



下北半島でパンク修理

蘇れデュラエース 10

インドアプレーンのお話

CYCLE FIELD 2023

11



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



下北半島でたくさんパンク修理をした話

大前 仁



大湊線の終点は大湊駅だ。ただし地図を見る限りその手前の下北駅の方が繁華街が広そうだ。朝イチで上野を発っても、下北に着くのは11時過ぎになるから、昼食を取るために下北駅で降りた。

スギヤマさんは少し前のツーリングでパンク修理をしたと話していたが、下北駅に着いたとき、その後輪がまたパンクしていた。輪行袋を開け、後輪からチューブを取り出してパンク修理だ。

前回修理したインスタントパッチのすぐ隣に穴が開いていて、パッチを貼る。タイヤの裏側を触るが、パンクの原因は見つからない。ササッと自転車を組み立てて、駅前のレストランに入った。

今年の夏は非常に暑く、そして長く続いたのだが、その8月に少しでも涼しい方へ、北へと向かったのが青森・下北半島だった。しかし、ここまで来ても気温は30度を楽に超えていて、暑いこと暑いこと。

走り出して30分ほどで、「空気が抜けている気がする」とスギヤマさんが言うので木陰に停車して確認。確かに抜けている。

そもそも僕は自身はインスタントパッチをあまり信用していないので、2本持ってきたスペアチューブに交換することにした。もう一度確認したが、タイヤの裏側に異物はなかった。でも、空気が抜けているのは同じ位置なので、パッチの接着不良を疑った。

チューブとタイヤの位相を合わせ

ておいて、チューブの穴の位置からタイヤに残っているはずの異物を探すメソッドはよく知られている。

タイヤのビードを片側すべて外してチューブを抜く際に、実際にチューブが入っていた向き（左右）を覚えておく。タイヤの装着そのものは、タイヤに描かれたマークとバルブを180度の対称の位置において（360度、つまり同じ位置にしている流派もある）、チューブの穴を発見すれば、タイヤに残っているはずの異物の位置を確認できる仕組みだ。

もう30分くらい走ると、再び後方から「抜けております！」と声が掛かった。なんと！パンクの原因が取り除けていないのか、それとも別のパンクか。いずれにしてもスペアチューブの数もパッチの数も、そして時間も無限ではない。ちゃんと対応しなくては、とちよっと焦った。

チューブの穴はインスタントパッチに頼らず、ちゃんとしたゴムのりとパッチの方が確実に塞げる。そこで僕がもつとも信頼しているチップトップのパッチセットをフロントバッグから取り出した。やっぱり穴は同じような場所に開いている。紙やすりをかけ、ゴムのりのキャップを開けて、僕は天を仰いだ。

カゼをひいているのだ。一度開封したゴムのりはじわじわと溶剤が揮発してしまい、使えなくなる。そんな、サイクリングの教科書に幾度となく書かれてきた（そして最近はまだあまり書かれていない）状

況に、自ら陥ってしまったのだ。ゴムのりが揮発しかけてグジュグジュした状態を、カゼをひく、とたとえるのだ。

やむなくインスタントパッチで塞ぐことになる。タイヤに異物は見られない。位相など気にせず全周に渡って確認するが、やはり何も残っていない。そんなはずはないのだが。

まだ20kmも走っていないのにパンク修理は3回目だ。スギヤマさんのパンクなので本人が作業してもいいのだが、やはり自転車屋がやったほうが早い。使用するポンプはトピークのロードマスタープラスター、45cmもの長さがあるのでポンピングの回数はそれほどではないが、それでも3回となるとくたびれてきた。

せめて暑さに負けないようにとコンビニ休憩をとり、水分や糖分、塩分は気にしておく。海上自衛隊近く



のローソンには冷凍されたカルピスが売られていて、それをフロントバッグに入れ、その横にボトルも入れる。出るときにタイヤを触ってみて、「よしよし、抜けてないぞ」と走り出した。

しかし、4回目だ。

時刻は16時半、陽は山の向こうに傾き、携帯の電波もないあたりで自転車を止めた。ヘルメット、カメラ、手袋を外して地面に置く手順も慣れてきた。自分のアルプスからフレームポンプを外し、スギヤマさんアプレ号の後輪を外す。対向してきたダンブから運転手さんが下りてきて、熱中症じゃないかと心配したらしく、冷たいポカリスエットを分けとくれた。

2本目のスペアチューブを使うことにした。本日の行程の63kmのうち、まだ30kmしか来ておらず、これから峠越えが控えている。確実に陽は暮れる。そんな状況で次のパンク修理をするのはたいへん難しいから、今回でベストな修理をして（ベストな修理って何だ？）、決着をつけるしかない。心の中では宿に行くのを諦めるか、宿のクルマに迎えに来てもらうなどという、およそ弱気なことも考えた。

道路沿いの電線を伝ってサルが見物に来た。しかし、もう遊んであげる暇はない。目を皿のようにしてタイヤの表と裏をチェックし、トレッドすべてを指で開いて異物を探す。絶対に何か刺さっているのだ。そうでなければ4回もパンクするはずが



ない。修理後しばらくは走れるところを見ると、深く潜り込み、じわじわ時間をかけてチューブに穴を開けているはずなのだ。

「あつた！」いつも穴が開き続ける位置に、ケーシングにめり込んだガラス片をついに発見した。手を切らないように慎重に取り除く。見つけたら見つけたで、何でこれまでちゃんとこいつを見つけないかったか、自分を叱りたくなる。手早くタイヤを収め、片付けてスタート。湯野川温泉で携帯の電波がつながり、宿には遅れる旨を連絡しておく。ちょうど17時のサイレンが鳴り響いた。

かもしかラインの峠には18時半に着いた。峠に着いたらまだ西側には夕陽が残っているような淡い幻想を抱いていたが、見えたのは夜空の三日月だった。

スギヤマさんのライトはレザインのシルバーのやつでUSB充電、僕のアルプスにはキムラ製作所のLH08が取り付けられていたが、ここに入っている単3電池はそういはいつものんだか覚えがなかった。「充電してきた？」と尋ねると「あ、怪しいです」との答え。まあ、何とかなるだろうと下り出す。

スギヤマさんはブルベもたまに走るらしく、キャットアイのテールライトを点けている。これがなかなか優れたもので、加速度センサーが付いているらしく減速すると光が強くなり、点滅のピッチも早くなる。後ろからそれを面白がって見ているうちに、僕のライトが消えた。

電池切れである。これもまた初歩的な、サイクリングの教科書の最初のほうのページに書いてある（はずの）話で、出かける前にはライトの電池を新しくしなきゃいけないのだ。電池が切れたら絶対に困る。真つ暗な夜道は下れないのだ。

僕が何も見えなくなったので、やむを得ずスギヤマさんの右に並んで、レザイン・ミニドライブの強力とまではいえない明かりひとつで下っていく。目が慣れてくるとセクターラインの白線と、同じく白いガードレールは見えるので、それだなんとかなる。

