



高麗の里から越生へ

紀州南部梅林とランドナー談義
和製旅行用自転車

CYCLE FIELD 2024

4



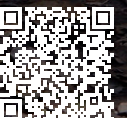
OnebyESU

心置きなく旅を楽しむアルミツアーモデル

901



TOKYO SAN-ESU



高麗の里から越生へ

奥田茂雄



去年の12月上旬、日光に行こうと国道4号線の歩道をもそもそと歩いていたら落車して怪我をした。埼玉県の栗橋で、車道が立体交差になるところで歩道が途切れ、左に降りるようになっていたので何気なく進んだら、そこは階段だった。左手中指を骨折しつつなんとか輪行で帰ったが、二か月近く仕事を休んだ。指が治らないと絶対にできない仕事なので仕方がない。まあヘルメットしていなければ埼玉の外れで入院していたらろう。

そんなことで暖くなるまでは近場でおとなしくリハビリ兼用のサイクリングである。新河岸川周辺や狭山丘陵で慣らしたら、ぼちぼちちよつと山の方に出かけたい。そういう時、東京西部の自転車乗りには奥武蔵がある。大雑把には埼玉県、JR八高線の西側から秩父郡の境界



あたりまでの山域をそう呼ぶ。梅の季節も始まったところで奥武蔵でも特に平野に近い場所、日高市の高麗の里から越生町あたりまで、農村を繋ぐ道をのんびりと梅の花を追って走ることになった。

自宅のある練馬区から西武池袋線にて飯能まで、例により寝ぼけた時間からの行動なので昼前の到着である。ロードタイプの簡易輪行スタイルでなんのこともないが、飯能駅前、北側は組み立てにいい場所がない。

駅ビル脇の歩道が静かなのでそこで組み立て、さっさと走り出す。2月の中盤としては暖かい日だが、山の方は雲が多い。まあ次第に晴れて来る予報である。市街を抜け高麗の方に旧国道を下るとすぐに日高市、台の交差点で巾着田の方に逸れる。昔の高札場の跡があり、そこからは里道を辿る。既にあちこち梅が



花盛りで、その度にカメラを構えているとなかなか前に進まない。広い道は避け、高麗川寄りの集落の細道をつないで行く。このあたりの高麗川には小さな橋が幾つもあったが、2019年の水害で大半失われ、最近になってほぼ復旧した模様。ただ以前の面影はあまりなくなってしまう。

高麗神社のところでカワセミ街道に出る。道沿いの高麗家住宅の梅がぼちぼちいい感じである。北上して立派な県道バイパスに合流した先から分かれて山側の宿谷に向かう。坂道を登った先にゴルフ場があるが静かな道だ。奥武蔵の、童話の挿絵のようなたたずまいの低い山並みが見え、そこここに白梅が咲いている。地味ながら美しいところだと思う。

そのまま行くと林道になってしまいが、北側に丘を横切って毛呂山町



の中心部に向かう。村外れの寂しい薄暗いところに石仏や六角塔婆などの集まった一角がある。乗り越した先は鎌北湖に続く道。気ままに走っているだけなのでそちらに行ってもいいのだが、そうすると尾根の林道

を延々走る運命になるのでやめておく。楽する代わりにせめていつもとは違う道を選んで、半分迷いつつ町の方へ向かった。

毛呂山の町は埼玉医科大学を中心にある。昔より医大の存在感が増し

ているような印象。古い町の中心部を左折し、しばらくして庚申様のY字路を右に行く。更にその先でも分かれ道があるが、どちらに行っても山中の同じところに出る。ここは右に行って、名産のユズや梅林に囲まれた道を桂木観音へと向かう。

今日のルート上の唯一上りらしい上り、標高差で200mほどか。途中で一休みしているとビアンキカーボンのロードバイクに乗った男性に追いつかれた。年恰好は僕と同じくらい、川越から走って来たとのこと。その先、前後しながら同じようなペースで上って行く。

山腹を何回か折り返した先、民家の前の見事な枝垂れ梅を写真に撮っていたら、追いついて来てやはり同じように写真を撮っていた。桂木観音への分岐のところまで一緒し、その先は林道を真つすぐ走り去っていった。

桂木観音へは林道から分かれてユズ畑の中の道を200mほど上る。これが酷い急坂で、先が見えないので不安になるが、実は短い。手前の寺らしき建物の池のカエルが不思議な鳴き声を立てている。

上り着いたところは展望台になっていて、トイレや自販機や望遠鏡がある。ここから背後の石段を登ると桂木観音の古いお堂、来た人は大體、鐘を撞いて帰るみたいだ。今日は上までは登らず展望台のベンチで寛ぐ。

