



# 成田詣

自転車遊びのいろいろその2

カワカミサイクルワークスの自転車こぼれ話

CYCLE FIELD 2023

10





# 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







枯れ葉の湖





# 成田詣

奥田茂雄

歳を取ると昔が懐かしくなる。ほちほち後ろ向きのコンセプトの自転車もいいのではないかと、中学生の時の初めてのスポーツ車をモチーフにしたランドナーを作ってしまった。これでやはり当時のようなシンプルなサイクリングがしたい。例えば近郊の観光地とかランドマークを、単純に訪ねて回ってみたいのだ。家から走って一泊くらいして、どこかで輪行して帰って来るといふ片道パターンをいくつか考えた。輪行で帰って来るといふあたりがちよつとあれだが、片道でも関東の広さは実感できるだろう。

仕事の忙しさと猛暑と不安定な天候で出鼻を挫かれた感はあるが、この自転車で夏のサイクリングに出掛けてみようと思う。

まずは近場で成田詣。

成田は僕が上京した頃には既に空港の町だったが、元々は新勝寺の門前町である。東京近郊にはかつては講ができたような有名な寺社が幾つかあって、僕の住む武蔵野台地だと西の方の奥多摩の御嶽講が盛んだったようだ。

講による参詣は、信仰と遊興と地域コミュニティのしがらみの三つ巴というところかな。成田講は江戸下町から葛飾郡辺りが地盤だったのだろうか。まあその古い成田を見に行く。

練馬区から成田へのコース、アウトラインとしては王子経由で松戸にまず向かい、北総鉄道沿いに行くのが近そうである。一日行程のつもり

だが実際にどこまで辿り着けるか分からないので宿の予約はしない。まあそんなことでお盆も過ぎる頃、何十年振りの一泊サイクリングに走り出した。

## ■一日目

前半の都内はほぼ全て市街地なので、まずはボタリング気分でのんびりと行く。住宅地の道には旅姿のランドナーにヘルメット装備のサイクリストは少し大袈裟だ。

夏空ではあるが湿気が多く、雲行きは安心できない。石神井川沿いに下り、王子を適当に抜けようとして道に迷う。20万図しか持っていないので仕方ないところだが、おかげで偶然に旧醸造試験所のレンガ造りの建物のところに出た。街での道迷いは案外悪くないものである。

荒川右岸のサイクリングロードを少し下り、千住新橋を渡って江北橋通りへ。まっすぐ行って中川橋を渡ると葛飾区新宿だ。旧水戸街道の町、前半のひとつのポイントである。

へんてこに四角く曲がっている旧道に入ると、東京もここで尽き、昔の街道風景が蘇ってくる感じがする。奇しくもここが船橋経由の旧成田街道との分岐であったようだ。

その先、旧道を辿って金町から葛飾橋へ。近くの外環道にはひっきりなしに車が流れている。江戸川を渡ると松戸の南外れ、上流にランドマーク的存在の展望レストラン（今は使われてないそうだ）付きのビルが見える。いよいよ千葉県である。



その先、道を間違えながらもなんとか修正しつつ、五香六実から北総鉄道と並行して走る国道464号線へ。北総鉄道は、台地の真ん中に大きな溝を掘り、そこに延々と線路が続くというダイナミックな土木工事の賜物である。国道はその両側、台地の上に近いところを鉄道に並行して続いて行く。大陸のスケールの開発行為という気はするが、旅情がある風景とは今のところ言えないな。

ニュータウンと畑と森と、このあたり特産の梨の直売所が交互に現れ、町なか田舎なのが分らない。行程は捗るので、ひたすら自転車の転がるに任せて進んで行く。国道16号線と464号線の交差点は立体交差のインターチェンジになっていて、ご多分に漏れず自転車はあまりに無駄な大回りをさせられる。

このまっすぐな道もほちほち飽き



たので、ここで離脱するとしよう。あてずっぽうに神崎川の谷津に降りる。開けた谷津田、丘裾の道を方角を頼りに印旛沼へ。田園風景の中の静かなサイクリングが始まる。

幹線を外れば行き交う車も少ない。日本のランドナーの似合う風景になったかな。この頃から空に黒い雲が湧いてぼつりぼつりと来始めた。印旛沼のサイクリングロードに入り、佐倉ふるさと広場に着く手前で本降りの雨になる。公園の建物の庇を借りて雨宿りする。15分程で雨が上がり、走り出して少し行くともう路面が乾いている。ほんとに局地的にしか降らなかったようだ。

佐倉の町からは旧成田街道に入る。葛飾区新宿で街道の追分を見送ってから、ずいぶんな中抜けて再会である。旧街道はアップダウンはあるが、意外に建物や雰囲気が残っていて楽しめた。

成田の手前で国道と合流し、そのまま国道に行く。宿を決めなければいけないのである。日本旅館はあてにできなさそうな感じなので、国道沿いの市役所付近のビジネスホテルに目星を付けておいた。何軒かあるうちの最初に目に付いた小奇麗なビジネスホテルに飛び込み、首尾よく泊りを確保。もう薄暗くなってきたので新勝寺は明日だ。

