしまわないように気を付け、家に着いたのは8時を過ぎていた。

後日発表された順位のポイント数を見ると、2位のテンションシルク号とは重量差以上に僅差だった。大会直前にグランポアを訪れ、在庫切れでないのは分かってはいたがベロジカルのダイナモをお願いした。小型のバッテリーライトはすでに用意しておりこちらの方が軽い。ただダイナモ給電のポイントを稼ぐというより、以前に見たこの最新のダイナモを使ってみたいのと、付けられそう



な自転車今回製作するJBT車以外ないということもあった。土屋さんはそのならばと快くOKしてくれた。

このダイナモ給電のライトがなかったら完全に荒井さんに負けていた。それだけではない。出発前に補給食まで用意してくれたY田君を含め応援の友人達のおかげだ。健脚ライダーには大したことのないコースなのかもしれないが(土屋さんの話ではフランスの大会は200km走るらしい)。

走行中、心が折れそうになってもその度背中を押してもらえた。安西先生の「諦めたらそこで試合終了」という名言が身に染みて感じる。

その後土屋さん結果について話すことがあった。ポイントが軽と重視になっているので、正統派ランダーから変える部分があるのでですかと尋ねると、「JBTは新しいスタ

イルやアイデアを発表する目的でもあるので、あまり問題にせずウチはこのままのやり方でいきます」とのことだった。

僕の考えがどうやらポリリージャポンのな方に寄りすぎていたみたいで、近年フランスで行われた大会でもかつてのランドナースタイルはグランプア号と数台のみに見える。ならばポリウムのある形に一枚車と銅鍍がプリントされたカーボンサドルなどを作れば受けそうな気がする。

●JBT1号車(カワカミチタニウム)その後

大会から帰っても慌ただしい日常が続く。ようやく自転車の泥を落とされたのは一週間後くらいだった。JBTの車両は一度使用すると次の大会には使えないルールになっている。しかし実走後に改善したい所があり、手直しをした。



その時、審査員の車検でも気付かれない事が見つかった。ヘッドランプ取付用の厚さ1mmのチタンライクステーは、貫通穴ではなくM5のネジを切り、チタンボルトとステンレスワッシャとアルミナットで固定されていたが、そのワッシャとナットが脱落していてステーの僅かなネジ部で止まっていた。

ダート走行中にライトが外れていたらどうなっていたらうか。ライクは球切れを心配してハロゲン球を使っていたが、低速では暗く、一度上りでスタップの方に「ライトが点いていない」と指摘されたほどだ。だがLEDの球に変えたとなぜか点かなくなり、位置的にガード先端と少し影になるので恰好良く気に入っていたが、SANYOの古いプロックダイナモ用をキャリアの右に付け直した。

LEDは低速でも明るい上に10gも軽い。自作Vブレーキはワイヤー取付部をWナットからイモネジ用に作り替え、本体取付ボルトもクロモリからチタンに、他の部分もクロモリ→チタン→アルミと交換した。自分では削り込んだと思っていたデュラエースのクランクも、重量は細身のスギノプロダイと差はなかった。強度的に十分なので更に削る。

チェーンリングも以前から考えていたアイデアで歯を一つ飛ばして削るのはあるが、歯を一つおきにチェーンの当たらない後ろの部分を削り取る加工をする。パイオペーソなのでひっくり返して使う事は無い。ペダルには蹴返しを付けるが、その分以上に本体を軽量化する。カセットフリーはギヤレシオ的にJBTコースほどの走りは今後ないだろうと、ロー側27Tの一体部分をロー25Tのバラのスプロケットに交換する。アルミの部分が増えた上に軽量化加工されている。

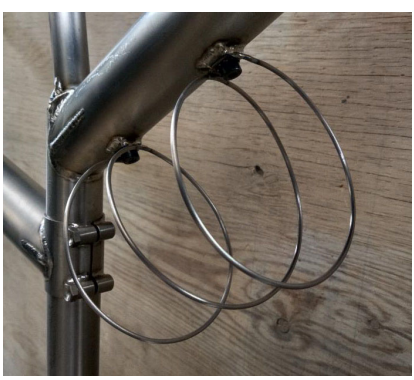
カーボンのボトルケージはコイル状のチタンで作り返す。走行中に取る事などないので好みのドリンク用に合わせたサイズで少し外しにくくなっている。ベルは市販の物でこんなに小さいのがあるのかという物に交換。記念のJBTゼッケンはフレームにチタンプレートを溶接しアルミボルトで固定、ゼッケンナンバーの不要な部分に穴を開けて6グラムも軽くした。

