



一関から大船渡へ

クイックリリースブレーキレバー

三輪車 4 時間耐久レース

CYCLE FIELD 2023

12



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





一関から大船渡へ

奥田茂雄

東北に行こうと思う。いつものとりとめのないサイクリングとは違って、今回は行く場所は決まっている。岩手県大船渡市末崎。三陸のとある半島、その丘の上にある中学校の辺りが目的地である。

2011年の東日本大震災の時、その場所に避難所があったのだ。震災の約二か月後の5月14日、まだ自衛隊が瓦礫の中を右往左往して大変な時期のこと、僕は当時の仕事の関係でそこを訪れた。当然ながら現地に行つて、感慨という以上のものがあった。

その時、10年経つたらまたここに来ようと思ひ、それが自らに宿題として残っていたのだが、コロナ禍や自身の大病などがあり、気がつくとなんが経ってしまった。趣旨からして別に車で行つてもいいのだが、どうせ行くならやはり自転車がいい。まだ自分の体力のあるうち、そして冬が来る前にそこに行つておきたい。他のことは取りあえず後回しにして、仕事の合間を利用して勢いのあるうちに向うことにした。

●「一日目」

10月18日、最寄りのJR武蔵野線新座駅から輪行して、大宮から新幹線で一関に向かう。早朝からたくさんの人が動いていて首都圏は忙しい。一関は想像以上に時間的に近かった。10時に出発態勢が整ったのは朝寝坊の自分としては上出来である。今日もこの季節としては暑くなりそうだ。重いフロントバッグのハンドリングにツーリングの実感が湧

く。

今回のコースは一関からスタートし、平泉を見学してから今泉街道で陸前高田に向かうというもの。最終目的地は前述の大船渡市であるが、ほとんど陸前高田市との境に近い場所である。例により宿の予約はしていないが、候補地はチェックしてある。行き暮れた旅人を見捨てる町はそうはないだろうと期待するが、まあどうだろうか。

一関から世界遺産の平泉までは平らな道を10kmほど走る。ここに来るのは初めてである。毛越寺は野と丘の境にある。池を中心とした庭園遺跡がメインらしい。遺跡のような今も現役のような、その場の独特の雰囲気味わいつつ池を一周した。中尊寺は想像と違い案外な山寺で、自転車を置いて歩き出したらのつけから山登りみたいな坂で荒い息をつく。ロケーションとしてはここは中世の山城の代わりみたいな場所だと思ふ。金色堂は覆屋の中なのでつくりものみたいに見えた。ちなみに撮影禁止である。平泉は物語の多い場所ではあるが、自分はあまりそれに興味がある方ではない。団体客が何組も来ていたが、中国・台湾の人々が大半のようだった。

駆け足で見学を終えるとぼちぼち昼近い。少し気合を入れて観光サイクリングから走りモードに切り替える。高館橋で北上川を渡り、目の前の北上山地へと分け入っていく。棚田が連なり集落が続く道をじりじりと上って、東岳峠という峠を越える。



時々振り返ると広々とした明るい風景で、やっぱり東北はいいな。岩手県に自転車で来るのは33年ぶりなのである。

下った先、農村風景の中の小さなアップダウンの続く道を進んで行く。いつの間にか今泉街道に合流したようだった。街道はこの辺りでJR大船渡線と並行して続いていく。道沿いの不思議な造形に足を止めたら採石場を示すモニメントだった。採石場には三菱マテリアルの工場があり、秩父を思い出す。狛鼻溪の入り口あたりでコンビニのパンで食事、それなりに交通量の多い日常感のある道を進み、途中からは旧道にそれて摺沢の街に到着する。まあこの行動パターンはいつもの自分のサイクリングだな。摺沢は内陸部の街道の交差する場所、南側に重厚な古い街並みが残る。駅と高校があ



り、今もこのあたりの中心的な町なのだろう。

その先、道路は国道343号線となる。丘越えのだから坂の小さな峠を過ぎるが、無名かと思ったら大森峠と書かれた小さな標識があった。大東町大原の街まで来たところで午後3時過ぎ、ぼちぼちと夕方の雰囲気になって来た。

これがどうにも微妙な時間帯で、頑張れば陸前高田まで行けないこともないだろうが、この先峠越えがあり山中で日が暮れるのは必至である。ちょっと迷ったが今日はここで泊りを探すことに決めた。かつての宿場町らしく宿は二軒ある。最初の軒で断られてひやりとしたが、次の丸全旅館で暖かく迎えていただき、ありがたかった。

大原は一関と陸前高田の中間地点で、内陸と沿岸の物資の中継地点と



して栄えたらしい。その面影の残る街並みの中、木造三階建ての古く味わいのある旅館の建物だった。夕食は洗練された和食で美味しい。客は僕一人、天気予報やニュースを見て九時には寝てしまった。本日の走行、約50km。

●「二日目」

翌19日、宿の人達に見送られ午前8時に出発する。驚くほど安い宿代だった。一関市丸全旅館、お世話になりました。

今日もいい天気、お昼には目的地に着けるだろう。室根山という丸い特徴的な山が、行く手の南側に見える。街道はその北側の峠を笹の田トンネルで越える。麓からの標高差は300m程度、緩めの坂を持久戦のごとくじわじわと上っていく。交通量は少ないが大型トラックがたまに通る。

宿からおよそ1時間ほどでトンネルまで上り着いた。まあ上りの時間は若い頃の倍かかるが、一人旅なので気兼ねはいらない。室根山方面への道の分岐に菅江真澄遊覧の地と書かれた地味な標柱があった。旧峠は当然トンネルの上なのだが、おおむね廃道となっている模様だ。ちなみに峠は行政界ではなく、東に少し下ったところが陸前高田市との境界で、西側は実は延々と一関市である。平成の大合併であちこちにやたらと巨大な市域が誕生してしまった。

トンネルから先は海まで下り一方である。見晴らしのいい道というわけではないが、何故かループ橋がある。これも時期による流行みたいな気がするのだが、橋が苦手な僕には勘弁してほしい代物。谷底に降り着くとやがてバス道に転用された大船渡線の線路跡や駅跡が現れる。気仙沼から大船渡までの線路は消失し、陸前高田は鉄道のない町になってしまった。次第に谷が開け海は近い。やがて向こうにさえぎる山はなくなりついに海岸の街に出る。

陸前高田は津波の被害の激しかったところである。旧市街はほぼ何もなくなくなったと聞く。今泉街道の名元の今泉地区も、古い商家の並ぶ場所だったそうであるが失われてしまった。今あるのは新たに嵩上げされた人工の土地、まだ半分も利用されていない新しい街区、そして松原のあったところに築かれた高い堤防である。