東には漠然とした平野の眺めが広がるが、どこがどこかを同定するの

は至難の業だ。解説板を見ながら半信半疑である。スカイツリーが案外、東京のランドマークになっているのだな。高層ビル群などは何か場所を勘違いしそうである。そのうち幼い息子さんを連れのお父さんが車でやって来た。何かスマホで写真を撮っている。幼い息子さんが思い切りポーズをとって変顔してた。

元の林道に戻り、山腹を巻くように少し行くと天望峠という場所に出る。ある時からそう書かれた標が建てられているが、名前に反して見通しの悪い場所だ。ここから舗装林道で越生方面に下る道に行く。短い急な下りを過ぎると越辺川の谷が少し開けた場所に出る。暗いところから明るいところに出てほっとする感じのところだ。

ここからは上流の黒山方面に行ったり、太田道灌所縁の龍穩寺方面に行ったりバリエーションは幾つかあるが、なんとなく時間もよろしくなったのでこのまま谷間を下って行く。

試しに越辺川右岸の、心細い未知の砂利道を行ってみると、大満地区の県道の短いトンネルの場所に出た。昔はもう少しトンネルらしかったが、拡幅したら短すぎるあまり、ただコンクリの橋の下を通るような不思議な案配になっている。

かつては上流の黒山はそれなりの観光地で、ボンネットバスのくぐるこのトンネルがそれなりに名所だった記憶があるのだが、定かではあらず。この先はのんびりと開けた平地

が続くが、県道を避け越辺川左岸の細道に移り、才車の堰という水車の跡を経由して越生梅林に出る。もつとも梅林に出るまでもなく迎いは既に梅だらけである。

しかしこの日は日曜だった。越生梅林はこのあたりでは知名度が高い。突然そこだけ人と車があふれている。いつも平日のどこのお店もやってない時に来ているから面食らってしまう。

この賑わいだけ眺めて帰るとしよ。渋滞の車の横を通り、越辺川沿いの遊歩道を通って越生中心部の古い町へ。越生の町は通り過ぎるだけではなくなかなかいいところだと思ふのだが、ここは東京から近すぎるのだな。まだ少し早いがぼちぼちここで帰ろう。

越生駅はJRと東武の二つの路線があるが、ここは東武線で輪行することにする。梅林への表口である西口はバスが着いたばかりだったのか人が多かった。これもこの時期ならではだろう。踏切を渡って東口に回ると誰もいなくて、ただスケートボードの少年が一人、駅前広場がたんごとんと遊んでいる。すっかり晴れ渡った夕刻の空が美しかった。ゆつくりと自転車を畳み、30kmの半日梅見サイクリングを終えた。



輪行60秒



SILK Tension

シルク テンション

PAT.7209511 (分割式斜張構造フレーム)

希望小売価格 132,000 円 (税抜 120,000 円)

製造発売元 シルクサイクル

〒356-0004 埼玉県ふじみ野市上福岡 1-10-1

<http://www.silkcycle.com>

ファクトリー 絹自転車製作所

〒350-0311 埼玉県比企郡鳩山町石坂 1414

カワカミサイクルワークスの 自転車こぼれ話 魔改造 BS ワンタッチピクニカその2 川上伸一



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

自分用に改造するのでパーツはあまり使い道がない物、ありふれた物、ジャンク品などが使用され、塗装のタッチアップ部分も気にしない、走る自己責任仕様となる。

1台目のワンピクランドナーに乗り、いつもお世話になっている大阪のショップへ向かう。その主人は今年傘寿を迎える。

今から15年ほど前、ワンピクに関する興味深い話を聞いた。生産がまだ続いていた1995年の阪神淡路大震災、僕はすでに現在の仕事をしており、神戸の取引先も甚大な被害を受け、割れた窓ガラスの撤去作業にも向かった。大阪と神戸は近いようでも被害は大きな差があり、倒壊した家屋や高速道路を目の当たりにした。鉄道も寸断されていた。その復旧にはかなりの日数を要する。それでも通勤など人々の移動は欠かせない。

その時、各地に売れ残っていたワンピクが関西に集められたという。もちろん畳んで袋に入れ、寸断された駅から駅への移動はできるだろうが、そこまでは不明だ。ただ現在のようにホームセンターで安価な折り畳み自転車が入る時代ではなかったと思う。