雨のわからない場所を借りて自転車を置き、シャワーを浴びて食事に出る。近くに何もないので京成の駅の麓からエスカレーターに乗って、丘のてっぺんの駅前まで行く。成田

は思わぬ標高差の町なのだ。随分久し振りに餃子の王将に入った。食べ終わって店から出るともう夜である。本日は93km、結構走った。

## ■二日目

朝7時前に朝食の会場に行った。人がたくさんいて驚いた。職人さんたち、気温が上がる前になるべく早く仕事を進めてしまおうという算段なのだろう。

8時くらいには出発するが、もう十分暑い。朝っぱらから坂道を上り、成田の駅前へ。表参道から新勝寺に向かうが、せつかく上ったのに駅から門前へは標高差で25mほど下る。

駅に近い参道は新しい建物が多い。学校が登校日なのか、子供たちが一斉に同じ方向に歩いている。酒屋の横丁で中学生が曲がっていく。写真を撮るタイミングに苦労した。



下り坂がきつくなるといよいよ参道の核心部だ。松崎街道への分岐の交差点辺りから、向こうに寺の屋根が見える。急な坂道の両脇に鰻屋や土産物屋が並び、こんな朝から老舗の鰻屋の店先では鰻をさばいて下準備を始めていた。

新勝寺は、この時間にはほとんど誰もいなくて静かだった。立派な山門の前でしばし佇むが、駐輪場が見当たらず、かつ境内は駐輪禁止である。どうしようかとうろろして、結局東門の地味な目立たないところに自転車をお参りする。

石段を上がり、丘の上の平らに切り開いた場所に本堂。池上本門寺に寺域の構成が何か似ている。

まあ成田山と言えば交通安全御守だな。昔は車にステッカー貼ってるのもよく見掛けた。歌舞伎はよく知らないけれど、役者の屋号の成田屋は新勝寺に由来しているそうだ。御守の売り場を見たらぼちぼち開いている。声をかけたら人が出てきたので、受験生の息子に学業御守を買った。

さて、これで成田詣は一区切りである。結構のんびりしてしまった。当初はこの先銚子方面とか考えていたが、暑いし明日は仕事もあるし体力を温存しておきたい。少し東京方面に戻るコースをとる。まあ気分的には帰り道だな。

まずは北印旛沼方面に向かうが、道を迷いつつなので迷わない。丘の上のニュータウンの道がむしやらに走ったり、かと思うと昔からの集



落に紛れ込んだり、それでも不思議なことについてにやらちゃんと着いている。

沼の近くに甚兵衛公園というのがあった。昔の渡し場らしいが、沼とは離れている。干拓が進んで沼が小さくなっていくからなのだが、印旛沼の干拓は割と近年のことだと記憶する。江戸期の風景はまったく違ったものだったろうと思う。

田圃の中の道を走り、利根川沿いの印西市木下へ。昭和のままという感じのところだが、意外に大きな町でなぜか印象に残る。

成田との関連だと利根川の水運を利用しての参拝客もいたそうで、木下、安食の河岸が使われたらしい。江戸から関宿経由の大回り水運ルートも旅客用として使われていたそうだ。ここは多分また来ると思う。

利根川の堤防に上がってみると、



いつも通りの見慣れた関東の大河の風景である。この先手賀沼から我孫子に出て、そこで常磐線で輪行して帰ると算段を立てる。かんかん照りの夏空の下、我孫子には昼過ぎに着、本日48kmの行程。駅前での久しぶりのフォーク抜き輪行、古いシユパープの輪行袋に詰めるのに一苦労してしまっただ。

2023.8.16 ~ 17





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 火・水曜定休日 3-27-4Taito Taito -Ku Tokyo 1100016 tel 03-5834-3742 URL: 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自転車こぼれ話

カワカミチタニウム0号機

## 川上伸一

「この変速機を見てみる、ブルブル式っていうんだ。これをお前の自転車に付けてやる。そしたら今よりもっと良くなるぞお。」こんな古い部品を……父さんはレトロパーツ依存症に罹っているんだ。」

こんな親子の会話があってもおかしくないが、自転車マニアなら子供に良い物を与えようとするかもしれない。ただそれが必ずしも使いやすいものとは限らない。

かつてのニューサイクリング誌で

「この変速機を見てみる、ブルブル式っていうんだ。これをお前の自転車に付けてやる。そしたら今よりもっと良くなるぞお。」こんな古い部品を……父さんはレトロパーツ依存症に罹っているんだ。」

のU野さんのトワイヤー上さんのワタナベなどはその頂点といえる。何も知らない子供から見ても何が違うかわからず、単に親の自己満足であり、そのうちすぐに乗れなくなり、置物と化してしまう。

# カワカミサイクルワークス

トン等、ミニベロ用の高級品が入手

2005年に長男が誕生し、最初に乗る自転車は特別なもので、できれば自分で作るということは考えていた。先輩マニアの方々ならばまず内外の有名メーカーの子供用パーツを集める、という行動に出ると思う。だが、僕は最初からほぼ全てのパーツを作る予定だった。