堤防の向こうには海があるはずだ





が、連続する巨大な壁が見えるだけで海を遠望することはできない。走りながら広い空の明るい光の下でふと涙がこみ上げて来た。現在の高田のバスターミナルのあたりで一休みするが人影はまばらである。広場で若者が数名、ボール遊びをしていた。平日なので少しいぶかしくはあったが、近くに人が集まるような施設があるのだろうか。

目的の場所へはあと一息、広田湾に沿って東に進み、半島を回り込んでいく。高い防潮堤のところどころに漁港への入り口が開いていて、気が向けばそこをくぐって海を見に行く。途中から半島を向こうに乗り越して、いよいよ大船渡市末崎である。

海に近い丘の、伊豆のようなあるいは志摩半島のようなところを行くと、道路横にその避難所として使われていた中学校があった。ここである。12年前に僕が来たその場所だった。うろろうとしていると不審者そのものだが、まあ中に入るわけにもいかない。

体育館に見覚えがある。避難所というのは被害を受けた場所ではないので、当然ながら周囲の景色はほとんど変わっていない。あの時我々の控室として使わせていただいた建物はどれだったろう。喫煙所で被災者の方たちと何か話したりしたものだった。

果たして、改めての感慨というよりは宿題を果たした安堵感の方が強いかな。元避難所を後に細浦の漁港へ、丘を下って行く。当時は漁港の

あたりは津波の直接の被害もひどかったが、地盤沈下で岸壁が潮に浸っていた。どうなることかと思っただけど今は復旧している。嵩上げもしたろうが自然に隆起した分もあるみたいだ。建物も新しくなっていたりするが特に違和感もない。一軒、小奇麗な食堂を見つけてお昼にスパゲティを食べる。随分としゃべりがっかりした。

さてあと一日走れる用意はしてあるが、明日の天気予報は芳しくない。目的を果たしたところで今日中に帰ろうと思う。気仙沼まで国道45号を30kmほど走れば、そこから大船渡線のディーゼルカーで一閃に出られる。

ひさしぶりの国道ひた走りであるが、昔みたいに平均時速20kmとはいかず、やはりその半分位の平均ペース。それでも通岡峠を越え、高田の



奇跡の一本松の横をかすめ、なおも海岸沿いに幾つもの坂を越えて気仙沼には午後3時過ぎの到着となる。三陸道の開通のおかげか、道は主要国道とは思えないほど空いていて助かった。本日の走行約74km。輪行袋に自転車詰め込み車上の人となる。やはり鉄路は頼もしい。JRが旧国鉄時代から引き継ぐ、地方から東京に人を効率よく運ぶ機能というのは凄いものだなと改めて感心しつつ帰宅した。





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 (祝・土 Close 18:00) 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

三輪車4時間耐久レース (前編)

川上伸一

三輪車でレース？ 一体どんなものなのか。きっかけは2009年、いつもお世話になっているショップの店長から「お客さんがレース用の三輪車を作ってほしいと言っているので相談に乗ってもらえないか」と言われ興味があったので行ってみると、そこで初めて依頼主の和田君と会った。

数枚の写真と小さいデジカメの動画をみた。僕が想像していた物とは大分違って、クランク直結の前輪は

カワカミサイクルワークス

直径が30cmとかなり小さく、ステアリングは幼児用の物と同じだ。ただ大人用にシートポジションなどは大きい。

クランクは写真の感じでは50mm(150mmではない)くらいだろうか。作れそうなので無償で製作を引き受ける。和田君は4〜5人でライダー交代をするレースを、一人で走るつもりらしい。

彼は伝説の人である。当時彼は自転車レースをメインに活動していた。ある年のススカエンデューロで総合4位という成績を残している。エンデューロレースはロードバイクを中心にあらゆる車種が同時に走る。僕も一度走ったことがあるが、リカンベントや4サイドバッグのキャンピング車などもある、賑やかなレースだ。

その中で4位はすごいのだが、更に驚くのは彼の自転車は「ママチャ

リ」なのである。しかもレギュレーションでノーマルハブギヤの3速が認められているのに、彼はあくまでシングルスピードにこだわり、ビンディングペダルに交換しただけの無改造、籠付きだ。

もしあなたがレースで上位を目指そうと最新のロードバイクに最上級コンポの仕様で日々トレーニングをしてレースに臨んだとする。その横をノーマルのママチャリがありえないスピードで追い越していったら、どんな気持ちになるだろうか。

彼はこのようなエンデューロレースに早くからママチャリでチャレンジすることを考えていた。だが最初は主催者側からカードや籠等を外してレーサー風にするように言われた。しかしその速さからノーマルでの出場を認められ、その後ママチャリクラスというカテゴリーができた。つまりそのきっかけを作ったのが彼なのである。三輪車レースの参加手続きは和田君に任せていたのだが、写真で見た和歌山県でのレースには製作が間に合わず、2010年の滋賀県のレースが初参加となる。

●スイング機構の衝撃

各レースで少しずつレギュレーションが違ってくるのだが、この滋賀県のレースでも車輪径30cmは同じだった。和田君と合流して会場に着く。このレースはレギュレーションが厳しく、4時間の走行で選手は2名のみ、しかも交代ごとに何分以上何分以下という時間制限がある。もう一人の選手は陸上競技をやっ



ている和田君の友人、僕はメカニックで走るよりも他のチームのマシンが気になる。そこで初めてスイングというものを目の当たりにした。前輪は同じだが後輪の2つの車輪に角

度の付いたヘッド小物を使ったステアリングがある。ハンドルとは連動しておらず、走るまでその動きは不明だった。

僕の作った物は和歌山のレースを

参考にした、後輪の幅が離れている安定型なのに対し、スイング付きは後輪の幅が狭く（恐らくレギュレーションの最小寸法）、ポジションは一輪車のように立っている。

僕がこだわったのはペダル幅、いわゆるQファクターをいかに狭くするかだ。車輪の小ささから昔のオーディナリーのようなシャイロ効果は少なそう、ペダリングと共に前輪が小刻みに振られることになる。

他の参加車両は対策としてオートバイ用のステアリングダンパーをつけている。僕は幅を80mmまで狭くすることで他の車両より優位だった。フォークから前輪周りは強度が必要と思いきろモリ製、ステアリングはピローボールを使用、後輪までのフレームはチタン製、タイヤは12インチだが高圧で使用するのでシユワルベ製を使用した。

ここでも他の車両で気になることがあった。このレースは何年も続いているのでメカ的な物は有利な方へならえという感じなのだが、車輪は空気入りタイヤではなくアルミの円盤状のホイールの外周にウレタンゴムを付けたものが多く、その理由は今後のレースで分かることになる。