道路の真上にまで樹木がかぶると、本当に漆黒と言っている状態になる。さすがにそんな状況ではあまりスピードが出せないが、もしここ

でまたパンクしたら歩くしかなくなるので、走れるだけマシである。万が一、対向車が来たりしたら眩惑されて危ないから、その心の準備だけはしておく。左端に寄って止

まってやり過ごしつつ、その後ではクルマのライトが照らすものもしっかり脳裏に焼き付けるのだ。しかし、幸い対向車は一台も現れなかった。青森の北の果ての山の中、



陽が暮れてから移動する人などいないのかもしれない。
19時10分、佐井村の民宿みやのに到着。夕食を終え、外で夕涼みをしていた人たちが迎えに来てくれた。食

卓には隣町、大間のマグロ、そして佐井村名産のウニが並び、僕は大瓶のビールをつぎつぎに片付けた。
朝ご飯は7時にお願ひした。ご飯の前に、外に置いたスギヤマさん号

の後輪を見に行く。大丈夫、抜けない。心底ホツとしつつ、こういうときに限って自分のやつがパンクしてたりするので気は緩めちゃいけない、チェックしておく。大丈夫、あよかった。

景色や道路よりもパンクやナイトランの印象が強すぎる昨日だが、今日は大間崎を回って大湊に戻るだけの行程だ。ただ、大湊線の本数が少ないので、13時過ぎには大湊駅に着きたい。60kmほどのコースも、のんびり屋の僕らにとっては少し気ぜわしいスケジュールとなった。

民宿で、佐井村内でだけ使えるクーポンを4000円分いただいた。ありがたく使うために佐井村の津軽海峡文化館アルサスに立ち寄る。塩うにやひばなどの特産品を見ていたが、佐井村産ではない青森りんごのジュースに目を留めたスギヤマさんはクーポンを全部つぎ込んでジュースを箱ごと家に送ることにした。なかなかの決断力である。

大間崎に着くあたりから曇り空になり、写真映えしなくなってきた。残念だが仕方がない。その分少し暑さが和らいだのはありがたかった。

この日も一度、パンク修理をした気がするが、あまりに多かったのもう回数を覚えていない。ただ、2人で3本のスペアチューブを持ってきていて、それを使い切ったという記憶だけは鮮明に残っているの、たいしたパンクじゃなかったのだと思う。たぶん。

海沿いの国道279号線はそれな

りに交通量が多く、多少はアップダウンもある。易国間、桑畑温泉、下風呂と来て、お世話になった民宿の家族が、自宅に戻るお嬢さんを送るため、クルマで僕らを追い越していった。
木野部峠に差し掛かると陽光が戻り、汗をかきかき大畑町に着いた。相変わらずのスローペースなので、お昼を食べる時間がなさそうになってきた。
大湊駅、13時40分。往路は買い物等の便を考えて下北駅を利用したが、復路は始発駅利用の原則通りに大湊駅からの乗車だ。自転車をバラしていたが、その間に下り列車が着いて乗客が降り、上り列車となって改札が始まっていた。手を洗い、輪行袋を担いで列車に乗り込む。
実家から自宅に戻る、民宿みやのお嬢さんがボックス席に座り、僕



らを待っていてくれた。ご親切に、ありがとうございます。スラリと背が高く、サンングラスや服の着こなしも「青森の人じゃないね、沖縄の人みたい」と僕は話していたが、失礼しました。フランスにお住まいだそうです。

輪行で行こう！
自転車と二輪にもっと遠くへ旅する
大前 仁

新刊
輪行で行こう！
自転車と一緒にもっと遠くへ旅する
11月6日発売
2300円+消費税
発行／天夢人
発売／山と溪谷社
https://www.amazon.co.jp/gp/product/4635825337/ref=dbs_a_def_rwt_bbl_vppi_i0

ここで執筆した下北半島以外に、8つの旅を書き下ろした新刊です。タイトルにある通り、輪行旅に特化した内容で、輪行の手順やマナー、歴史についても詳しく書きました。ぜひお買い上げいただけますようお願い申し上げます。
大前 仁





じいちゃんもとうちゃんも洋服はCCP

Made in japan forever



CCP Shop

Open 10:00 Close 20:00 (日曜 祝日は18時まで) 0火・水曜定休日 3-27-4 Taito 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 なぜかインドアプレーンのお話

川上伸一

カワカミ サイクル ワークス

機体にはバルサ材が使われる。南米産の木で成長スピードにより品質にバラツキがあり、成長が遅い物はハード、早い物はライト(ソフト)、その間はミディアムと呼ばれる。

ハードは重くて強く、ライトは軽くて弱い。その重量差は金属で例えると、鉄とアルミほどもある。インドアプレーンにはさらに軽いウルトラライトを使用する。

主翼の骨組は1mm角の棒、尾翼はさらに細い物、直径が10mmほどの胴は丸棒ではなく0.35mmの板を丸めて作ったパイプで、ゴムを引っ掛ける部分から尾翼までは0.2mm厚でテーパー状のパイプだ。

翼に張るのはマイクロフィルム、と聞けばスバイ映画に出てくる重要機密などを縮小して印刷したフィルムのことかと思うが、ここで言うマイクロフィルムは機械的に作れないほど薄い樹脂フィルムのことだ。

作り方は、水を張った水槽に液体の樹脂を垂らし、水面に広がった膜を木の枠で掬い上げ乾燥させたものだ。

水面に垂らす樹脂の量で厚さを調整する。出来上がったフィルムは虹色に輝き、その色味によって厚さが分かるらしい。

機体には補強のため金属線が張られている。使用するのには直径が1ミクロン(0.001mm)のタングステン線で、これは豆電球のフィラメントに使う素材だ。タングステンとは比重の大きい金属だが、これほど細くて伸びが少ないものは他にないの

だろう。胴の部分はやや太い物が使われているが、写真では全く見えな

いほど細い。始まりは小学生のころ、父親に連れられて行ったプラモデルの専門店だった。何か分からず色々見て回ったのだと思うが、僕が選んだのは第二次世界大戦の潜水艦「伊400」だった。翼を折り畳んで搭載する水上機も付いていた。

本来のスケールダウンされたスクリューの他に、ゴム動力の大きなスクリューが付いていてクランク状のハンドルでゴムを巻き、水の上を走らせることができた。

それからプラモデルにのめり込んだ。主に第二次世界大戦の飛行機、その後はブームに乗ったスーパーカーでモーターの動力が付いている。しかし子供のお小遣いであれこれ買い集められるものではなく、いつしかゴム動力の飛行機を作るようになった。

何より材料が安上がりで、一枚の板で作っていた翼も骨組に紙を張るものになると、ますます材料が少なくて済むようになる。さらに軽量化されインドアプレーンになる頃には、模型屋などでバルサ材を選ぶのが日課になっていた。

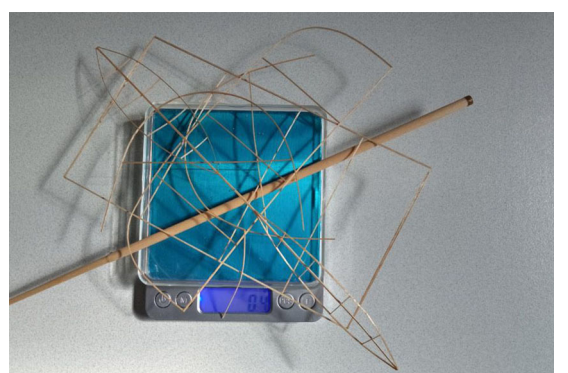
翼の骨組には曲がり避けるために柱目が使われる。逆に曲げたり丸めてパイプにする部分には、割れないように板目を使う。選ぶのはその中でも比重の軽いものだ。