シャパンバイクテクニーク2022で、チームの概要と抱負の欄に「自転車は今から12〜13年ほど前に子供用自転車を作ったのみ」と書かせてもらった。今回はその自転車の詳細である。



考える、チェーンステイとシート

製作は、まずBBとクランクまわりをいかに幅狭くするのだ。タイヤはフロント用の16X1 1/2サイズ。細いのでスリム化はありがたい。サドルからペダルまでの距離を考えると、チェーンステイとシート

市販の子供車は当然サイズの小さいパーツで構成されている。ただコスト面なのだろうが、どうしても納得できない部分もある。特にBBシャフト、いわゆるQファクターが大人の自転車と同じように広く、これではガニ股スタイルのペダリングになってしまふ。

子供用とはいえ径は12mmほど必要になる。そこで不要になったジャンク品のチタンパーツから厚さ1mmの板を箱状に溶接し、幅6mmのモノコック構造とした。軽量化も大切だがここだけは譲れない。

も、顔をぶつけた時の安全のためだ。

チタンのブレーキレバーは肉厚0.5mmのパイプで、これは万が一の時細身のレバーは危険なので太目になっている。コラムのトップ部に付けたトーマスのパフパフホーンも、顔をぶつけた時の安全のためだ。

あとは単にスローピング形状、フロントフォークは二枚肩クラウンに見た目重視のテーパー加工のフォークフレードだ。ヘッドパーツはここでもJBT車と同じテフロンスリーブ軸受を使っている。ハンドル、ステムはアルミ製のアヘッド型でブレーキプラケットも一体となっている。

チタンパイプのクランクは85mmで、これも見た目のテーパー加工、BBシャフトと左クランクは一体で同じくペダルシャフトも一体、右クランクはBBシャフトに2ヶ所のイモネジ止めた。



チェーンリングはアルミカセットフリー用の15Tをタカギ3アーム風に取り付けた。ペダルはプラ製の幼児用だが、シールドベアリングに加工した。

サドルも子供用のプラ製で、なるべく下げるために先端をトップチューブのRに合わせてカットし





た。チタンバネ板をループ状にしたベースをリベット止めし、カーボンのシートピラーに接着している。

前ブレーキは唯一のクラシックパーツであるマフアック・キャシー、ブレーキシューに付けられた小さな爪のようなチタンバネ板によってリターンする。チドリはアルミ製で大きさは小豆大だ。

リヤブレーキはフレームから出ないように自作のVブレーキで、ジャンクのスギノ・マイティのチェーンリングを加工した。トップチューブに内蔵されたアウトワイヤーの出口用パイプが直接ブレーキに接続さ

れていて、アーチ部の小さいコイルスプリングでリターンする。

ホイールは現在プロンプトン用のリムを使っているが、最初、補助輪がついた状態の時はリムも自作だった。アルミ押出材をRに曲げて溶接したが、あまり空気を圧を上げるとビード部が波打ってしまう。補助輪を外す時に市販のリムに交換した。

この補助輪は模型飛行機用の空気が抜け、注入する方法もないので使用不可となった。

ハブも自作なので寸法的なものは自由だ。フレームと同時にハブの製

作も進める。フロントはチタンのパイプとワッシャを溶接したシールドベアリング構造だ。シャフトは超超ジュラルミンにM8のアルミナットで固定した。リヤはクラシクとのチェーンラインに合わせる。フリー本体はママチャリ用のフリーハブを削り、カセット用の11Tを使用した。リアハブの胸の部分もスチールだが、軽量化のためなるべくコンパクトな寸法で反対側のフランジを溶接。シールドベアリング加工とし、フロントと同じシャフトとナットを使用した。

ここであまり真似てはいけないこととして、スポークはDTエボリューションだがこのようなサイズはなく、バテッドスポークを注文するわけでもなく、不要としてカットされたスポークにネジ部を溶接した物を使用した。チェーンはレジナスだが、特殊な中空ピンを外してカシメである。マニアの方なら「あれ、このチェーンどうやって繋いでいるの？」と気付くかもしれない。

完成はしたものの、主な使用は自転車に乗る練習、というより年賀状などの写真撮影用の小道具だ。すぐブレーキ付きのキックスケーターになり、その後は市販のMTBの自転車をBSモールの17インチ風に改造した物になり、自分的には壊れようが公園に放置されようが安心という感じだ。

ちなみに補助輪が付いていた時の重量は3kg以上あったが、現在の状態では3kgを少し切るくらいだ。

そんな0号機はずっと玄関のオブジェとして置かれていたが、2020年に長女が誕生し、再び目の見る事になった。補助輪はなくなったが、現在ならクラシク、チェーンを外し、まずはキックバイクとして使う事になるだろう。