面白いのはその自作ホイールはシャフトを作る関係でコッタードシャフトを使っている。僕もQファクターを狭くした自作クランクシャフト？ スポークホイールなのだが、コッターレスシャフトは作るのが困難だ。市販の一輪車でスポーク組用のシャフトはあるが、クランクの取り付けが広くなりすぎる。参加車両をすべてチェックしたわけではないが、コッタード用スチールクランクを溶接で短くしたものが多く、コッタードの使用率はエロイカより高いのではないかと思う。

●予期せぬライディング
ここである問題が発生した。二人目の選手が仕事の都合で遅れるとの連絡があり、予選レースに間に合いません。レギュレーションとして一周走った二人の合計タイムだったと思うが、一度乗ると他の選手との交代はできない。

幸い僕も走れる恰好で来ていた。短いながらもテクニカルなコース、ここでスイング車の走りをまざまざと見せつけられた。ハンドルを切らず車体を傾けるだけでリヤの2輪が自然に回転し後部から向きを変える。僕のはハンドルを回すので当然ペダリングは困難になる。その状態でスピードを落とさずに曲がるため

に、まるでオートバイのハングオンのように体を左右に傾けなければならぬ。これで数時間も走るのかなりキツイ。

本戦4時間のスタートは遅く、最後の1時間はライトを点けて走る。駅からタクシーを飛ばしてきてくれた陸上選手の彼は予選に間に合わず、乗ることができなかった。和田君と僕でレースがスタートした。

スイング車とのスピードの差はあまりにも大きいので、和田君の体力だけが頼りだ。同じスタートでノーマル三輪車クラスがあり、大人が幼児用の三輪車にそのまま乗って走る。その遅さもそうだが、あちこちでひっくり返ってコース上に寝そべっている選手を避けて走らなければならぬ。

数時間走り続けているとある異変が起る。車体を左右に傾けているうちにチタンのフレームの一部にクラックが入る。ピットで交代する時に、補強するために大型モンキーレンチを針金で巻くなどの作業をする。数回のピット作業で針金がなくなるまで工具などを追加したが、他のチームでピット作業をしているなど見たことがない。

どうやらウレタンホイールはパンク等のリスクをなくすためのようだ。それほど一秒も無駄にせず走らなければならないということだ。レース後半には雨が降り出し、徐々に雨脚が強くなる。幸いなのはコース上のノーマル三輪車は姿を消し、4時間のゴールまでフレームは

何とか破断せず持ち堪えてくれたことだ。しかし結果は完走チーム中最下位というほろ苦いデビュー戦だった。

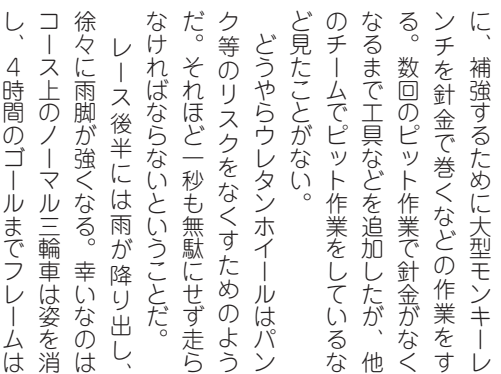
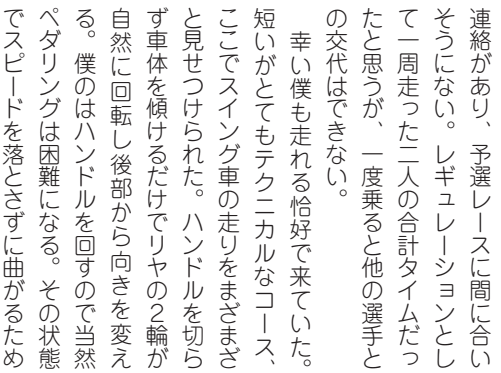
●レースの下見をして再チャレンジ
次のレース会場は京都、和田君の地元だ。レギュレーション的には前回の滋賀県のタイプにスイングは不可という感じだ。後輪の内幅が170mm、クランクの入ったチタンフレームを切断して改造する。

完成後、僕が試乗するとこれが非常に乗りにくい。コーナリングでは片輪走行になる、するとハンドルが内側に切れ込んで簡単に転倒する。上半身の力とともに体幹も必要だと感じた。

トレーニングのために早目に和田君に渡す、すると何事もないように自然に乗りこなす。やはり彼は何か違う。レース当日には滋賀県の優勝チームも来ていた。車体は同じでスイングを固定しただけの物だった。

このレースでは選手が4〜5人交代で時間制限はない。僕も選手に含まれることになるが、メンバーは和田君を中心に多くても3人ほどだ。これは試乗してもらった時点で無理と断られるからだ。

今回は少し落ちていてレースを見られる。優勝チームのリーダーの方は当時でも還暦を過ぎていた感じが「三輪車の鉄人」と呼ばれている。僕のペダリングが超ショートストローク2気筒エンジンのなのに対し、上位チームの足の動きはまるでモーターのようだ。これは見よう見まねでできることではない。 続く





シングル4釦仮縫い



TOKYO RIKISHA Bespoke

東京梨削舎

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>



自転車遊びのいろいろその3

渡辺洋一



●スーパーチャンピオン650Bリム
 大学2年生から2年間にわたって
 トーエイランドナーで峠越えばかり
 してきたので、スーパーチャンピオ
 ン650Bのリムサイドが減って
 ローレットが消えてしまった。3年
 生の春休みにフレームの再塗装をし
 た際にリムも交換した。当時、三田
 にあったサンノースポーツで同じ
 650Bリムを購入したが、このリ
 ムにはサイドのローレットがなく
 なっていた。早速、ホイールの組み
 直しをしたところ、1本のリムには
 スポークを組む起点となるバルブ穴
 が開いていなかった。さすがフラン
 ス製と呆れながらバルブ穴を開け
 た。

むことなく使えている。このホイ
 ルは2000年ぐらいいまでツーリン
 グに使っていたランドナーとともに
 今でも健在であるが、出番はほとん
 どない。700Cリムも同様のリム
 テープにしている。

●650Bタイヤ

ランドナーのタイヤの変遷は、ブ
 リヂストン42B、ユツチンソン42B、
 ミシユラン42B、ミシユラン42B、
 ミツボシ38Bである。ユツチンソ
 ンは林道でのグリップが秀逸で安心し
 て峠越えを楽しめた。ミシユランは
 丈夫で減りにくかったので、グripp
 プは少し弱かったと覚えている。ミ
 シユラン42Bの1本640gに対
 してミツボシ38Bは440gと軽
 く、計400gの軽量化ができた。