その話を聞いてから、僕はワンピクがさらに愛おしくなった。年代も古く変速機も付いていない。自転車マニアでない人が修理して乗り続けるより、もっと安く良い物があふれている。不要となり捨てられたワンピクも多いだろう。あの震災から今年で29年、僕がこれまでスクラッ

プヤリサイクルショップで入手したワンピクは10台ほどになる。その中には遠くで売れ残っていたが震災という悲劇で再び日の目を見た物もあるだろう。そんなワンピクをこれから1台でも多く新しいオーナーの元で残せたらと思う。



●ランドナー

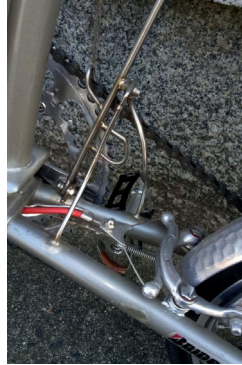
最初に入手した物で、徐々に手を加えていった。変速機はスーパーチャンピオン、タケノコカバーなしのスライド式という感じ。シクロと同じテンションスプリングが付く、純正のブラケットを切断して溶接、部分的にクロームメッキ仕上げ、レバーもスーパーチャンピオン。

完成後しばらくフロントシングル 52 T で乗っていたが、その後フロントディレイラーを追加、チタン製ロッド式で取付はシートチューブが動いてしまうので独自の構造となっている。クランクはスギノ旧プロダイに T A の 58 T 旧クリテリウムの厚歯を薄歯に加工、インナーは 45 T で何となくランドナーリングに見える。

タイヤはインチアップされた 16 x 1.25、ハブはシマノカセット 5 段用、36 H ハブ穴を飛ばして 24 H リムで組む。12 ~ 22 T の 4 速。

直付けされたワイマンのセンターブルブレーキ、その本体は加工されている。本所の亀甲 700 C 用ガードを平たくつぶして R を合わせ、先端にはサンヨー LED ヘッドランプ台座を直付け、後輪のソービッツダイナモは右用を左に使用。

全体のフォルムで気に入っている部分の一つがサカエスワン型ステム、フィリップのバーはドロップ用を刻印が正面を向くように切断し、バーテープの部分で溶接したブルホーン形状。サドルはイデアルシームレス、走る時はクッション付きカバーが必須、ペグをオフセットして取り付けたアドホックのショートポンプはコンクールデュラルマン時代の物かもしれない。ガード付きワンピクの宿命としてリヤガード後部が、折り畳みの時タイヤと接触してしまう。同時にトップに入れたシフトレバーがフロントディレイラーに当たる。重量はノーマルの 12 ~ 13kg より軽く、11kg に収まる。



●ロードレーサー

2 台目は 1 台目と同じフレームだが、径の大きいプロンプトン用 16 x 1 1/8 インチタイヤを収めるためにフレームにも手を加える。

フロントフォークはクラウンの裏を削り込んだ上にエンドのみ延長してクリアランスを合わせる。ブレーキシャフトの穴も開け直す。ハンガー位置が上がった分ヘッドチューブを切断するが、上下のヘッド小物圧入部がインテグラルヘッドのような形になっているのでその部分を避けて接合する。

純正の U の字断面の補強板はクロモリパイプに変更。リヤはチェーンステアのブレーキブリッジパイプの位置で切れ込みを入れて角度を付けて再度溶接、短くなったシートステイはシートクランプ側を切断して合わせる。これで 30mm ほどローダウンとなり、ステアリングコラムのヘッドナットの間にアルミ削り出しのスペーサーを入れる。

インチアップするとワンピク独自のコンパクトさに影響が出る、そこでシートチューブにクロモリパイプで松葉型のスリットを作りタイヤを収める、これは細いタイヤでしかできないことだ。

純正は厚肉パイプで重いトップチューブはオーバーサイズのチタンで作り、ピボット部をオフセットにしたことでコンパクトに収まり軽量化にもなる。変速機はカンパの新型ラリーのブリーケー지를ショート加工した物、上下ボルトは FT の軽合金、フロントディレイラーはシートチューブの移動を妨げないように複雑な構造になっている。フレーム溶接部分のパイプと本体が一体でパンタグラフ部からはカンパレコード、シートチューブも一部接触部分を扶^{さぐ}るなどの加工をする。

クランクはスギノマイティを面取り加工、チェーンリングは飾り穴加工した 55 x 42 T、ブレーキはグラコンベ、レバーはカンパスーパーレコード。ハブは初代デュラエースカセットフリーの 5 段用に 9 速用スプロケットを使った 11 ~ 23 T、トップのねじ込みスプロケットは専用のネジピッチ。