あの時の息子ももうすぐ18歳になる。現在、通学用にトレックのクロスバイクを使用しているが、自転車に全く興味はない。それでも2022年のジャパンバイクテクニークに乗せようかと考えもしたが、身長は僕より少し高くなったが、シートピラーで調整できる範囲だ。体力的にも当時の僕よりは走れるだろうが、何より自転車がほぼ当日出来上がったのだからどうしようもない。

もし早く完成し、テスト走行が十分できる状態であったとしても、恐らくこんな感じになるだろう。「14年振りに作った初号機だ。これに重い荷物を載せ、高い峠を2カ所、最後は険しいダートを走るんだ、やれなな。」怖いよ父さん、無理だよ、こんなの乗れないよ!」。







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](mailto:contact@tokyo-rikisha.com))

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

<https://www.facebook.com/TokyoRikisha.Bespoke>





# 自転車遊びの いろいろその2

渡辺洋一

## ■フロアポンプ



SILCAのフロアポンプを愛用している。1998年頃に購入したもので、革パッキンを4回ぐらい交換して今でも現役である。このポンプを購入して2年ほど経ってからヒラメ横型ポンプヘッドに交換したら、空気入れのストレスが全くなくなった。ポンプヘッドのバルブをチャックする部分のゴムが硬化しても交換するだけで復活し、これらの組み合わせは一生ものである。

25Cのチューブラースポルティフは6.5Bar、22.5Cのロードは7.5Barにするのがとても楽である。SILCAのフロアポンプは作られた年代によっていくつかの仕様があり、アメリカの会社になったからは高級版も出ている。

## ■部品の混成

1980年に組み立てたトーエイロードの部品構成はその後の変更によって当時の主要3社になっており、昔はこんな構成のロードをよく見かけたものである。カンパニョーロ製は、レコードハイローハブ、レコードクロノ36リム、スーパーレコードブレーキレバーとシヨートサイドプルである。

今はなきサンツァー製は、シユープロFD、同RD、同アキューシフトWレバー、同チェーンホイールである。

シマノ製は、デュラエースBBとクランク、ヘッドパーツ、EFエンドである。混成部品ではあるが、私なりによく纏まっていると思う。

## ■チネリハンドルバー

1980年代製のハンドルバー、チネリ63のフェルール径には疑問を抱いてしまった。クランプする部分と右側がφ26・6mm、左側はφ26・7mmとなっている。これではφ26・4mm1Aステムをセットすることができなかつたので、ステムクランプ内径を広げることにした。方法はフェルール部φ25・4mmのハンドルバーに240番のサンドペーパーを適量巻いて、1Aステムで適宜クランプしながら回して削ったら、クランプ部内径φ26・6mmになってハンドルバーをクランプすることができた。

ちなみに、同年代のチネリ64のハンドルバーと別の1Aステムはどちらもφ26・2mmで合っていた。製造ロットによる違いがあるので、組み立て前にハンドルバー外径とステム内径を測定しておくのは大切である。

## ■トーエイのシフトワイヤー内蔵

1976年にオーダーしたランドナーフレームはシフトワイヤーを内蔵にしてもらった。ワイヤー入り口

部からBBまでは細いパイプが入っておらず、ワイヤーのセットはBB組み立て前にチェーンステア内部の細いパイプに入れていた。RD用とFD用のワイヤーが交差しないようにも注意を要した。ワイヤー交換するにはBBを分解するか、ワイヤー入り口部で古いワイヤーと新しいワイヤーをハンダ付けする必要があった。

1997年にオーダーしたWOSスポルティフフレームについて東叡社の星野さんの説明によると、ワイヤー入り口部からチェーンステア出口まで細いパイプと連結部が入っていて、ワイヤーのセットと交換が簡単になったとのことである。翌年にオーダーしたチューブラースポルティフもシフトワイヤーを内蔵にしてもらった。シフトワイヤー交換でBBを分解しないのはとても楽であり、シフトワイヤーを内蔵にしても引きが重くなることはほとんどない。

## ■ボスフリーの洗浄

学生時代にボスフリーの分解清掃をクラブの先輩に教えてもらって実践していたが、これは大変面倒な作業であった。その後、スプロケットを外したボスフリーが少し浸るぐらいの灯油（ペイントうすめ液が同等品）の中で回す方法に換えたらとても楽になった。灯油での洗浄後、ある程度乾燥させてからハンマーオイルを注入すると静かなフリー音にすることができている。



## ■ハンドルの腐食

ほとんどのアルミ合金ハンドルバーはアルマイト処理がされているが、綿のバーテープを長年巻いているとバー表面に白い粉と窪みが現れてくる。これはアルミが手の汗で腐食したもので、長期間バーテープ交換をしないと腐食がかなり酷くなる。特に夏場、頻繁に乗る場合、秋には新品の綿のバーテープに交換した方が無難である。ウレタン系のバーテープでは汗が浸透しないので腐食することはほとんどない。