これらのタイヤで越えた著名な峠
 を挙げると、大弛峠、麦草峠、秩父
 三国峠、武道峠、野麦峠、保福寺
 峠、扉峠、夜叉神峠、仁科峠、と思
 い出とともに幾つも浮かんでくる。
 最も標高の高い所は、3年生の夏合
 宿で上った乗鞍岳肩の小屋であり、
 翌早朝に歩いて山頂(雷鳥を見た)
 ご来光を拝んでから当時は岩がむ
 き出しであったスズラン林道を下っ
 た。この時のユツチンソン42Bは
 とても頼もしく、安心して標高差
 1500mの林道を下ることができ
 た。

●タイヤレバー

タイヤレバーはチューブラータイ
 ヤの剥がし始めに使っているが、W
 Oの場合にはタイヤレバーを使わず
 に両手が道具となっている。そのた

め、ツーリングの携帯工具にタイヤ
 レバーは入っていない。2年ほど前
 に多摩川サイクリングロードでロー
 ドバイクの人のパンク対応を手伝っ
 た際、タイヤレバーを使わずにコン
 チネンタルクリンチャータイヤを嵌
 めたら大変驚かれた。バルブを押し
 込みながら反対側を引っ張るとタイ
 ヤの外しと嵌めは可能である。難点
 は両手が汚れることであり、雨中の
 林道でのパンク修理はやりたくな
 い。

●リオターのラットトラップペダル

学生時代、多くの人が使っていた
 リオターのペダルがどんな物が試し
 に購入して分解したところ、その外
 観と中身はともチープであった。
 作りだけではなく、ベアリングの数
 で驚いてしまった。計4か所のベア
 リング数が違っていたのである。最
 も多いベアリング数に合わせて組み
 直してみたが、使うことはなく手放
 してしまった。現在でもヤフオクで
 はリオターペダルが高額で出品され
 ているのを見かけるが、私にはその
 価値が分からない。

●カンパのペダル

社会人になってからカンパのスー
 パーレゲロを購入し、通称ピーナツ
 ツグリスが劣化していたので使う前
 に分解してみた。その作りはさすが
 カンパで、それまで使っていたプロ
 エースとユニークの上をいく素晴ら
 しいペダルであった。

特にシャフトが先端にかけてテー
 パー形状になっており、国産品の
 シャフトは段々になって細くなって

いるのと対照的である。プロエースが模倣したナールリングも入っており、ハブスバナでの締め合わせもできる。

●ペダルキャップ

カンパ、プロエース、シルバンのペダルキャップをそれぞれ確認したところ、ネジ径とピッチが同じである。さらに、カンパとシルバンのギザギザは同じ数なので、三ヶ島のキャップ工具でカンパのペダルキャップを回すことができる。昔のユニークとプロエースの工具は独自の物で、当時のメーカーのポリシーを感じる。

●チェンライン

リアエンド126mm幅のロードのホイールは、カンパハイローハブで組んだ以外にデュラエーススモールハブ（リムはモントリオール32H）もあって交代で使っている。どちらのハブも公称チェンライン43・5



mmであるが、デュラの方が0.5mmぐらい内側であることから、ホイールを替える際にはRDの移動幅を微調整している。一度だけ微調整せずにホイールを換えた際に、ロー側スプロケットとスポークの間にチェーンが落ちた。

●チューブラースポルティフのFD直付け

チューブラースポルティフは1998年に北浦和でオーダーし、フロントディレイラーはカンパのスーパーレコード直付けにした。その取付位置は将来の体力低下に備えて50Tにしてみたら、実際のアウトターは52Tを取り付けた。

●スーパレコードRD

60歳を越えたら50Tにするつもりで用意してあったものの、68歳の今でも52Tで走っているのは脚力の低下を認めたくない気持ちの表れと思う。そうであっても70歳になったら50Tにしようかと思案している。

●スーパレコードRD



チューブラースポルティフにスーパーレコードRDを使っている。これは後期型と呼ばれているブリントタイプで、溝なしクランクとマッチしているのが気に入っている。後期型は人気のある前期型とケージ形状が異なるので、トリーエイエンドで126mm6Sの23Tが問題なく使えている。

スーパーレコードとスーパレコードのブリーは射出成型の終点部（ゲートの反対側）で割れやすいが、幸いに私のRDでは25年経っても割れてこない。ブリー成型時の温度が低いと割れやすいようである。

●革サドルのメンテナンス

1973年製のブルプロを購入したのとは3年生の夏であった。噂に違わず、その革はとても硬く、先輩に聞いたとおりにブルックスのサドルオイル（PROOFIDE）を裏側からたっぷり塗ってドライヤーで

浸み込ませた。当時のサドルオイルはあざき色をした独特の臭いがしていた。

その後、ブルックスのサドルオイルは替わってしまい、現在の物はかなり塗りやすくなっているが、今でも二代目のサドルオイルを使っている。サドルオイルの塗り方は諸説あるように、私は裏側に2、表側に1という割合で少量を塗っている。

イデアル#90ワイヤーベース茶色サインなし（1981年製）とブルプロの2個は今でもへたりはなく、これからも自転車遊びを支えてくれそうである。馴染んだ革サドルの良さは他に代えがたいもので、長く使うために夏場は休ませている。



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



クイックリリースブレーキレバー

大沼周二

ブレーキのクイックリリース、起源はハブのクイックメカと同じく、レース中にホイールを脱着するときなるべく早くしたい、というものだろう。

今じゃ変速機は電動で、走りながら指先のボタンタッチで2×13⇨26通りを自在にコントロールできるけど、戦前から戦後すぐのころは後ろハブの両側に1枚ずつ歯数の違うシングルフリーギヤを取り付けて（例えば右15Tと左18T）、坂道・峠の前後でいったん自転車から降りてハブナットを緩め、後ろホイールをはずしてひっくり返してチェンジしていた。今でもトラックハブでこの形式は健在だ。

チェーンのたるみはエンドスリットのスライド範囲のナット留め位置で調整、ブレーキシューの位置の調整をしているとライバルに追い越されちゃうから、そんなことしなくていいようにエンドスリットが斜めになっている。狙いはブレーキシューを中心とした円周の一部となる設計だ。まだデイレイラー（チェーン脱線装置）は発明されてなかった。

ハブナットを緩める工具なんて使いたくないから、手で回せるウイングナットだ。雪降るアルプスの峠道、手がかじかんでウイングナットが回せないで追い越された若き日のトゥーリョ選手、そうカンパニョーロ社の創業者だ。悔しい思いから発明したハブのクイックリリース、特許をとったけれどレースの優勝賞品で勝者に権利をあげちゃったから、フ