このように細々した部分が大だが、大きく変わった部分もある。見

ただけでは分からないがカーボンリムは更に軽いものに換え、フリー側のニップルもアルミにした。タイヤは同じパナレーサーの黒になり落ち着いた感じになった。テストを兼ねているので常に使用している。

先日仲岡内でのランではサイドバッグに荷物を積み、峠や軽いダウンも走った。軽量車特有の腫れ物に触るような気づかいは全くない。現在の重量は5.52kg。しかし今後のJBTのレギュレーションは「軽い」から大幅に変わる事が予想される。そのためあらゆるシチュエーションでポイントを稼ぐ方法を考えなければならぬ。実走でなるべく体力を必要としないように……。

今後製作編「超軽量車への挑戦」へと続くのですが、内容が固い話ばかりになりそうなので、その前に箸休め的な話題で中には自転車とあまり関係ない事もあるかと思いますがどうかお付き合い下さい。







TOKYO RIKISHA Bespoke

東京梨樹舎

177-0042 東京都練馬区下石神井1-7-20

03-6913-3648

月~金 11~16時 予約制 (contact@tokyo-rikisha.com)

<https://sites.google.com/tokyo-rikisha.com/home/>

各サイズ揃っています！



お問い合わせ  
kimuraseisaku@nifty.com

# GO's View

マツハシルバーという色がある。競輪では使われてきたが、ツーリング系では見かけない色だ。諸般の事情でオールメッキが難しくなると、その代替として使われるということになった。

今回注文したのは今井編集長のと同仕様のサブリエールを持っているKさんと、それと同寸法で新調したフレームだ。もちろんサブリエールはアルミでトーエイはクロモリなのだけれど、マツハシルバーに塗られたラグレスフレームはとても似た雰囲気になった。つまりこの色はクロムメッキというよりは、よく磨かれたアルミに近い色だということだ。そう考えると結構使い道はあるのかもしれない。

考えてみると、個人的に使ってみたいかったけど結局塗らずに来てしまった色は多々ある。

基本的にソリッドカラー（メタ

# まだ 塗っ

リックではない色。最近是不透明色と言ったりもする）の明るい色が好きで、近年は白が混じったパステル調が多い。自転車趣味を始めた1970年代のランドナーは紺や濃緑やエンジなどの暗い色が主流だったので、それに対する反発があつて、少し玩具っぽくなくてもいいから少しそんな色を塗りたいと、ずっと思っていたのだ。

うちの店では色見本として、大日本インキの「日本の伝統色300」や「フランスの伝統色300」を用意してある。それらには中間的なトーンがたくさんあるので、誰かと被らない色を塗りたい人には有用なのだ。ただやはり落ち着いた色が多いので、もっとポップで楽し気な色がたくさん載ってる色見本はないものでしょうか。

フレンチブルーは塗ったけど、ブリテッシュグリーンは結構いい色だ。あれはイメージとしては細身の自転車なんだろうけど、フレームサイズの小さい自転車には似合わないような気がしてわざと逃げてきた。それにやっぱちょっと暗いしね。ロータス流の明るいグリーン（BRGは結構幅があり、古い例だとかなり暗い青緑っぽいのもある）は、あんまり特殊工作を施さない自転車に似合いそう。部品はアルマイトよりクロム

メッキかな。

脱線するけれど、このブリテッシュグリーンという言、英国内での認知度はそれほど高くないようだ。そもそもイギリス人は、自分達でブリテッシュとかイングリッシュとか、あんまり名乗らないもんな。イギリス海軍はただのロイヤルネイビーだし、海軍航空隊はフリートエアームスだ。

広義のオレンジ色に類する色は随分使った。最近には競輪御用達色ののだが、過去には競輪御用達色の

シクラメンピンクのピストロードが1台あるだけだ。ちょうど古いフレームの塗り替えがあつたので、珊瑚色というのをやってみた。まだ組んでいないが、ちょっとフレームだけが目立ってしまうかもしれない。

ツートンの塗り分けはほとんどやったことがない。唯一の例外はトーエイ2000プロジェクトの時、あれは第一期ホンダF1のアイボリーホワイトに、ヘッドだけ日の丸の赤（実際はかなり朱色）で塗り分けていた。いつかもっと大胆な塗

り分け塗装をやりたいと思いつつ、機会がないままで来てしまった。

黄色とピンクのツートンもいいよね。1980年代のメーカー車カタログで見た色だったかな。メイン3本だけピンクで、他はレモンイエローだ。これは当然ラグ付きフレームになり、車種としてはストリップの自転車だろうなあ。