## ■ブレーキワイヤー

昔のキャンパとデュラエースのブレーキワイヤーはφ1.8mmと太かったが、現在のブレーキワイヤーはφ1.6mmになっている。昔のキャンパのアウトターにはライナー入りとないのが混在していたが、最近の各社φ1.6mm用アウトターのほとんどはライナー入りである。

昔のキャンパレコードブレーキでレバーの引き代を大きくしておく、ひっかけ部でワイヤーの曲がりが強くなるのでワイヤーが金属疲労によつて切れやすくなる。アウトターが上に出ているエルゴパワーは支点との関係でワイヤーをほぼ真つすぐに引くので、経験上ワイヤーが切れにくい、定期的な交換は欠かせない。

## ■キャンパブレーキレバーパッド

昔のキャンパブレーキレバーパッド茶色を使用していると、生ゴムであ



ることから数年で劣化してしまう。この対応として20年以上前に数ペアをストックとして購入しておいた。キャンパの純正パッドは内側の上に型番号がある。

2000年頃にWOSポルティフ用で白パッドを使ってみたところ、合成ゴムであることから現在でもほとんど劣化はしていない。この実績から前述のロードにも白パッドを使っている。

エルゴパワーのロードの黒パッドも同様にほとんど劣化はしない。チューブラースポルティフの茶色パッドは交換して2年でだいぶくたびれており、あと2年後には換える予定である。ちなみにマファックの半パッド白も経年劣化がほとんどない。



## ■キャンパブレーキのゴム交換

昔のキャンパサイドプルブレーキのゴム交換に苦労していた。そこで船M6ネジ部に8mmメガネレンチを軽く締めおくと、レンチが取っ手となつて段差を利用してゴムの脱着が楽になった。

トーン調整のできないサイドプルブレーキで音がするようになる、ゴムの4個のブロックのうち後ろ側2個をヤスリで削ると静かなブレーキになる。

エルゴパワーのロードは雨天にポタリングしないこともあって、レコードデュアルピポットブレーキ（後ろはシングル）のゴムはほとんど減らない。このブレーキゴムはよく効く割に減りが少ないので、昔のゴム材質と違うようである。

## ■摺動部へのグリス

キャンパレコードブレーキのエキセントリック部にピーナツグリスを塗っておくと動きが滑くなるので、キャンパ白グリスのようなちよう度の低いグリスが適している。ステイラップの摺動部も同様である。

## ■エルゴパワーの分解と組立

スリップ転倒してパッドが破れたので、パッド交換のついでにエルゴパワーの分解を試みた。分解は比較的簡単であっても、組立にはコツを要するので手間取った。特にワイヤー巻取り部のバネの組立が難しく、1時間ぐらい要した。グリスは白グリスを適量塗布した。エルゴパワーの分解組立は、コツさえ掴めばメンテナンスはできるが、某社製はユーザーではできないそうである。



## ■クイックリリースによる締め付け

クイックリリースハブはハブシャフト内部の5mmシャフトの引張力によつてハブの締め付けができ、その反力によつてハブシャフトには圧縮力加わる。どんな材料であっても力による変形が起き、これは材料のヤング率と断面積と長さおよび力によつて変形量が決まる。ハブ単体でフレームへの締め付けをしてみると、回転が重くなるので変形を実感できる。このため、クイックリリースで締め付けるハブの玉押し調整は緩めにしておく。両側のナットで締め付ける場合は、クイックほど緩めの調整にはしない。クイックレバーを最後まで押し込むと、カムの頂点を越えるので圧縮力が少し減ることになる。

クイックレバーを回しただけでリアホイールを取り付けている自転車を2回見かけて、その場で正しい締め付け方を教えたことがある。自転車を正しく整備しておくことはとても大切なことである。



各サイズ揃っています！



お問い合わせ  
kimuraseisaku@nifty.com



# GO's View

アウデイの乗用車にはエンジンや

サスペンションが強化された上級グレードがあり、普通ならAのところかSとかRSになっている。例えばA4に対してS4とRS4があるわけだ。誰でも識別できる外観的な特徴はドアミラーの色で、Aではボディ同色のところがSやRSでは半艶のアルミ色になっている。すれ違いざまでもわかるようにね。またSではフロントグリルの縁取りがメッキからブラックアウトになり、RSでは更に四つ輪のエンブレムまで黒くなる。

国産車でもスカイラインGTの赤バッジや、ホンダのタイプRの赤バッジなどは、最もスポーティーなグレードの象徴となっている。

もちろんクルマ以外のものにも同様の例はある。昔からよく知られているのはキヤノンのレンズで、高級版のLレンズ（こちらは型番の末尾

# グ

# レ

# ード

# を

# 示

# す

# 特

# 徴

にしがつく）は、鏡筒の先端部に赤いラインがぐるりと巻かれている。さて自転車ではどうか。私の周囲で一番わかりやすいのはサムソンのだ。標準版のエラボレートと上級版のイリユージョンがあつて、ちゃんとトップチューブにイリユージョンのシールが貼られている。まあしかしラグの仕上げが超絶技巧になっているから、ハンドメイドフレームを見慣れた人ならシールがなくてもすぐにわかるはずだ。