現在も模型屋やホームセンターでバルサ材を吟味している中学生がい

るだろうか(最近ではよほどの専門的な模型店でないと扱っていない)。皆さん選んだ上に買うのは一番薄い1mmが数枚なので、それこそ数百円足らずだ。

製作は空気の乾燥している冬がメインだ。当時部屋にはエアコンなどなかったし、窓を開けて風が入ってきたら壊れてしまう。ある日など部屋の扉が開けっ放しにされて(部屋は個室ではなかった)、完成した機体が風で壊滅状態になったこともあった。

制作場所は勉強机の上に骨組をマチ針で固定するためのベニヤ板、机の端には万力。0.1g以下まで量れる自作の天秤秤、ノギスやマイクロメーターで計りながらとにかく細く薄くカットしたバルサ材、など、もはや机は勉強などする場所ではなかった。



インドアプレーンは室内飛行機とも呼ばれているゴム動力の模型で、滞空時間を競う。なぜ室内かというと、その構造があまりにも華奢で軽く、僅かな風や空気の流れても壊れてしまうからである。

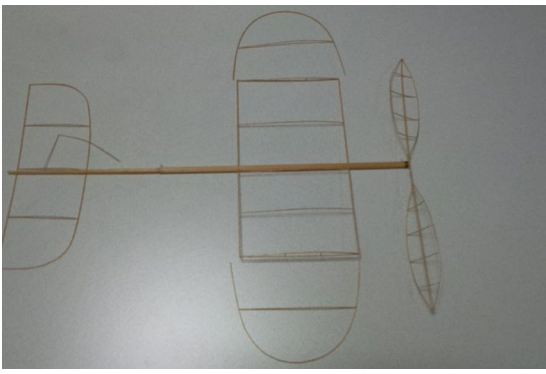
あらゆるカテコリーがあるがその最高峰クラスがF1D、国際級と呼ばれる。想像してみてもいい、プロペラから尾翼までの全長は800mm、主翼の全長は650mm、(規定により)翼の中である翼弦は200

mmにもなる大型機だ。毎秒1回転以下で効率良く空気を掻くプロペラの直径は400mm以上ある。その機体の重量がわずか1gなのである。自転車の部品で1gといえば真鍮製のニップル1個分だ。さらに驚くのは、その機体には動力ゴムは含まれず、使用するゴムは1:3g:1.5gと機体より重く、そのゴムを切断寸前まで巻き上げ、スタート直前にプロペラへ引っ掛ける。機体はゴムの張力とトルクに耐えなければならず、飛行中にゴムが切れたら機体は即、破損してしまう。そんな物絶対に作れるはずがないと思うが、世界のトップ選手は「レギュレーション上は1gだが、本気で作れば0.8gでも製作可能」と言っている。重量チェックがあるのだが、1g以下だと重りを付ける。使用するのは髪の毛ほどの鉛だ。

完成した機体は競技会に出るわけでもなく、狭い部屋の中を飛ばすだけの自己満足のものだ。

ある時、模型雑誌にインドアブレーション用のグッズを扱う店が出ていた。場所は京都、こんな店があるのかと電車で行ってみた。場所は東寺の近くだったと思う。中学生ながら入りにくい店構えの扉を開ける。その棚に並べてある景色は全く別の世界だった。動力用のゴムはビレリ製が最高とされていたが、売っているのはぎしめんのような巾広のもので、専用の工具が必要な巾にカットするが、その工具が数万円する。機体に張るタンクステン線はその値段もそうだが、巻いてあるポピン状の物にはぐつ見ても何もないように見える。

それは僕が初めてティープなマニアの世界に来てしまったと感じた瞬間だった。



間だった。当時ならサイスポを見てツーリング車に興味を持った高校生が、いきなり東叡社を訪ねるようなものだろうか。

その店で買ったのはプロペラを受けるコの字型のアルミ部品だ。自分で作ったものより強度がある。あとはそのアルミ部品とプロペラの間に入れるテフロンワッシャも買った。とにかく何もかも小さく軽かった。やがて自分では限界という機体の骨組が完成した。ただ大きいフィルムを作る自信がなく主翼の巾は140mmと細い、これにフィルムと張線をすれば恐らく2gを超えてしまう。トップ選手の方法を真似ているのになぜこんなに差があるのか、考えられるのは僕が選んだ物よりさらに軽いバルサ材を使っているのだということだ。

マイクロフィルムや張線の技術をまたこれから習得していかなければならず、このような機体をあといくつ作り続ければ完成となるのか。僕はその未完成の状態を最後まで、封印することにした。湿気や型崩れを防ぐため和紙にくるみ、大きい紙箱に入れ、筆筒の一番高い所に置いた。その後は趣味も自転車や釣りなどアウトドアの方に移っていたので、ごく自然なことだったかもしれない。それまで長く親しんできたバルサ材だが、ある時サイスポでアマンドスポーツの千葉さんが作るカーボン製のディスクホイールのリム部がバルサ製という記事があった。自転車に木材、しかもバルサなんてと思っ

たが、それから数十年後、自分がバルサ入りのメフィストのリムを使ったアレックス・サンジエに乗るとは思いもしなかった。このリムのバルサはどんなものか、どの木目で入っているのか気になってしまった。

現在はユーチューブでインドアブレーションの飛行の様子や製作方法をとでも分かりやすく見ることができている。各地で競技会も行われている。今はエンジンで飛行機を飛ばせる所などなくなってきたかと思うので、ある意味時代に合っていないかもしれない。

そうやって見ていて気付いたことがある。飛行時間の記録が1970年代より落ちてきているのだ。よく調べるとF1Dクラスの翼長は550mmに狭められ、さらに重量は1.4gに増加されている。かつては55分という記録も見たことがあるが、現在は40分以下だ。

当時、長時間天井の近くを飛行する愛機を見続けると、首がむち打ち症のような状態になるということが書かれていた。レギュレーションの変更はそんな理由なのかもしれない。自転車も普段ランドナーのハンドルポジションで走っていたまにロードレーサーに乗ると首が痛くなるような感じになると同じ気がする。

さてあの時封印した機体はどうなったのか？ 20代で社会人になる頃、引越すことがあった。家はそのまま残るので少しずつ新居に荷物を運んでいた。その時筆筒の上の箱

がなくなっているのに気付いた。と言うより本当はもっと以前からなかったような気がするが、確認しなかっただけなのかもしれない。

どうやら空箱と間違えて家族の誰かがゴミとして処分してしまったようだ。作ってから10年以上経過していたこともあるが、このインドアブレーションはたとえ世界記録を出した機体でも長期間保存するのは困難だと思う。

空気中の湿気、自重やフィルムの収縮による変形など、その寿命は短く儂い。これは製作者本人の技術と根気が形を成しているようなものだ。

僕も現在までその精神は維持し続けている。今持てる技術を全て出し切る、貪欲なまでに軽量化にこだわると、それを教えてもらった気がする。失ったものは大きい、得たものも大きい。