先日のなでしこジャパンのユニフォームのひとつ、サックス寄りの薄い藤色と淡いピンクの取り合わせも素敵だ。大人のお洒落な自転車ができそう。塗り分けはどんなパターンがいいでしょうか。

もちろんライトブルーにオレンジの差し色のガルフカラーはやらねばなるまい。ディスクブレーキ仕様ならリムを丸々塗れるから、クルマの塗色のイメージをそのまま持つて来やすいんだよね。ロソコルサに金色のホイールだってできるぞ。

自転車と同じく、クルマのボディカラーも地味なのは嫌いだ。今乗っているのは赤いのと青いので、色まて含めて当面乗り換えたいクルマがないほど気に入っているのだけれど、欲を言えば三号車として黄色いのが欲しい。ホンダS660の最終バージョンで買った損ねた（黄色だけ先に廃版になっていた）きり御縁がない。今、黄色いクルマの代表と言えばスズキのスイフトスポーツだけれど、あれは若い人のためのクルマで、お爺が手を出してはいけないなあ。



# 色

# 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)

# 珍るもの 1

鈴木邦友

旅行用自転車を作成する上で、最も楽しい作業が特殊工作の選定だ。旅行用自転車でしかありえないワクワクする世界で、この特殊工作の魅力にひかれてこの世界に入ってきた方も多いと思う。変速機ケーブルのフレーム内完全内蔵、ダイナモコードのカーボンブラシシステムによる完全内蔵、ブレーキケーブル完全内蔵、ダイナモ起倒レバーシステム、シートテール直付け、シート二本巻きステー……。お金があればすべて採用したい魅力的な工作ばかりで、それが楽しめるのが旅行用自転車だ。旅行用自転車の全盛期の自転車専門誌には、毎月そんな自転車が紹介されていた。某雑誌の「魔物」シリーズは、そんな自転車たちを紹介する企画で、筆者も毎月楽しみにしていた。

ところが、そんな旅行用自転車の中にも、「普通こんなことやらないよナリ？」と思わざるを得ない珍しい設計のものや、常識を超えた驚くべき発想のもの、なんとも不思議な工作を施したものが存在していた。変わったものに魅力を感じる変わり者の筆者の手元には今もなおそんな自転車たちが存在し、その珍しさの上に手放すこともできず、今もなおサイクリングの相棒となっている。変わったものや珍しいもの、時にできる悪いものにも、それが故に魅力やかわいらしさを感じてしまい、専門誌で紹介されるようなよくできた自転車同様、筆者にとっては人に自慢してみたくなる自転車になっている。



もちろんそんな不思議で珍しい工作も、設計者は意図して行ったもの、そして目的を持って取り入れたものである。そんな設計者の思いを想像しながら乗るのもまた楽しい。ではここからはそんな珍なる自転車の世界を紹介させていただきます。

●9mmシートピン

シートピンの規格として一般的なのは外径φ6mmとφ8mmだ。珍しいところではφ10mmのシートピンを見たことはある。ところがその自転車はなんとシートピンを入れるシートカラーの内径が9mmなのだ。

当然、市販のφ8mmのシートピンを入れると偏芯してしまい、シートピンが「く」の字に曲がる。φ10mmのシートピンは入らない。ノギスを持ってるとやっぱり9mmだ。

ところがだ、我が国ではφ9mmのボルトを探そうとしてもなかなか見つからない。もしかしてインチネジにそれに近いサイズのものがあるのではないかと思って探してみるが、ない。トラックレーサー用の前ハブシャフトがφ9×1.0mmなので切って使おうとしても、シートカラーに合う小さなナットがない。ということで結局自作することになった。

φ8mmのボルトに8mmのロングナットをねじ込み、その外径を旋盤でφ9mmに調整する。その結果シートピンが曲がることや、左右シートカラーのすり割りの隙間が平行を失うこともなくなった。

ちなみにその自転車は、シートチューブの内径が27・0mmというこれまた珍しいサイズで、サドルにハイエストクオリティというアルミベースのものを使いたかったため、φ27・0mmの一本ビラーという希少なものを採り出すことになった。

●逆爪ロードエンド

旅行用自転車の定番と言えばストリートドロップアウトエンドだ。ところがそのキャンピング車には逆爪ロードエンドが装着されていた。しかも超ロングストロークの。

その名のとおりロードエンドはロードレーサーの定番のエンドで、旅行用自転車に使われることはないし、ハブの固定位置がスライドできるロードエンドは、ドロコケとタイヤのクリアランスが狂うため好ましくもない。強いて一つだけ役に立つことと言えば、リア変速機が壊れチェーンをトラックレーサーのように