イリユージョンは非常に時間が掛かるため、かつては有力な選手や個人的に親しい間柄の人だけに限定されていた。現在のようにお金を払えばイリユージョンを作ってもらえるのは、その頃を考えればありがたい話だ。

初期のSWワタナベにあつた銀製ヘッドマークは、予算無制限の高級版のみの装着で、しかも完成車に組み上げて納車する自転車に限られていた。少し後にはクロームメッキのSWマークに変更になっている。台数的には非常に少ないので、中古車を探す人はチェックしてみると良いだろう。

ルネ・エルスでは例のオリジナルクラシクが付いているかどうかが識別点だったそうだ。カタログを見ると、フェデラルはもちろん、デモンタブルやジェントルマンが相対的に



廉価版ということになる。ただし日本に来てからあのクラシクに換装した例もあるので、単純に鵜呑みにはできないんだけどね。

トーエイのスタックマークや手書きの筆記体Tマークは、新しい関係

の顧客に「標準のヘッドマークと違うのをつけたいけれどこんなものもあるよ」という感じで、高級車という意味はなかったそうだ。

現在のトーエイはスタンダードとフルオーダーの2グレード制になっ

ている。スタンダードと言っても結構いろいろなのが頼めるので、昔の「つるし」とは全然違うけれど、それでも特殊工作などに制約があつたりはする。

実際には両者の主たる差異はラグの仕上げにある。今のラグはロストワックスなので、元々かなり整形されているのだけれど、それをさらに仕上げていくのだ。つまり「とても綺麗」と「ものすごく綺麗」の違いにお金を払っているわけですね。ラグレスの場合はフルオーダーだといわゆるフィレット仕上げになる。

山田社長が言うには、ソリッドカラーはメタリックよりもラグの仕上げの差がわかりにくいので、その辺をうまく組み合わせるといいですよ、とのことだ。そう言えば昔々はメタリック塗装そのものがデラックスなオプションだった時代もある。エルスやサンジエのルックスアンサンブルがついたスポルティフが、水色メタリックに各部メッキだらけなのは、そんな時代の名残なんだなあ。最近ではハンドメイドの自転車が超高級車に偏っていて、1970〜80年代のウルトラスーパーデラックスが、今ではほぼ標準になっているようにさえ感じられる。そんな中での「高級車」とは何なのか、一度立ち止まって考えてみたい。



# 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)



# 珍るもの 2

鈴木邦友

変わったもの、珍しいもの、不思議なもの……、そのようなものにはなんとも言えぬ魅力がある。なんでもこんなものを作ったのだから、なんでこんなことをしたのだろうと考えるだけでも面白い。

それを考案した人の考え方や背景、時代、環境等を考えているとなんとなく気持ちが悪くワクワクして行く。その珍なるものに出会った時には、ただただ迷惑で不快なものではなかったのに、長く接しているうちになんとなくその理由が理解できるようになると、いとおしさまで感じられるようになる。

自転車にもそんな世界が存在し、それが逆にお気に入りのチャームポイントになったりする。「なんでこんなことしたんでしょうね？」と言われると、かえって優越感を感じてしまうことにもなる。

変わったものの好きな筆者の回りは、自転車は言うに及ばずそんな個人的なものでいっぱいになってしまっている。

## ■オリジナルハンガー

その特殊なハンガーを持つ旅行用自転車を、これまで4台所有してきた。1台目は入門車で筆者自身も自転車の知識がなかったため、特に気にすることもなくそのまま使用した。

2台目はクランクをグレードアップしようとしたが、他社製品への互換性がなく、我慢しつつそのまま使用した。

3台目は我慢しつつ使用していた



ものの、右ハンガー小物やクランクシャフトに「虫食い」が発生してしまつたので、それを機会に普通のハンガー小物が使えるよう、ハンガーフェイスカッターで修正した。

4台目は今まで嫌いだったそのハンガーに魅力を感じてしまい、大切に使い続けることとなった。今もまだその4台目は筆者の良きパートナーとなってくれている。

その仕様を紹介すると、ネジはJIS (BSC) で、国産のハンガー小物はねじ込めるのだが、ハンガー幅が74mmもあり、普通のハンガー小物を組み込むと左ロックリングが掛からない。

だ。あえて交換ができるのがベアリングだけというものだった。

ただしそのベアリングも、ハンガー小物内にベアリングの脱落防止機構のようなものがついていて、リテーナー式のボールベアリングが使用できない構造になっていた。

左ロックリングもフックレンチをかける溝が4つで、使用不可能な工具もある。しかも通常のロックリングに比べ1mmほど厚めで、さらに緩み止め機構付きの専用ワッシャーを組み込まないとツライチにならなかった。

それでも、そのハンガー小物をそのまま使いつづけ、ダメージが発生した時には、完成車メーカーから取り寄せれば良いと考えたのだが、左右のハンガー小物は特殊なサイズのカニ目式で市販のカニ目レンチでは回すことができず、専用のカニ目レンチについては入手が極めて困難なものだった。特に右ハンガー小物の交換は困難を極めた。1970年代製の筆者の愛車も、いまだかつて右ハンガー小物を外したことはない。