ランスも日本も盛んにその機構をコピーした。初モノが最高の出来栄え。天才のなせるワザだ。

なお、カンパのストレートエンドは幅が薄く、カンパのクイックハブでは締結できないからピスト用のハブシャフトとナットに組み替えて使用する必要がある。

後世、カンピオコルサ、スライドシャフト式を経てパラログラム式に至り、前田工業がスラントパンタ機構を導入してデイレイラーは完成の域に達する。この流れからみれば多段化・電動化も枝葉の改良レベルだ。

さて本題のブレーキだ。デイレイラーの登場によってホイールを脱着する場面はホイールを交換するとき（パンク、路面に応じタイヤ銘柄を変えるなど）になったが、クイックメカはレース機材として定着した。パンクのときはタイヤの空気が抜けるからブレーキのクイック装置はなくてもはしるけど、装着するときタイヤに空気が入っているときと干渉する。レースシーンじゃなくてツーリング中のパンク、手押しポンプで空気を入れるにもホイール単体のほうが入れやすいからクイックは便利だ。

●どこにクイックメカをつけるか？

カンパがレコードサイドプルブレーキを出すまで、レース車にはセンタープルブレーキが主流だった。センタープルブレーキメカにクイックを設けるのは割とややこしい



ものだが、カンパはブレーキ本体にスマートにクイックとインナーたるみアジャスト機構を組み込んだ。しかもこのクイックメカは中途半端な位置で止められるものだった。デイスクリュー前までのツールで、時速100kmで峠を降りながらこのクイック位置を手で調整する姿をみたことがあるかもしれない。かなりの速さでパッドが減っていつてるんだらう。

レースシーンではカンパでもデウスでも、デイスクリュー以前はサイドプルしかなかったから、クイック付のレース用ブレーキレバーはな



サイドプルブレーキ以外だとクイックメカを設ける場所は、ブレーキレバー、アウトター受け、チドリ、アウトター中間の4か所になる。

●アウトター受け

クイックメカが付いた前後のアウトター受け

ター受けは、各社が用意していたが見た目の煩わしさで不人気だった。フレームのタイプにあまり影響されず操作も容易だが、オーダー車で採用した例はあまり見かけなかった。外観すっきりTOEIタイプを採用すると、アジャスターも含めてほかを当たらなければならぬ。

●チドリ

チドリにクイックを設けた唯一の例はダイヤコンペだろう。今でもよくできたメカだがもう製造中止だ。各社各様バラエティが豊富なぶん、選択の際の検討事項も複雑多岐だ。

●アウター中間ユニット

これは、サイドブルのなかでも一時出回ってもう廃れた、ダイレクトマウントブレーキのリアBB後ろ装着用のみニーズがあったガジェットだ。アジャスト機構もついていて、ほかの方法が取れないときに順番が来る。今でもシマノが売っている。

●ブレーキレバー

これが主流だ。吉貝1444シリーズにも揃っていた。もう1444シリーズはカタログ落ちし、小ぶりで左右異形の204シリーズに置き換わっているがこちらでもクイックメカは健在だ。晩期1444系の製品にはインナーヘッドキャッチに割がないものがあるからネット購入時にはこの部分を確認しよう。



●輸付対応とフレーム

国産車全盛期をけん引したのは輸付対応のランドナーだろう。サイクリング協会会員のみ許された特権、前フォーク抜きメカと後ろ泥除けの分割方式が採用されたランドナー、自転車そのまま鉄道車内に乗り込めるヨーロッパと違い、日本だけで発達した自転車旅行の形態だ。だから海外パーツで輸付を意識した製品はない。人気のストロングライトのヘッドパーツはバラ玉しか使えない。

レースの世界から生まれたクイックブレーキレバーは日本で輸付対応として発展した。前フォーク抜き方式でもデモンタブル形式でもハンドバーステムを抜くことは必須で、必然的にブレーキワイヤシステムもどこかで車体から分離しなければならぬが、フレームの設計がその脱着位置を左右する。

●忘れちゃいけないアジャスター機構

輸付車だと名乗るなら欠かせないとされた装備は、トップチューブにロー付けされたアウター受けに割りを入れることだ。前後アウター受けにも割りが入っているはずだから、ブレーキワイヤシステムをフレームから手ではずせ、ブレーキレバー部で脱着する手間が省ける。インナーヘッドをブレーキレバーのなかのヘッドキャッチからはずす、あるいはそこにはめる作業はなかなか微妙な作業だ。

もしフレームのアウター受けに割りがないフレームで輸付するんだったら、ブレーキレバーのヘッドキャッチ部で分離するほかない。特殊加工の極みである後ろブレーキケーブル内蔵やアウタートンネル方式の場合も同様だ。

シュー(ブレーキゴム)が摩耗して小さくなる。すると、レバーの引きしるが増える。増えすぎると制動力が弱いままレバーがハンドルバーに当たってそれ以上引けなくなり、効かないブレーキになる。この状態は危険だから再調整が必要だ。

チドリあるいはブレーキ本体のインナー止めボルトを緩めて再度インナーを張りなおして、という調整作業は出先でちよいとできる仕事ではない、ということアジャスターの出番だ。アジャスト幅限界がきて再調整となるまで、インナーのたるみを簡単に吸収してくれるから必須のメカだ。だからサイドブルブレーキではどんなグレードでも、クイックはなくともアジャスターは付いている。

アジャスター装着位置はブレーキレバーかアウター受けの二カ所を選

択できるが、TOEIタイプのアウター受けにはついていない。そしてもう一カ所、カンチブレーキやマフックコンペ、2000、吉貝450、510、610、700セリスターブルブレーキのようにシューシステムをアイボルト(だるまねじ)で固定するタイプでは、このアイボルトを緩めてシューシステムの出しろを伸ばすことでブレーキレバーの引きしるを調整できる。工具は必要だがインナー止めねじを緩めて引張って再調整するよりは気軽な調整だ。

オーダースポルティフではマフックアーチとカンチブレーキレバーの組み合わせが多いようだがクイックは諦め、アジャスターはシューシステムの出しろ調整で代用しているのだろう。ホイールをフレームに装着する際、タイヤの空気を抜





けばクイックは省略できるが、アジャスターは省けないからどこかに設けないとならない。

●ブレーキワイヤーシステムをブレーキレバーで脱着する

インナーヘッドのキャッチ部分に割りが入っていることは必須だ。DIYで割り加工する御仁もおられるようだがまずは銘柄選択を尽くそう。マフアックだってここに割りが入っているモデルがある。ブレーキワイヤーシステムはフレームにぶら下がることになる。

●ブレーキワイヤーシステムをチドリで脱着する

初代デモンタはこの位置での脱着を指定している。他部位のクイックをリリースし、ワイヤーをたるませてアーチワイヤーをはずす。アーチワイヤー受け部が浅いものはずしやすしい。