超軽量なマイクロフィルム 溶液付
0.8mm角/VILSA骨組(特選カット/VILSA材使用)
高性能な競技用動力ゴム(ウルトラX)
0.3mm厚の軽いVILSA製プロペラブレード
接着剤
わかりやすい詳細説明書
正確につくれる相立治具

設計 野中 繁志
VIOLET
SHIMIZU MOKKI

マイクロフィルムは人間の作りうる最も軽いフィルムで、厚さはわずか0.5ミクロン(1/2000ミリ)で、平方m当り重量は0.6gしかありません。このフィルム 溶液は安全性を重視した国産のドーパで、世界でもっとも軽いフィルムです。



 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/>

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



素人のホイール組み

渡辺洋一

●はじめに

以下は私の自転車遊びの中で経験したホイール組みに関するものであり、読者諸兄の方法とは異なる内容もあると思う。そんな素人のホイール組みに関して以下に記してみる。

●アルプス

大学からの帰り道に神田駅近くのアルプス自転車工業があった。当時は建て直す前の小さな店舗であったが、店構えから普通のショップとは違うという雰囲気があった。

店に入ると右側には黒いルネ・エルスが鎮座しており、それほど広い店舗であっても学生の心を揺さぶる何かが存在していたのを今でも覚えている。

アルプスによく出入りしていたクラブの先輩がいたこともあり、ホイール組みを教えるもらうことができた。私の持っているランドナーはダイヤモンド自転車の6本組であったが、アルプスでは8本組をしており、その組み方を教えてもらった。ただし、組み方のみであり、振れ取りはお店の方針から素人にはできなかったたので、それは自分のランドナーで試してみた。

●最初のホイール組み

36Hでは8本組が良いと教わったので、自分の自転車のホイールを組み替えてみた。650Aなので288mmのスポークを購入して教わったようにやってみた。テンションをどこまで上げるのかが分からず



に、そのホイールは緩めであった。すぐに先輩達の車輪のスポークを握ってみてテンションの具合を感じて得ることができた。しっかりとテンションを上げたホイールの方が安定して走れることを体感できた。

●憧れのトイエ

2年の夏、ダイヤモンド自転車が私には少し小さかったことから、北浦和に向いて初めてランドナーフレームを注文した。色は前年のサイクルショーに展示されたグランヴェロランドナーと同じパールホワイトにした。

ジュラエース(昔の呼び方)ライジフランジハブ、スーパーチャンピオン650Bの36Hで組んだ。スポーク長は285mmにしたところ、フリー側のニップルからスポークが飛び出たのでやすりで削った。このランドナーは4年生の春にビーズオ

レンジに塗り替えて、今でも走れる状態にある。

●スポーク長

後年、スポルティフ用にスーパーチャンピオン700Cと36Hスモールハブで組んだが、フリー側のニップルからスポークが飛び出るのがいやで2mm短いスポークを選択してみたら、これが正解であった。以降、車種を増やした際にはフリー側スポークを2mm短くして組んだ。

●イタリアン組とJIS組

雑誌やネット情報によればイタリアン組が良いとされている。それに反して私のホイールはJIS組であり、学生時代のランドナーにいたっては旧JIS組であるが、振れやすいということはなく、どちらのサイドからでも同じに見えるJIS組が好きである。最近のディスクブレー

キ仕様の場合、JIS組や逆イタリアン組となっているので、組み方による差はほとんどないのである。

●スポーク径

会社での教育資料を作成中、材料の伸びはテンション・長さ按比例し、断面積・ヤング率に反比例するという計算式からヒントを得た。フリー側のスポークをブレン、反フリー側を段付きするとテンション差が減ることが分かったので、手持ちのホイールをそうした組み方に替えていった。テンションメーターを所有していないが、スポークの交差部を握った感触では同じスポークで組んだよりもテンション差が減ったようである。

●計算上、φ1.8mm段付き（段付き部長230mm）300mmを同ブレンに替えると1000Nで段付きよりも0.12mm伸びが減り、φ1.8mmブレンをφ2.0mmブレンに替えると0.11mm伸びが減ることになる。この伸びの減少量がテンション差の減少につながると思う。

●異本組

その後、例えば36Hでフリー側を6本組、反フリー側を8本組にすると、ハブフランジからリムへの角度差が小さくなってテンション差が減ることを知った。これは異本組みと呼ばれているそうである。

昔のレコードハイローフランジハブ36H126mm幅で試してみたが、その効果はスポーク径差の組み方は

どではなかった。フリー側のスポークのリムへの角度がオチヨコ組で元々立っているから効果が出にくいのである。

一般的なりヤハブの左右の穴数が同じ場合、軽量化のために反フリー側をラジアル組にするとりムへの角度の変化が大きくなるのでテンション差が増えることになる。

●スポークネジへの処理

ホイール組みをする時、私はスポークネジにデュラグリスを少量塗っており、その後の使用で緩んだ経験は全くない。ネット情報などではスレッドコンパウンドを塗って弱い固着を推奨しているが、テンションのかかったネジの原理から必要なのか分からない。

●馴染み出し

縦横の振れ取りがある程度取れたきたら、スポークの交差部を離すようにして馴染み出しをしている。さらに実走を加えるのが良いと考えている。いろいろな馴染み出し方法があるようだが、金属への過度な負荷は避けた方がよいと思う。ホイール組みの最終仕上げで縦横の振れ取りをする際に、スポークがねじれないようにすることが重要である。ニップルを回す手ではなく、反対の指でスポークのねじれを感じながらその分のニップルを戻すようにするが、それは微妙な感触である。

●組み換え

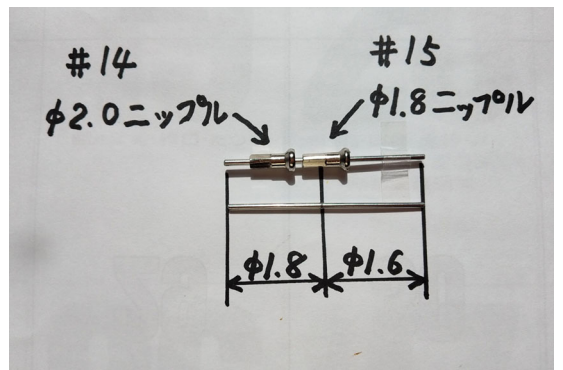
ハブフランジからスポークが出る方向によって首の状態が変わる。外↓内で組まれたスポークの首は組む前とそれほど変わらないが、内↓外で組まれたスポークの首は曲がりが増えている。ホイールを組み替えてスポークを再利用する際にこれらの向きは要注意である。特に内↓外のスポークを外↓内にしてしまうと首が飛びやすくなり、一度だけ失敗したことがある。これは、曲がり伸ばす変形に金属が耐えられないからであり、同じ向きでの組み換えには問題ない。真鍮ニップルの状態が良ければ再使用できるが、洗いで油の洗浄は欠かせない。

●ネジピッチ

ロベルジュルのようなフランス製スポークはそれ以外のスポークとネジピッチが異なるが、最近では入手が難しい。φ1.8mm(#15)とφ2.0mm(#14)は、ネジのピッチは同じであってもネジ径が異なる。φ2.0mmニップルでφ1.8mmスポークを組んだ場合、ネジのかみ合わせが足りないので不可である。その反対の組み合わせは回らない。