に繋いだ時に、チェーンを引っ張れるということぐらいか。

でもそのエンドを見ると、なんとドロコケステー用のダボとキャリア用のダボが付いている。しかも後付けされたものではなく、鍛造時からのものだ。もちろんフロントエンドにも付いていた。さらにフロントエンドはハブシャフト径が8mm用で、ロードレーサー用ハブの中空シャフト(9mm)が入らない。つまり旅行用自転車のためのロードエンドということになる。

●純正リア変速機がちゃんとつかない変速機ブラケット

前述のエンドにはもうひとつ面白いところが存在する。日本の大手メーカーの自転車の自転車なのにメーカー出荷時の変速機はフランス製のユーレー社アルビー。これだけでも変わっているのに、その取り付け角度がなんともすごい。通常アルビーは自転車を真横から見てパンタグラフ(甲羅)がシートチューブとほぼ平行となるはず、なのにこの自転車

はシートステアと平行に近い角度で取り付けられていた。そのため、スプロケットへのチェーンの巻き込みが浅くなり、逆にチェーンは長くなっていった。

ちよつとこのままでは周りのうるさ方から何か言われそうだったので、この自転車専用のアルビー・アダプターを作成し取り付けられることになった。

さらにもうひとつ、この自転車に言わせていただくならば、通常フレームのステアとエンドの接合部分はシートステア先端に割を入れエンドに差し込むように接合されるものだが、なんとこの自転車ではエンドの先端に接合するだけという工法が採用されていた。ちゃんとしていれば特に問題ではないが、ただでさえ大きなエンドがさらに大きく見えお世辞にもおしゃれと言えないものはなかった(※当時はエンドにステア先端を深く差し込み、エンドを小さく見せるというのがおしゃれだった)。

#### ●フロントフォークつぶし加工

当時の旅行用自転車の世界では、650Bや700Cというフランス規格の車輪を使用するのがおしゃれとされていて、650×42Bという太いタイヤも多く入ってくるようになった。ただしそれまでの日本製自転車には、そこまで太いタイヤに対応したパーツは少なく、特にフレームを構成する小物は十分ではなかった。そのため、様々な工夫がなされることになった。



その代表がフロントフォークのクラウンで、メーカーによっては肩幅の広い外国製を取り入れたり、自作したりしていた。筆者が所有する42Bクラスの太いタイヤを履いた6台のマスプロメーカー製旅行用自転車(1970〜80年代製)のうち、2台は自社製のオリジナル幅広クラウン、2台はフランス製幅広クラウン、もう1台は国産の普通のクラウンを使いながらもフォーク自体に加工を加え、太いタイヤに対応していた。

― 自社製のクラウンをといたことで筆者が特に気に入っているのが二枚肩クラウンだ。二枚の鋼鉄の板を上下に組み合わせクラウンとしたものだ。構造はとても簡単で、特に大きな工作機械がなくてもというか、器用な方なら簡単な工作機器で自宅でも作れてしまいそうなものだ。

ちなみにちよつと旧いトラックレーサーでよく使われていたクラウン

RETRO CYCLES

# 浅麓堂

せんろくどう

- ハブギヤ後輪スターメーアチャー SRF5 (W) +マビックレフレックス 700C36H レバー他小物付き新品¥11000
- サンプレツリスト軽合 46×32T 取付外し¥20000 ●TA ランドナー 46×36T 中古良品¥10000
- カンパ初代コーラス BB セット BSC 新品¥10000 ●カンパシンクロ 2W レバー新品元箱¥5000
- カンパレコード凸 W レバー用チェーンレストコンバージョンキット新品¥5000
- カンパ初代レコードヘッドセット鉄ストラダ BSC 中古良品¥5000
- デュラエースシートピラー SP-7200・26.8mm 新品元箱¥8000
- エベレスト 5 段 14-22T・BSC 新品¥5000 ●レジナアメリカ 7 段 (126) 13-21T・BSC 新品¥5000
- レジナアメリカ 6 段 (126) 13-21T・BSC 紺缶新品¥5000 ●同シンクロ 90・5 段 13-21T・BSC 新品元箱¥5000
- サンツアーウイナープロ 6 段 (126) 13-21T 新品元箱¥5000 ●同 7 段 (126) 12-18T 新品¥5000
- サンツアーウイナープロ 6 段 (126) 14-24T 新品¥10000 ●デュラエース 6 段 (126) 13-23T オ口新品¥10000
- アライチェア・パンタ式 RD +シングルレバー新品¥15000 コレクター向け
- ダイアロッド式 FD 新品¥15000 ●同スライド式 FD 新品¥5000
- roto (イタリア) スーパーレコード風 RD +パンタ式 FD 新品¥15000
- サジタリオ (イタリア) スーパーレコード風 RD (roto 製 OEM 品) 新品¥10000
- ガリ (イタリア) スーパーレコード風 RD ¥10000 ●スコープオン (イタリア) パンタ式 RD 新品¥5000
- ゼウス 2000FD & RD 新品¥20000 ●アラヤ 26 吋チューブラー 32H 中古良品 1P ¥3000