ちなみに専用のカニ目レンチは入手済みで、いつでもトラブルに対応できるようにしているが、当分出番はなさそうだ。

なんとも扱いづらいハンガー小物ではあるが、右ハンガー小物はカニ目式で、その表面がハンガーと面一になるよう埋め込み式となっているため、普通の小物に比べすっきりしていて美しい。また左ハンガー小物には緩み止めの特別なリングがつい



ていて、緩みづらい構造となっている。しかもクランクシャフトは旅行用自転車に人気の高いプロダインなので、特にグレードアップをする必要も感じない。

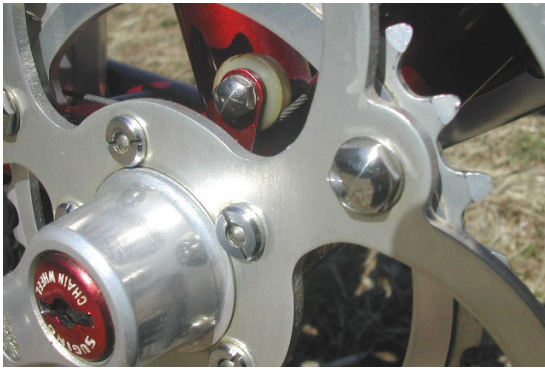
ということで、いつの間にかお気に入りの仕様となっている。

■D型ステアリングコラム

ステアリングコラムの上部、ネジの部分には通常、溝が彫つてある。これはヘッド小物の緩み止めと、マイクロアジャスター式ヘッド小物の場合には、ヘッドレンチ一本で調整ができるようにするための重要な溝となっている。

ところがこの自転車はそれが溝ではなく、ネジの部分が平らに切削加工され断面がD型になっている。マファックのブレーキを購入するとついてくるアウトーストップパーのあの形だ。





国産の一般車では結構多く採用されている工作ではあるが、趣味の自転車に採用されることは稀だ。ように趣味の自転車に使用する高級なヘッド小物やブレーキセットに組み込まれているアウトラストタイプにはなかなか見られない形式で、交換しようとするとメーカーによってはリリースされていない場合もある。交換がむずかしかつたため、傷をつけたらサビさせたりしないよう、ヘッド小物はいつも大切に扱うことになった。

#### ■ローラー式ワイヤード

ハンガー部での変速ワイヤードの処理は、ハンガーの下に細いパイプを溶接するか、ハンガーの上に専用のワイヤードを溶接するのが一般的だ。ところがそのメーカーの自転車は、ジュニアスポーツから本格高

級車に至るまでローラー式のワイヤードが採用されていた。ローラーは小さな樹脂製で、もちろんちゃんと回転し、その台座もハンガー上部に溶接されていた。他社製品にない高級な工作は今もお筆者のお気に入りの仕様となっている。

#### ■トップノーマル前変速機

今のトレンドは、後変速機はトップノーマル、前変速機はローノーマルだ。トップノーマルとは変速機のワイヤードが切れた場合にチェーンをトップギヤ（小さい側のギヤ）に移動させる機構、ローノーマルとはそれとは逆にローギヤ（大きい側のギヤ）に移動させる機構だ。

つまり前後両方のワイヤードが切れた場合、後ギヤではチェーンは最も重いギヤに固定され、前ギヤでは最も軽いギヤに固定される。ところが旅行用自転車最盛期の頃のフロント変速機にはトップノーマルのものが珍しくなかった。

後変速機同様、平らな道を速く走りたいときには変速レバーを前に倒し、上り坂をゆっくり走りたいときにはレバーを手前に引くという前後共通の操作で、ビギナーにもとてもわかりやすかった。当時は国産の旅行用自転車をはじめ、本格的な競技用自転車にも採用されていた。

他社の前変速機とは逆の動きとなるため、そのワイヤードワークも独特だった。通常、変速機はインナーワイヤードを引いたり緩めたりして変速を行うが、その変速機はアウトナーワイヤードを動かすことによって変速を

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- TA ツーリスト 167.5mm蓋つき BSC 344BB セット付き新品元箱¥30000
- カンパレコード 170mm+ 52×42T PCD144 BSC 中古¥20000
- 初代スーパーレコード前期型 170mm+ 52×42T PCD144 BSC 中古良品¥30000
- 杉野エアロマイティ 170mm+ 52×42T PCD144 新品¥20000
- ※国産高級ハブ半端品特集¥3000 均一
- 初代 D/A トラック LF36H 前のみ新品 ● D/A-EX ボス SFQR36H120mm後のみ中古
- 初代 D/A SFQR32H126mm黒 Q シャフトなし後のみ新品
- 初代 D/A SFQR36H126mm黒 Q シャフトなし後のみ新品
- シュパーブ LFQR32H126mm Q シャフトなし後のみ新品 ● シュパーブ SFQR36H 前のみ新品
- シュパーブプロ SFQR32H120mm後のみ新品 ● シュパーブプロ SFQR32H126mm後のみ新品
- シュパーブプロ SFQR20H126mm Q シャフトなし後のみ新品 ● シュパーブプロ SFQR28H 前のみ新品
- シュパーブプロ SFQR36H 前のみ新品銀箱 ● シュパーブプロ SFQR32H126mm後のみ新品銀箱
- 三信プロフェッショナル SFQR36H120mm Q シャフトなし後のみ新品
- 三信プロフェッショナル SFQR32H126mm Q シャフトなし後のみ中古
- 三信プロフェッショナル SFQR28H126mm後のみ新品
- 三信プロエム SFQR28H Q シャフト無し前のみ新品