●ニップル径の選別

ニップルのネジ径を選別する方法は、φ1.6とφ1.8の段付き部を中心に両端25mmを切り、この通過でニップルの選別ができる。φ2.0ニップルは通過するが、φ1.8ニップルは段付き部で止まる。



●ニップル回し

パークツールのニップル回しを使っている。DT用の黒、イタリヤ&フランス用の緑、日本用の赤を持つている。今はアルピナとロベルジュルスポークを使っていないので、緑ニップル回しの出番がなくなった。現在、私のホイールのスポークはDT製と星工業製であり、どちらもそんな色はないと思う。

●ニップルの材質

私は信頼性の面から真鍮ニップルを使っている。外周部軽量化のためにアルミ合金ニップルは有効であるが、長期間使用での電蝕による強度低下から1000N以上の力が加わることへの不安は拭えない。ニップルでの軽量化よりもタイヤやチューブでの軽量化の方が良いと思う。

●ステンレス

スポーク材料のステンレスはオーステナイト系のSU304とフェライト系のSU430が使われているようである。磁石がしっかりと付くのがフェライト系であるが、オーステナイト系であっても製造時の加工硬化によって磁性を帯びるようになる。この現象がマルチサイト変態であり、扁平スポークがこれに相当するようである。

●振れ取り台

私のホイール組みは簡易型の振れ取り台で行っているが、素人には充分である。また、チューブラータイヤのセンター出しにも振れ取り台が活用できている。

●おわりに

自分で組み立てと整備をするようになって最も難しかったのは、ホイール組みとマッドガードの取り付けである。難しかったものの、うまくできた場合の満足度は大きく、これが自転車遊びの楽しみの一つでもある。

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

甞れデュラエース10

大沼周二

デュラエース10、せっかく13枚まで増やしたカセットスプロケットを10枚に戻しての新製品？ じゃないよ。なぜシルバー？ CFRPの黒地に塗装したんじゃないかって、このデュラエース10は、ジュラルミン(だから最初期はシマノはジュラエースと名乗っていた)合金からご自慢だった冷間鍛造技術で作ってアルマイト(アノダイズド処理=電蝕酸化被膜形成)をかけたんだよ。さあどんなパーツ群(今でいうコンポ)だったか見てみよう。

●チェーン

コンポ名に冠されている「10」は、チェーンのピン間寸法(ピッチ)を、 $\frac{1}{2}$ インチすなわち12.7mmから10mmに狭めて軽量化したという象徴だ。スプロケット段数じゃない。その核となるパーツがこのチェーンだ。



12.7を10にしたから、21%も寸法が小さくなった。

当時の標準的なチェーンがローラーチェーンだったところを、ローラーを省略している。寸法だけの縮小ではなく、チェーンによる動力伝達の根幹を変え、ブッシュが直接チェーンリング歯とリヤスプロケット歯に接触する構造に簡略化している。

チェーンプレート(穴間寸法を詰めるのは簡単だが、そうするとローラー間距離が縮まり、実用強度が保てるスプロケット歯幅が確保できなかったのだらう。かといってピンを細くすると今度はチェーンとしての強度、寿命が保てない、苦肉の策だったのか？

ローラーチェーンではローラーの機能は大きい。歯と接触した瞬間、ピンとブッシュ、ブッシュとスプロケットとのあいだの二か所で「すべり」を起こし、最適な位置に落ち着いたと思ったらこんどはびったり噛み合い、力を最低限のロスで伝達する。

チェーンが伸びたら交換、といえど、たかが0.2馬力程度の人力でプレートが伸びるわけがない。チェーンチェッカーで測っているのはプレートの伸びじゃなく、ピンとブッシュとローラーのヤセ具合だ。ペダルを踏むたび、ローラーのすべりと噛み合いの繰り返しでピンとブッシュ、ブッシュとローラーの接触部が削れ、ローラーとスプロケッ

トの接触部が削れる。ローラーに比較してチェーンリングの歯は柔らかく、スプロケットの歯は薄いから、いずれにしても歯のほうに減る。それでもチェーンが「伸びる」ほどにローラーには大きい荷重が加わる。

そのローラーを省くというチャレンジ。チェーンリングにもスプロケットにも特殊なコーティングを施し、ローラーが担う「すべり」を代用しようと試みた。シングル固定ギヤのピストアンサンブルに加え、ロードアンサンブル(ディレイラー、多段フリーを含む)も上市に向け開発中だったが断念した。その後、シマノはチェーンをピッチ方向ではなく幅方向に縮めた。

●クランク

写真左がデュラエース10、PCD



はサカエRG(118)とゼウス(119)とのあいだで118.5mmというところか？ 中央がロード(PCD130、最小インナー39T)。

右がNJS刻印のピスト(PCD151、最小歯数46T)だ。

どれも冷間鍛造だが、10は新規に金型を起こしたのでエッジがきれいに出ている。PCDを詰めただけからアームを細く、薄くして軽量化できると言うがやっていない。チェーンピッチ21%減に対し、PCD減は9%でクランク重量は14%減にとどまる。

●チェーンリング

同歯数の厚歯リングと比較して4割の軽量化、といっても50gだが。本気で軽量化を目指すなら、並行して発売していたPCD151の鍛造チェーンリングと同様に鍛造品にす



れば補強リブ不要だと思うんだが、荒れ肌でコーティングが乗らなかつた(剥げやすかつた)のか？

●ハブ

前は71系デュラエースと共通で、ピスト用にはグリスホールとホールカバーがない。後ろはスプロケットの直径が小さくなることに対応して専用品だ。これに伴ってロックリングも専用品だ。71系デュラエースと同じボディでねじ寸法だけ違えたような作りで、ねじ切りは手作業による加工のようだ。

●スプロケット

スプロケットもピッチの縮小に伴ってハブ胴ねじ込み部の直径を小さくする必要がある。40%の軽量化といえばなかなかだが、その差18gは微妙なところだ。

チェーンリングと同様、すべりを





よくする特殊表面加工が施されていて、従来品に比べて高価であったことだろう。

●目的は達せられたのか

チェーンピッチを縮めて部品的小型軽量化を狙った開発企画意図だったのだが、さていかに？ 効果が期待できるパーツ6品で935gから二割減の741g、その差200g弱といったところだ。原動機や馬力に比べて非力の人力だから、軽いほうがよいのは理解できる。

現行デュラエースコンポとセカンドグレードコンポとの重量差はグラム当たり千円くらいにはなるから、200gといえは10万円以上の価格差を正当化できる理由にはなる。でも200gの差だったらレース前後の缶ビール350ml一本我慢すればいいんじゃないの？

ここまで開発につき込んで200

重量 (g)	デュラエース10	デュラエースピスト	軽量化率 (%)
右クランク	226	263	14
後ろハブ	113	113	0
スプロケット(15T)	26	44	41
ロックリング	10	16	38
チェーンリング(46/47/48T)	53/61/60	98/101/-	46/40/-
チェーン(106L換算)	325	397	18
上記計/軽量化率(47-15T)	741	934	21

gだったらもつと大きい抵抗をどうにかしたほうがいいんじゃないか？ という議論があったかは推測だが、デュラエース10の不成功とエアロ対応IIデュラエース10の不成功とエアロ開発・上市は連続した流れだった。黒歴史なんて揶揄されるaxコンポ系だが、グラム単位の軽量化よりも形状の工夫で風の抵抗を減らすほうが低コストなのは確かだ。しかしそ