※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



ンで、板の材質や厚みの選択で肩幅のほか、強度や剛性を自由に調整でき、構造上、工作上、性能上も理想的なクラウンだ。見た目もシンプルで美しく、ラグレスフレームとのバランスもよい。

一般的な幅の国産クラウンをそのまま使用し、フォーク自体に加工を施し幅の広いドロケや太いタイヤに対応した旅行用自転車もあった。チェーンステー同様、フロントフォークの内側につぶし加工を施し、太いタイヤに対応していた。内側をつぶしているだけなので、外観はスマートなままで、細いタイヤを履こうが太いタイヤを履こうが違和感はなかった。

### ● タンデム変速レバー

なんともすごい工作を見たことがある。前変速機、後変速機用の変速レバーが、ダウンチューブの右側にタンデムに並んでいるのだ。しかも

ケーブルは先頭のレバーから出るワイヤーが後ろのレバーに当たらないように完全内蔵されている。レバーには前後共通のユレー・ジュビリーの初期型が使われていた。ハンドルを持ち替えることなく、右手だけで前後の変速機が操作でき、同時に前後の変速を行いたいときにもスピーディーということだった。常識を払拭したものすごいアイデアで、競技の世界で流行るのではないかと思われた。

知りながらやったものなのか、知らずにやったものなのか、設計者の意図がとても気になり、付き合っているうちにその不思議な工作に普通のものやよくできたものにはない特別なおしきを感じ、今ではそんなものたちの虜にさせられてしまっている。

(つづく)

**SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA**

# 広告 お休み します

【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入りません)。

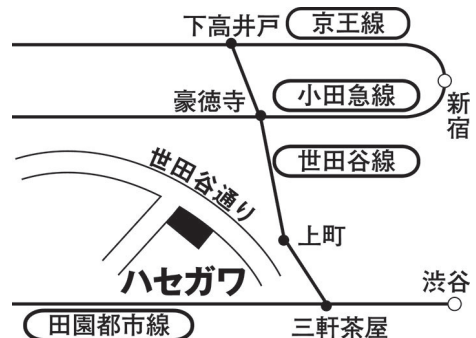
ランドナーパーツ専門店

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グマ ¥440, その他ダグマ各種、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, 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, エキュレイユ ¥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 ALPS 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, ディズナカンティ (シルバー) [シユール別売] ¥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 (ディズナ・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  
クランク サンエクスード・ファンライド SXC (165 ¥20000, 170 ¥20000), TA・シクロツーリスト (162.5 ¥30000, 165 ¥30000), BB 各種  
チェーンリング TA, シクロツーリスト (アウトター 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、サンエクスード各種  
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  
チェン 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、カンバ  
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, トックリップ・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, サンエクスード SXFD34 ¥5940, SXRD51MB ポリッシュ ¥14000, アテナシルバー, IRD コン트롤レレバー シモノ (SL-R400 ¥4930, SL-7700 ¥10000), サンエクスード (SXD708 ¥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, 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 ¥16000, ZL-60T ¥16000, キャンビー), 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, タンゲ・RB661C ¥1650, タンゲ・MA60C ¥1650, 丸石・アーレンキー脱着式輸送用 ¥3000  
ボルトケージ 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<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 8 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・5月休)

www.velo-apres.com

CYCLE TOURING  
オオマエジムシヨ  
TOKYO ASAKUSA

## ポリージャパン 2023

日時●2023年10月21日(土)~22日(日)

場所●リゾートハウス・クラレット (長野県安曇野市穂高牧 2354-1)

参加費用●お一人様 25000 円 (家族参加の場合、お二人目より 22000 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「色を語る自転車」

②レストア部門 車種不問

スワップミート

その他

申し込み●浅麓堂にお問い合わせ下さい

サイクルフィールド

2023年9月号

令和5年8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