手持ち品のなかでもっとも浅いのは珍品のZEUSS2000のローラータイプだ。これでも走行中に勝手に外れることは皆無だ。

ほかには、吉貝の小型チドリ、シマノもなかなか浅い。マフアックの



チドリはじめシンプルな板状のものはインナー留めボルトを表裏逆に装着して、ブレーキインナーとアーチワイヤーとの干渉を避けると扱いやすくてできる。

●ブレーキワイヤーシステムをアーチワイヤーで脱着する

ローラーチドリを使っていたり、チドリのインナー止めねじ部を触るのはいやだという場合の選択肢だ。しかし、マフアッククリテリウム、レーサー、ライドや旧タイプのコンペ、2000、NGC450の場合にはこの方法は使えない。これらはアーチワイヤーの片側がアイボルトでブレーキ本体にねじ止めされているか、アーチワイヤー両側の脱着を想定していないアーチワイヤーが採用されているからだ。

逆に言えば、ワイマンとワイマ

ンアーチ型吉貝製品、最終版のマフアックコンペ、LSではこの方法が検討できる。

アーチワイヤー両端の玉をアーチの耳から脱着する。ブレーキワイヤーシステムを完全開放していても、ブレーキアーチのばねを抑えながらの作業は手間だ。これまでの経験では、マフアック球形、ワイマン、吉貝の順にイライラが募る。耳のスリットは吉貝よりもワイマンのほうが広い。アーチワイヤーは長いほうが脱着にラクだがフレームサイズとの兼ね合いがある。

●リム幅とタイヤサイズ

クイックが必要なのは、ブレーキシューが当たるリム幅よりもタイヤ幅のほうが広いからだ。もしリム幅とタイヤ幅が同一あるいはタイヤ幅のほうが狭いなら、クイックは不要だ。

650B寸のリムより幅広の650Aリムも存在する。700Cリムでもシングルウォールかダブルウォールか、メーカー、モデル、形式、年式でリム幅は様々だ。

タイヤ幅は公称規格値と実寸が異なることも多く、650×38Aなどオーバースイズ品やツーリング用の700×35Cなどリム幅に対して幅広のタイヤを装着する選択も可能だ。スムーズな後輪の脱着は輪行を快適にする大きな要素だから、採用するクイックメカのストロークによつてはリム幅とタイヤ幅の差を小さくすることも検討したほうがよ

い。

鉄道輪行、バス輪行の場合はタイヤの空気圧を下げる必要はないが、飛行機輪行の場合は上空が低気圧になり相対的にタイヤ内圧が上昇してラブルになる可能性を下げるため、タイヤの空気圧を下げる必要が要請または慣例とされている。飛行機輪行に限定するならタイヤ・リム幅の選択はより自由になり、クイックも省略できる。そのぶん使い勝手の良いフレームポンプ探索の沼に浸ろう。リム選択とも関係するが、フレームバルブのほうがいいポンプが豊富だと思う。

●メーカーまたぎ・グループまたぎ

コンポグレードの概念がスプロケット段数に応じて確立され、互換性はないと思えとの教育が奏功するまで、ブレーキアーチ本体とレバーとの組み合わせは自由だった。マフアックのアーチは人気だったけれどブレーキレバーは日本人の手には大きすぎて使いづらいものとされ、コンペにカンパレバー、クリテにユニバーサルレバーなど好みに応じてアッセンブルしていた。その世界が厳格になったのは、Vブレーキの登場によつてだろう。VブレーキにはVブレーキ専用レバーでないと危ない、との認識が高まった。

この教えに従うなら、今でも現役の吉貝ラインナップから選ぶのがよい。レバーパッド、ブレーキシューなど消耗品の供給も安心だ。シマノはモデル世代交代の際に消耗品が入

手困難となりやすく世代交代も早い。

以上、輪行を念頭にブレーキレバー選択のヒントを提示した。輪行はおつくだ。自宅から出るとき、交通機関利用時、宿泊先チェックインチェックアウト時など多くの場面で分解組み立て作業をおこなうことになる。フレームの検討から細かいパーツまで吟味して、少しでも快適な作業となるよう工夫を尽くそう。

乗車時に身体と接触する三点のうちサドル、ペダルよりもブレーキレバーのほうが選択が難しい。機能と使い心地、安全性と趣味、歴史。自転車の要素がすべて盛り込まれ、小物をとつかえひつかえ遊ぶのに、財布にも優しいパーツだが、沼は深い。700Cスポルティフでも前フォーク抜き輪行は可能だから、フレームカバーと輪行袋を買って出かけよう。関東地方でいえば国道16号線の内側は自転車よりも鉄道移動のほうが安全快適だ。八王子、横浜、大宮で電車を降りて組み立てて漕ぎ出す。帰りは時刻と疲れに応じて好きな駅まで走って帰りは電車。せっかく買った自転車だ。出番を増やしてあげよう。

輪行サイクリストを見かけたらぜひ使い心地や思想をうかがって情報交換してほしい。ハナシに夢中になつて列車逃さないようにね。

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



自転車と一緒にもっと遠くへ旅する

輪行で行こう!

大前 仁



Temjin

オオマエジムショ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!

絶賛販売中です!

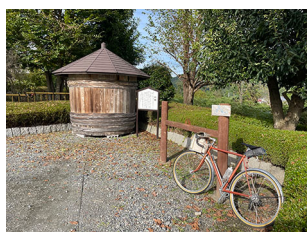
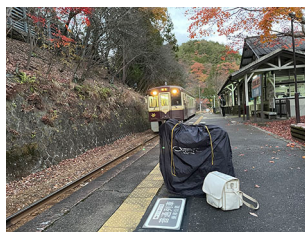
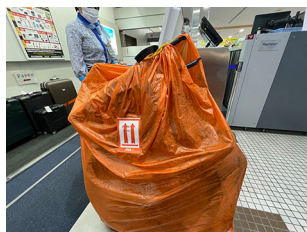
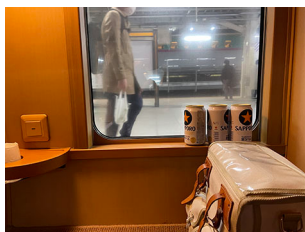
A5判 224ページ 2300円+消費税

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 で注文できます!

もちろんオオマエジムショ店頭でも販売しています!