れでも、自転車のどんなパーツよりも大きな抵抗を生じさせているライダーの体形をどうにかするほうが効果的に決まっている。そのうえで、風洞実験室の積層流体だけを相手にしていればよいわけでもないロードやトラックという走行環境で、問題となるのはフレームの精度II芯と回転軸のずれのほうが大きいだろう。その後のシマノの流れは、ひたすら多段化の時代が長く、74系はマイナーチェンジを経てロングランだった。

その後リヤ10枚を越えてCFRP素材の普及、変速メカの電動化とディスクブレーキ化、完組ホイールのラインアップ、チューブラーからクリンチャー、チューブレス化、と進んでいる。

エアロに重きをおかず、むしろ小型軽量化を推進し続けたサンツアーは、マイクローライトというキャッチコピーでリヤトップ12Tならチェーンリング48Tで、11なら44で、メルクスが52x13で踏んだギヤレシオ4倍が実現できるとの企画だった。しかし社運が尽きるほうが早かった。

この間、世間では電チャリII電動アシスト車とロック車IIマウンテンバイクもどきの外観だが未舗装路なんか走ったらダメよとフレームのシールドで警告している入門車の二大勢力が台頭。ハブダイナモとLED電球で夜間走行も楽になった。

●乗ってみて

チェーンリング、スプロケットは新品、チェーンは中古という組み合

わせでのインプレッションだ。

1/2x1/8の標準的なNJS構成、同歯数の駆動系と比較して、差がない。それも当然、素人にもわかる優位点があれば販売継続・進化して現存するだろうし、素人にも明らかな欠点があれば発売に至らない。チェーンからローラーを省略して生ずる問題は歯へのすべりコーティングが奏功しているのだろう、表面化してこない。チェーン鳴りも、もがいたときにかすかにチャラ音がするレベルにとどまる。足ブレーキ(逆回転方向に力をいれて減速する)制動時

も違

和感はない。

これなら販売継続してもよかつたんじゃないの？ と思う完成度だ。時代はくだって、まさか出前代行に固定ギヤ車が使われるほどの市場規模なら商売にもなるのでは？

この30年で進化したコーティング、素材、加工の技術を投入して、重量減にはエコとしての価値を付加する。材料削減はコスト減にもなる、サイズが小さくなると通販の送料もランクが下がる。JK A/NJSもクリアしつつ、甦れデュラエース10！



最新刊

輪行で行こう!

自転車と一緒にもっと遠くへ旅する

大前 仁 著



オオマエジムシヨ店主の大前仁による 8本の紀行

しまなみ海道とゆめしま海道
飛行機輪行で知床半島
奥多摩駅から松姫峠越え
古峯神社から足尾銅山
高浜からつくばりんりんロード
秩父から太田部峠を経て法久
はこね金太郎ラインから大観山
津軽半島

他の追従を許さない渾身のハウツー
ロードバイクの輪行
ランドナーの輪行 (アルプス式)
輪行の歴史 など

すべてのサイクリスト必読必携の書!

2023年11月6日発売予定

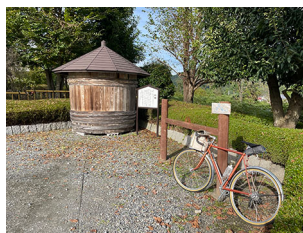
A5判 224ページ 2300円+消費税

発行 株式会社天夢人

発売 株式会社山と溪谷社

全国書店および AMAZON で絶賛予約受付中です!

もちろんオオマエジムシヨ店頭でも販売します!



GO's View

昔は「マビツクのリムにウォール
パースーパードナーはNG」と
いうのが定説だった。1960年代
の断面がパイプをつぶした形の頃の
マビツクは、650Bの標準よりや
や径が小さくて、ビード径がやや大
きいスーパーランドナーを入れると
ゆるゆるなのだ。

新品でも付け外しにタイヤレバ
ーがいらなくらいだったから、本来
スポルティフ用で、当時としてはハ
イプレッシャータイヤの部類だった
スーパーランドナーを使うのは無理
だったんだろうな。同じフランス製
で、同じ時代の高級品同士でもそん
なことがあったんだよ。

国産のメーカー車のレストアをし
ている人なら御存知かもしれない
が、それらのダウンチューブのポン
プベグは微妙に間隔が狭く、舶来品
の18時ポンプはキツくて入らないこ
とがある。じゃあ国産ポンプはどう
なのかと見てみると、1970〜80
年代のプリマスやマテックスは確か
にちよつと短くて、ゼファールなん
かに合わせてあるフレームだと緩く
て落ちてしまうこともある。

つまり同じ18時ポンプと言っ
ても、国産と舶来、規格が二つあるみ
たいなものだ。ホースの金具部分
の厚い薄いでごまかそうとしたけれ
ど、どうしても無理な組み合わせは
あったよね。

これはもう誰かが最初にミスをし
て、それがずっと踏襲されてしまっ
たとしか思えない。どちらかの世界
だけに住んでいれば気が付かないの
だろう。

実は今でもメーカーによるタイ
ヤの緩いきつというのはある。我
らがパナレーサーは比較的緩い部類
に入るようだ。他のメーカーのは入
らないけれど、パナレーサーのだけ
はなんとかはまる、という経験をし
たことがある。これはしなやかさも
関係しているのかもしれないけれ
ど。

リムはタイヤのように劣化しない
ので、古物趣味では古いリムに現行
のタイヤをはめるというケースが多
いと思うが、定番ではない銘柄のリ
ムを使う場合は要注意だ。例えば
フィアメなんかは信用がならない。
車輪に組んだのに径が大きくてタイ
ヤがはまらず、結局組み直しをした

ことがある。しかもイタリアのメー
カーなのに26のシプイチがあったり

して誤認しやすいしね。だから確実
に大丈夫な組み合わせ以外は、最初



にリムにタイヤをはめて空気を入れ
てみた方がいいと思いますよ。

もっとマイナーな例だと、ブレ
キアウターの外径問題なんてのがあ
る。そんなの世界共通だと思ってる
でしょ。ところが実はそうでもない
んですよ。だいぶ前になるがサブ
リエールをいじった時、あれのトップ
チューブブレイキワイヤー内蔵はア
ウターごと通すんだけど、とつかえ
ひつかえしてもどれも太くて通らな
いの。最後の最後に初期のデュラ
エースのアウトターを使ったら入るで
はないですか。測ってみたら他より
0.2mmぐらい細いでした。これ
からサブリエールのアルミフレーム
をいじる方、内蔵するブレイキアウ
ターは初代デュラエースのを使って
くださいませ。

私がサイクリングを始めた頃の部
品には、今思うとお馬鹿な部品が結
構あった。バッテリーランプの取り
付け金具が前後同じ高さで、光軸が
路面と平行になってしまつて全然路
面を照らさないと、ギドネットレ
バーの時に使う補助的なグリップは
前方を向いているのに、そこに赤い
反射鏡が埋め込んであるとか。規格
の精度もそうだけど、当時の自転車
産業はまだまだそんなレベルのこ
ろもあったのだ。