※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



行っていた。そのためアウターワイヤーとフレーム側にそのアウターワイヤーを固定するアウターカップが必要だった。上回し式のワイヤーリードの直付け工作や、下回し式のワイヤートンネル工作も当然採用できなかった。

最も厄介なのが、自転車を複数台所有し、前変速機がローノーマルの自転車と乗り分けている場合だ。変速レバーに手をかけたときにその位置が思わぬところにあり、どうしていいかわからなくなったりすることもある。サイクリングの時には何度か予習してから家を出る。それでも上り坂の前でパニックになった。

#### ■斜白式シートポスト

シートポストはシートピンで固定する。ところがこの常識が通用しない自転車がある。なんとシートポストの固定が、ハンドルステム同様、引上げボルトと斜白で行われているのだ。

シートポストの固定や調整は、シートポストの上部のボルトの頭部を回すことで行う。締めれば斜白が引き上げられ固定され、緩めれば斜白が外れ固定が解除される。ようするにハンドルポストの取付けや調整と全く同じだ。さらにシートピンがないため、フレームのシート部分がつつきりする。

ただしサドルの調整や脱着はとても厄介だ。ボルトの頭部はサドルで覆われるためスパナが使いつらく、サドルによつては、サドルを外さないと行えないこともある。輸行時に

サドルを下げたり外したりすることも難しい。

以前筆者が使用していた自転車もまさにこれで、輸行をすることも多かったため、シートにスリワリ工作を施し、シートピン式に改造して乗っていたこともあった。ちなみにそのメーカーでは輸行専用車にもその機構が採用されていた。

今通勤に使用している自転車もこの構造だが、用途上、サドルの調整が必要なので特に不便は感じていない。

ヨーロッパの自転車メーカーにも、この機構を採用しているところがあるようだ。自転車を折り畳むことなく公共交通機関に載せることができる国々では、これはこれで行いながらもいけない。

自転車が生まれて2世紀以上が経つ。その間にいいものは残され悪いものは淘汰され、完成された乗物になった。それでもたまに面白いものが現れ、私たちの心をくすぐってくれる。これもまた自転車文化の深さをもたらし楽しさなのかもしれない。

## SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

# 暑い夏、なるべく自転車に乗って、 温暖化を防止しよう!!

好評! ランドナー、ロード、フレーム、クラシック変速機、  
リム、置物、セールは続行しています。

以前、世田谷の松原にあった岡山県か兵庫県の大学生寮の方で、スポーツ車を当店で買った方、ハガキで住所・氏名を教えてください。

【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)。

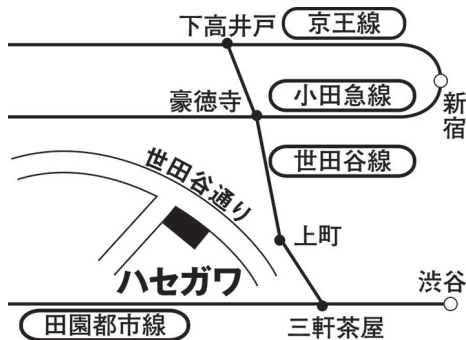
ランドナーパーツ専門店

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 ¥5005, セールヴェルテ ¥5005, シプレ 700 ¥5005, シプレ ¥5005, リエール ¥5005, エキュレイユ ¥5885, エートル ¥5005, ルナール ¥5005, 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 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 (BAR-LL6, 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) [シユ別売] ¥5280, グランボア・シュエット ¥19800, マファック・レーサー プレーキシュ (ディズナ・クロスカンティブレーキシュ ¥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、日泉ケープル各種  
クランク サンエクスード・ファンライド SXC ポリッシュ (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) ¥15000, シモノ・サンツアー替歯  
チェン シモノ (CN-M9100 [12速] ¥8300, CN-HG901 [11速] ¥6870, CN-6701 [10速] ¥4065, 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  
コントロールレバー 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deal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 ¥12000  
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 [在庫限り] ¥1650, タンゲ・MA60C ¥1650, 丸石・アーレンキー脱着式輸送用 ¥3000  
缶トケルネジ 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 ¥500, チャンピオン ¥500  
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, シモノ変速機データブック ¥3500  
[以上 2023 年 9 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10月号  
令和5年9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