GO's View

平均寿命が延びたので、人生が下り坂になってからの時間が長くなった。

下り坂はどこかで途切れることが前提の時間になる。もちろん上り坂の人生だって、どこかで突然途切れることは有り得るのだけれど、それは不慮の事態だ。下り坂は常に確実に終息に向かっていくという意識がある。

「いつかはあれができる」「これをもっと良くしたい」という向上心は一般的には褒められるものではあるけれど、ある種の制約というか「くびき」という面もある。そういうものから解き放たれて、羞恥心も打ち捨てて、やりたいことをやれるのも下り坂の特権かもしれない。

「いい歳してなにやってんの」と言われても全然平気さ。今まで無縁だったアクセサリーとか、じゃらじゃら身に付けちゃおうかな。白髪

染めで黒くするんじゃないくて、紫や緑のメッシュ入れたりするのも同じ感覚かな。それを開き直りとするか、悟った（解脱した）ととるか下り坂の傾斜（転がり落ち方）は異なるのかもしれない。

クルマに関して言えば、もう買い替えるの費用を用意しとかなくてもいいというのが楽だなあ。だって、今乗ってるのを代替える時には、年齢的に（ドライバーの能力として）もうこんな大きいのも、こんな高性能なのはいらぬもの。

2シーターのスポーツカーを買うのは年配の人が多いのだそう。経済的な要因や、家庭内事情もあるだろうけれど、「ここまで来たら乗りたいクルマに乗ったらいいじゃん」でことごとく理解している。

自転車だっておんなじで、ここまで来たら「車種」として認識されるようなオートソックスなやつの中で、欲しいタイプは既に一通り経験してしまっているだろうから、もうどんなはみ出してしまいましょ。暴走老人のことだから、あんまり咎め立てはされないうちに、痛い痛車みたいなものでもいいし、一点にだけこだわりたいものでもいい。そもそも批判を受け付ける気のない作品は楽しいぞ。私の最新作の猫をモチーフにした自転車なんて最高だったもの。



ということ、この後に続く具体的な案件については、おいおい詳述することになると思うので楽しみにお待ちいただきたい。

しまったなあ。ベテラン組の自転車ライフと言えは終活で、ハードはひたすら縮小傾向というのが本筋なのに（本欄でも何度も書いてきたのに）、下り坂でも物欲満開で自転車を作ろうというのは矛盾している。許されたい。

下り坂自転車の唯一の問題は、それを十分に楽しむだけの時間が残されているかどうかだが、そんなことは気にしなくてもよい。どちらにしろ途切れる時には途切れるんだから、考えても仕方がない。思えば、一番好きだった女性や、一番大事だった猫との思い出はいつも短いしなあ。

人生下り坂最高

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！ II

鈴木邦友



●旅行用自転車なくなるわけないでしょ！
冷静に考えれば、自転車旅行やサイクリングの文化がなくなるなら限り、それに使う道具である自転車やそのための部品・用品がなくなるなんてことはあり得ない。要するに旅行用自転車なくなるわけがない。

なくなっただろうと心配していたのは私たち一部のサイクリストだけ。旅行用自転車の最盛期から30年以上が経つが、旅行用自転車は今も健在しているし、いつでもそれに乗って自転車旅行に出ることができる。

もちろん結構長い時間が経過して

いるため、材料や形はそれなりに変わっている。マウンテンバイク上陸をきっかけにアメリカの自転車文化が入り込み、日本の自転車もアメリカンスタイルが主流になった。マウンテンバイクは言うに及ばず、競技用の自転車までアメリカンスタイルになり、ストレートフォークにスローピングトップ、メカニカルかつカラフルなデザインのもが増えてきた。

2トーンカラー、3トーンカラーは当たり前、イラスト風のペインティングやグラデーションカラーも珍しくなくなった。部品もまたデコラティブなデザインのものやカラフルなものが増えた。イタリアンスタイルの競技用自転車やフレンチスタイルの旅行用自転車で育った私たちがから見れば、1970年代に流行した、豪華絢爛な装備にディスクブレーキやオーバルギヤで武装したジュニアスポーツ車を思い出してしまい、こんなことから「旅行用自転車がなくなってしまうのでは……？」と感じてしまったのかもしれない。

アメリカンスタイルがブームになつてきていることは、当然それに新しさや美しさを感じるサイクリストが増えているということだ。最近スローピングトップでドロヨケを着けず、リアキャリアに荷物を山積みにした、まさにアメリカンスタイルの自転車で旅行を楽しむ方も多く見かけるようになった。

●進化なのか退化なのか

自転車の形が変わってしまうと、部品の形も変わってくる。あの頃の旅行用自転車に合わないものも出てくる。それは同時に当時の自転車に取り付けられる部品がなくなるということでもあり、その部品を失ってしまった時や寿命を迎えたときに困ってしまうことになる。

当時の旅行用自転車の性能の高さや品質の良さを知る方、また今でも当時の旅行用自転車を大切に乗り続けている方にとってはちょっと困った問題となる。

◎フレイムポンプ

アメリカンスタイルの自転車の最大の特徴は、極端なスローピングスタイルのためシートチューブがとて短く前三角が極端に小さいことにある。ボトルはダウンチューブにしか取り付けることができず、そこにボトルを設置してしまうとフレイムポンプを取めることがなくなってしまう。

逆にダウンチューブにフレイムポンプを設置してしまうとボトルを取めることができなくなる。シートチューブが短いということはシートステイも短くなってしまふということとで、ここにフレイムポンプを設置することもできない。最悪、ダウンチューブの下側にボトルをもつてくるということもできるが、ドロヨケを持たないアメリカンスタイルではすごいことになる。

要するにフレイムにポンプペグを用いて取付けようとすると、フレイ

ムポンプ自体を極端に短くする必要があり、バッグに入れることを考えても、そうする必要が生まれる。

ということ、今のポンプは驚くほど短く、当時一般的だった15インチや18インチのフレームポンプは姿を消してしまった。たぶんポンピングの効率はあまりよくないのである。電動式やポンベ式の携行空気入れというものも出回っている。

フレームポンプはめったに壊れるものではないが、ホースとパッキンはいずれも消耗品だ。また置き忘れてしまったり盗難にあう可能性もある。金属部分やネジ部をそのまま使えば、ホースやパッキンを自作して修理をすることも可能ではあるが、結構面倒くさい作業となるので、見つけたら購入しておくともいかもしれない。

◎トックリップ・トーストラップ
答えから言わせていただくと、今でも普通に製造されているので心配はいらない。革製のトーストラップもちゃんとある。さらに競輪用の自転車はトックリップとトーストラップが基本なので、NJSの基準が変わらない限り安心だ。

ビンディングペダルが主流になっ
てしまうのではないかと心配は、単なる思い過ごしだったようだ。

◎ペダル
トックリップ・ストラップが付
けられる両踏みのツーリング用ペダル
やおしゃれなタイルペダルもちゃん
と生産が続けられている。全く心配
はいらない。デザインもほぼ当時の

美しいままだ。

◎B B小物

さすがに3点式の高級クラシク用
B B小物はなくなりました。ただ
しまったくなくなつたわけではな
く、競輪用のNJS認定のものは存
在している(もちろんシャフトはシ
ングルギヤ用しかない)。