役に立たない蘊蓄話 3

TANGE

Since 1920



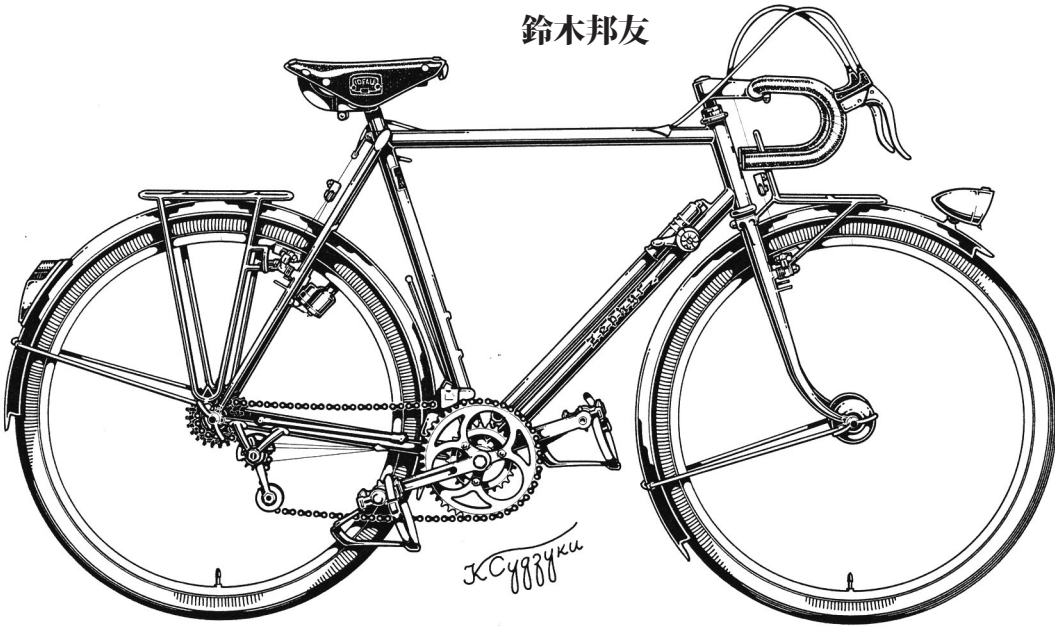
TANGE日本総代理店：株式会社エンバイシクルワークス

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

E-mail : info@enma-bicycle.co.jp

旅行用自転車がなくなるわけないでしょ！ 1

鈴木邦友



私たち旅行用自転車愛用する者にとつて、一時それに使う部品がなくなってしまうのではないかと、そしてもう二度と本物の旅行用自転車に乗れなくなってしまうのではないかと、やたら不安を感じさせられる

時期があった。

ドロケがなくなってしまうのではないかと、650Bがなくなってしまうのではないかと、特殊鋼管で作られたフレームがなくなってしまうのではないかと、ランドナーバーや革サドルがなくなってしまうのではないかと、コットンのバッグがなくなってしまうのではないかと、それどころか旅行用自転車の文化までなくなってしまうのではないかと、でも、そんなことは一切なかった。私たちが勝手に心配をしていただけで、何一つなくなつたものはない。

その当時、旅行用自転車にもブームがあつて、その勢いに乗っている人もたくさん出回っていた。その中にはもちろんいいものもあつたが、そうではないものもたくさんあつた。中にはこんなものが何でこんな値段で？ というものもたくさんあつた。

ブームが消え去つてしまうと、行き過ぎたものや贅沢なものは少なくなつていった。サイクルショップのショーウィンドーもショーケースの中も、華やかさはなくなつてしまつた。

ただし、なくなつてしまつたのはそのようなものたちだけで、旅行用自転車も、旅行用自転車の部品も、旅行用自転車や自転車旅行の文化もちゃんと残つていた。もちろん自転車で旅行をする人たちも変わらずにいるし、旅行用自転車を語る人たちもちゃんと残つた。

旅行用自転車や自転車旅行に大切なものはちゃんと残つた。いつでもどこへでも、旅行用自転車に乗つて自転車旅行へ出られるだけのものはちゃんと残つていた。

旅行用自転車のブームが去つてからしばらく経つことから、今は旅行用自転車を目にするのもなく、ちよつと寂しい感じもするが、今だつて旅行用自転車の熱狂的なファンはいるわけで、そのような方々が集う旅行用自転車専門店は今も変わらず熱気を帯びている。そんなことは本紙に目を通せば一目瞭然だ。

そうは言つても、当時もてはやされていたようなヨーロッパ製の贅沢な部品や、国産の超高級部品を使つたマニアックな超高級旅行用自転車を新たに手に入れることは至難の業だ。また当時購入したそのような旅行用自転車を当時の雰囲気のまま維持してゆくことも難しい。70～80年代に組み上げた旅行用自転車、その一部に今風の部品を組み付けるといふのもなんとなく気が引ける。

筆者も70～80年代に組んだ旅行用自転車を何台か所有している。あまり壊れるようなものではないため、それ以降に購入することはなかった。もちろん今でも何一つ問題なく走つてくれているため、あえて新しいものに手を出す考えもない。しっかりメンテナンスをしながら大切に走つてくれそうだからだ。

ここで一つ問題となるのが、自転車の部品には消耗品と呼ばれ、使用



すると擦り減つてしまつたり、環境中で腐食したり経年劣化してしまうものがあるということだ。さらに半世紀も経つと生産当時と規格が変わつてしまつたり、全く新しいスタイルになつてしまつたり、メーカーがなくなつてしまつたりと、どんなに大切にしていなくても失われてしまうものもある。メーカーや販売店の在庫がなくなつてしまつても、もうそれで終わりというものもある。

そうなると、それら一部の部品が手に入らないだけで、当時の美しい状態が保てなくなつてしまつたことになれば、当時の雰囲気や旅行用自転車が楽しめなくなつてしまつことになる。

自転車をはじめ、乗物を愛する全ての方の共通の悩みという不安要因となつてしまつたことにもなれば、



なにも気にせず乗っていて、交換しようと思いきや「ない」なんて言うことにもなる。「まさかこんなものがなくなるとは……」と思うようなものがなくなっていることもあり、「あの時手に入れておけば……」ということになるわけだ。

消耗部品としてはタイヤ、ブレーキシュー、ワイヤー、チェーン、フリーホイール、チェーンリング、パターテープ、トリストラップ等が挙げられる。また走り屋の方だとリムなども消耗品に入ることもある。その他ブレーキレバーパッドやレバーサック等のゴム製品のように、経年劣化で機能を失ってしまい、スペアパーツとして持つておくことすらできないものもある。

サイクリストは、そんなつまらないうことをしながら旅をしていたくはない。ガンガン部品を消耗させ

ながら、思う存分サイクリングを楽しみたいものだし、それこそが自転車旅行の醍醐味ともいえよう。かと言って一生困らないだけのスペアパーツを持つておくというののもなんとなく気が乗らない。ということでも、消耗品を中心に旅行用自転車の部品の調達状況に目を向けてみた。