また一般自転車向けのナット式
コッターレスシャフトや3点式B B
小物であれば、ハンガー幅68mm、70
mm用とも、シングル用からトリプル
用まで各サイズ普通に入手できるの
で、グレードやデザインを気にしな
ければ心配はいらない。

3点式B B小物にこだわることな
くカートリッジ式のものであれば、
シャフト長のバリエーションも多い
ため、普通に手に入る。ただしメー
カーや生産時期が大きく異なるクラ
シクの場合は、取り付けられないも
のがあったり、チェーンラインがず
れてしまう場合があるので、現物を
合わせながら慎重に作業を行う必要
がある。

ちなみに、スクエアタイプと呼ば
れる昔ながらのコッターレスタイプ
のクラシクの場合、シャフトとクラ
シクの嵌合部のテーパー角度は国内
外製品とも同じ、2度となってい
る。ただし古い製品にはテーパー角
3度のものであったり、最近独自
のテーパー形状を持った製品もある
ので注意が必要だ。

3点式B B小物の場合、フレーム
の精度が高く、正確に取り付け、メ
ンテナンスをしっかりとっておけば数

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- アルプスクイックエース 475mm 茶メタ 1982年 26x1・3/8 ヘッド&シート Q 分割ガード・F キャリアなし
アルプス刻印ステム TA44x26T マフアックブルックスサンブレ他 中古¥90000
- マイヨール 700 5段 BSC 14-16-18-21-24T 替歯 19.20.22.23.25.26.28T & 抜工具付き新品元箱¥20000
- レジナシルバーシンクロ 5段 BSC14-16-18-22-26T 新品¥12000
- レジナシルバーシンクロ 5段 BSC13-15-18-21-24T 新品¥10000
- レジナシンクロ 92 6段 (126) BSC14-16-18-20-22-24T 新品元箱¥10000
- カイミエベレスト 5段 BSC16-18-20-22-24T 中古¥5000 ●ザックス 5段黒 BSC14-16-18-21-24T 新品¥8000
- ザックス 6段 (126) 銀 BSC13-15-17-19-21-24T 新品¥10000
- シマノ青箱 5段 14-17-20-23-28T 新品元箱¥10000 ●同 15-17-19-21-24T 新品元箱¥6000
- 杉野マイティコンペ ロード 165mmPCD144 アーム中抜きタイプ・ネジ付き中古美品¥10000
- 杉野マジィI型 165mm + 48T 新品¥3000 ●杉野フロントエース 165mm 中古¥4000
- カンパレコード FD アウターストップ付デベソ無中古¥10000
- カンパレコード FD エクボ地球マーク新品¥20000 ●同エクボ羽根マーク中古美品¥10000
- カンパレコード FD 四つ穴中古美品¥10000 ●同三つ穴新品¥15000
- プリムスエアロインフレーター青/銀 圧縮時 460mm 新品¥3000
- プリムス金属製インフレーター 18吋 3色ブラリング プッシュオンアダプター付き新品¥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

万kmは交換する必要もなくもってかれるので、通常の使い方ならば特に心配することもない。また、ユニットベアリングタイプのものであれば、ベアリングだけを交換してやれば、シャフトやBB小物は半永久的に使用できるので、このような心配をすることもない。

たとえばシャフトやBB小物に虫食いの状態が現れてもそう慌てることはない。ボールベアリングを入れ替え、クランクとシャフトの角度をずらすことで、その後結構長い間そのまま使いつづけることもできる。

●ところどころ
このように、旅行用自転車は今でも手に入れることはできるし、組み上げることもできる。もちろん今お持ちの旅行用自転車を維持することもできる。多少当時のものと形は変わってしまっているものの、当時の雰囲気や自転車旅行を楽しむことはできる。

しかも今はネットオークションや個人間売買のシステムが発達していることから、当時のものを手に入れることもできる。ビンテージものの未使用・新品はかなり高額で売買されているようだが、ちよつとキズがあつたり使用感のあるものであれば、そこそこの値段で手に入る。ジャンク品とか部品取り用と呼ばれるものは激安価格で手に入るので、ご自身で修復が可能な方にはお勧めだ。

例えば、4つそろつたウイングナットはちよつと高価だが、一つ欠品しているとかかなり手頃な価格で手

に入る。しばらくするとまた欠品状態のウイングナットが出てくるので、揃つてしまふ。

サビで真っ白になつたアルミ部品も、ドリルの先端に布パフをつけて磨くだけで新品のようによみがえる。逆に完璧な新品状態まで戻さず、多少やれた感じを残せば、昔から大切に使用してきたもののように装うこともできる。そうすれば自転車と部品の調和がとれ、違和感なく仕上げられることもできる。

しかも、ありとあらゆる自転車や部品・用品が出品されていて、誰でも気軽に参加することができ、当時の人も入手が簡単にできるし、不要になったら販売することもできる。古いものや生産を終了したものの、希少価値が付いたものはそれなりの価格で売ることができ、しかも廃棄物になることなく、欲しがっている方に再び大切にされることになり、生きつづけることになる。

あとは自転車旅行と旅行用自転車の楽しさを知る私たちが、その文化を大切にしてゆけばいいだけなのかもしれない。

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)。

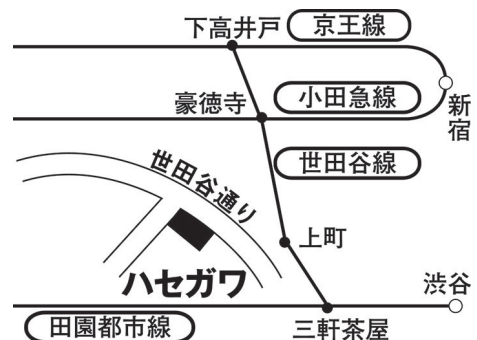
ランドナーパーツ専門店

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, エキュルイエ ¥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) シマノ (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) シマノ・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, 170 ¥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 ¥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, シマノ・サンツアー替歯

チェン シマノ (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트롤レレバー シマノ (SL-R400 ¥4930, 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 ¥23650, B-17S スタンダード [欠品中] B-17 チタン緑 ¥39820) 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 [欠品中] DLX サイドバッグ [生成] [欠品中])

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-12 ¥12000, M-15 ¥15000, M-18 ¥17050, 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, 輸行用 ¥4400, タング・RB661C [在庫限り] ¥1650, タング・MA60C ¥1650, 丸石・アレンキー脱着式輸行用 ¥3000

缶トルケージ 日東 (R ¥8140, T [欠品中] 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^{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, 28FL ¥2800, 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, シマノ変速機データブック ¥3500

[以上 2023 年 11 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]



C Y C L E T O U R I N G
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 12 月号
 令和 5 年 11 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