●タイヤ

消耗部品の筆頭にるのがタイヤだ。でもタイヤについては心配することはなさそう。特に心配された旅行用自転車の定番650Bも、旅行用自転車の高品質のものが大手タイヤメーカーから普通に販売されているし、一部のショップからオリジナル商品として販売されているものもある。

しかもこの650Bは、最新鋭のマウンテンバイクに、27・5という規格で採用されていることもあり(650B≒27・5)、タイヤは言うまでもなくリムに至っても、以前よりサイズやデザインは豊富で、高品質なものに出会えるようになった。しばらくは気にすることなく擦り減らしていられそう。

●ブレーキゴム

当時当たり前のように使われていたマファック社のブレーキ用のシューも、当時ものを新品で購入することはできないが、それ用に作っているメーカーがある。ネットで調べると、タンデム用の5つ山のブロックまでリリースされている。本物よりも性能が高いらしく、本物と入れ替えて使っているマニアもいる

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- アレックスサンジェランドナー 540mm レイノルズ 531 茶+赤線引きサイン有 650×32B 3×6 速サンジェシステム
ピン球付き F キャリア SLJ イデアル 90TA ツーリスト マファッククリテ他 2011 年新車 ¥600000
- 中古前輪 650B マビックモジュール 4 / 40H + マキシカー LFQR 旧型 (Q シャフト無し) 中古 ¥10000 タンデム等に
- TA ツーリスト新刻印アウター 48T + インナー 32T + ダブルピン新品 ¥10000
- TA ツーリスト新刻印アウター 46T + インナー 30T + ダブルピン新品 ¥10000
- TA ツーリスト新刻印インナー 26T 新品 ¥3500 ●カンパ 3 アーム用 52 + 42T 組付け外し ¥5000
- カンパ軽合フリー 6 段 (126) 13 - 21T BSC 中古良品走行極少 ¥30000
- シクロコンペティション 5 段旧型 (黒+金環) 14 - 24T BSC 新品 ¥20000
- カンパレコードブレーキ ラージナット式凸 Q 新品 ¥30000 ●同スモールアーレンキー式新品 ¥30000
- ユーレリジド FD 後期型新品 ¥15000 ●サンプレコンペティションロッド式 FD (長い方) 新品 ¥15000
- シクロヘリコイドロッド式 FD 新品 ¥30000 ●イデアル 90 黒 1982 年刻印銀中古 ¥20000
- マファックコンペティションセットシール片玉新品 ¥20000 ●マファック 2000 セットシール片玉新品 ¥20000
- カンパレコード用レバーパッド アメゴム地球マーク新品 1P ¥5000 ●マファック用半パッド白新品 1P ¥3000
- VIVA カンパマークバーエンド茶 新品 1P ¥1000 ●TA クランク抜き工具中古 ¥1500
- トピークメガモーフ ケース付き中古良品 ¥5000 ●ゼファールソリブロック 18 吋黒新品 ¥4000
- ダニエル・ルブルール「スポーツ車と部品の変遷」新品 ¥7000 ●ニューサイ増刊「ルネ・エルス特集」 ¥20000

※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

ようだ。もちろん今でも手に入る。
国産ブレーキ用のシユームも当時のままのスタイルのものを購入することは難しいが、シユームをそのままにブロックだけを変えることを考えれば、いまでも使えるものがある。グラインダーやベルトサンダー等の工具が使える環境にある方ならば、多少大きさの違うブロックでも加工して組み付けることができる。

●ワイヤー

ユレレーやサンプレ等のワイヤーは、さすがにその新品を手に入れることは難しくなってしまったが、国産の変速機付きワイヤーの頭をヤスリ等で整形することで使用可能となる。またワイヤー部分は純正品よりも国産品の方がよくできていて、しかも純正品にはないステンレス製のものや、しなやかな複ヨリのものもある。

ちなみに数年ほど前のこと、大手スーパーマーケットの自転車売り場に、片側がユレレー、もう片側がサンプレというワイヤーが出回っていたことがあった。何かの間違いであったことは言うまでもないが、本物よりも出来が良かったこととリーズナブルな価格だったため思いっきり大人買いすることとなった。

ブレーキ用のケーブルも、変速機用のケーブルも、ここ半世紀以上規格は変わっていないので、調達にはまったく心配はいらない。

●フレームチューブ・フレーム小物

消耗品ではないが、クロム・モリブデン鋼とかマンガン・モリブデン

鋼とかハイテンション鋼とか呼ばれる昔ながらのサイズの自転車用パイプは、今もなお内外のパイプメーカーで普通に製造されている。世界中の自転車の規格や、また競輪用自転車のNJSが大きく変わらないうりなくなるものではなさそうだ。ラグやエンドも。

またフレーム小物は、自転車メーカーやプロショップレベルで作成できるものばかりなので、これも心配することは少ない。当てもエンドやラグ、クラウン等は市販のものを使わず、あえて手作りのオリジナルのもので対応していたオーダーメーカーもあったくらいだ。

自転車の部品は、きちんと正しくメンテナンスやローテーションをし、大切にしていれば意外なほど長持ちする。かつて自転車で世界一周をした時の記録では、タイヤが約12000km、フリーホイールとチェーンが約22000km、チェーンリングが約31000km、ブレーキプロックが約24000km、なんとブレーキケーブルは帰国までの約76000kmを一度も交換することなくもつてくれた。

腐食や劣化でだめになってしまいうゴムや樹脂部品を除き、普通に自転車旅行を楽しむための旅行用自転車であれば、スペアパーツをいくつも準備することはなさそうだし、そんなに心配することもなさそうだ。

(つづく)

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

クラシックパーツと 旧車レストア

ランドナーと旧型ロードレーサーフレームセール。

各サイズあり、サービス品提供

【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)。

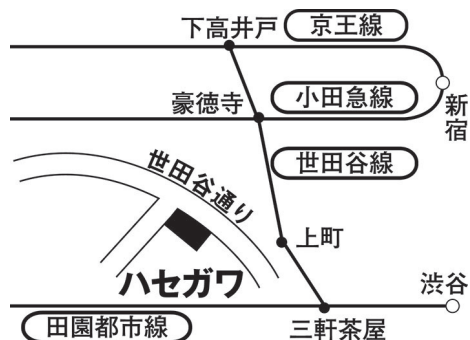
ランドナーパーツ専門店

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 ¥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) 日東バル 6, 7, 8 ¥12000, バール 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, レパーバッド各種、日泉ケーブル各種

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・サイクロンマーカー 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ローレバー シモノ (SL-R400 ¥4930, SL-7700 ¥10000), サンエクスード (SXD T08 ¥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-12 ¥12000, M-15 ¥15000, M-18 [欠品中] NF-22, ZL-60P ¥16000, ZL-60T ¥16000, キャンピー), 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

缶ボトル 日東 (R ¥8140, T [欠品中] 80 ¥12210, 500 [欠品中])

インフレーター トピック・ロードマスターブラスター ¥3850, SKS VX ¥1980, ゼファール HPX [サイズ 1, 2, 3] ¥4730, ラビーズ 16.5^{1/2}, ゼファール 18^{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 ¥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 10 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 11 月号
令和 5 年 10 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