1 台目と同じく 36 H のハブに 24 H のリムで組む。完成は 2015 年頃、これでポンプも含め 10kg に収まる。走行出番は多く、サドルは実走向きに新しい自分に合う物をテストしたり、ピンディングペダルの練習にも使用する。今回の加工で、もしトップチューブも松葉型にすれば 20 インチワンピクも可能な気がする。ワンタッチではなく前輪をクイックリリースで外せば輪行でもかなりコンパクトになるのではないと思う。





Handicraft button hole

 TOKYO RIKISHA Bespoke
東京梨柄舎

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>
https://www.instagram.com/nob_tokyorikisha/

紀州南部梅林、そしてランドナー談義

高尾雅之



2月22日、有休を取って満開の梅林を目当てに紀州南部^{みなべ}に来た。儂い梅の花々はすっかり咲ききってしまつて、散り、落ち、土に還つていた。とりあえず走りながら眺める景色もなく、先日の友人とのランドナー談義を思い出した。

友人I氏は、ロードレーサー11台所有の強者である。

I「ところで君のランドナーのタイヤサイズは？」

私「一番よく乗るやつで700×28C」

I「それって、最新のロードレーサーと同じだねー」

私「えっ？ えっ？ ロードレーサーってそんなに太いの？」

I「君は最近のロードに疎そうだからついでに言うと、ギア比も超ワイドになってきてて、下手なランドナーよりよほど楽に急坂を登れるよ」

知らなかった。いつの間にかロード

レーサーパーツはすっかりランドナー化していたのである。

ランドナーは文化だという。その文化が衰退し、絶滅の危機にあると言われて何年になるだろうか。そして衰退の主な原因は、ランドナー用パーツがないから、だそうだ。

でもI氏の話から察するに、衰退の原因は、むしろ我々ランドナー文化の担い手(?)の意識の中にあるのかもしれない。

私「よっしゃ！ 来月、会社を退職したら、『ランドナー文化研究所』でも作ってみるか」

I「どこに作るの？」

私「とりあえず、僕の頭の中に」

I「それで、何を研究するの？」

私「それはオオエジムシヨさんに任せるよ」

いつしか僕と僕の愛車の前、堤防のコンクリ越しに、黒々と光る南紀の海が広がっていた。



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!

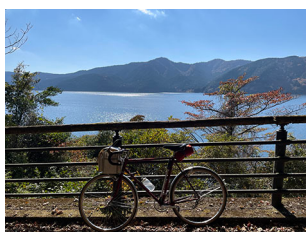
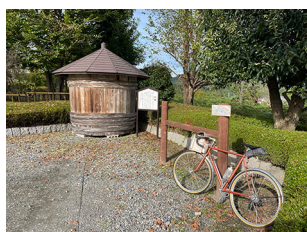
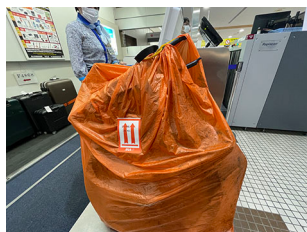
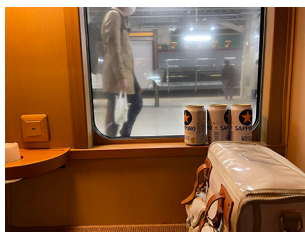
A5判 224ページ 2300円+消費税

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

当店のライトバンの正体は大型のステーションワゴンだ。長距離専用機だが250km/hで巡回することも、そこからフルブレーキングすることもない。だからV8ターボや6ポッドキャリアはその実力を持って余している。そういう「できるんだけどやる機会がない能力」のことをオーバースペックと言う。

自転車で言う一番わかりやすいのはトップ側のギヤレシオだ。今時のロードバイクの標準は50×11Tの4・55倍だ。レトロ好みの皆さんにお馴染みの1970年代だと52T×14Tの3・71倍だった。つまり「メルクスより重いギヤを踏んじやうのか？」ってことだね。競輪でも上限4倍という規制があるから、4・55というのはかなりのハイレシオである。下りでも踏み切れないと思うけどなあ。もつとも、競技用だと最近では54×11Tまで使うそうで、これは

4・91倍だから物凄い。フレームやタイヤの進化に因るそうだけど、選手肉体も進化しているに違いない。

近年のオーダーランドナーを見ると、明らかにチェンホイールのアウターが小さくなっている。昔の標準だった48Tを使っていると「おお、大きいね」と言われそう。感覚的にはトリプルのアウターを廃して、センターとインナーをダブルで使ってみたいな感じ。これはまあ好意的に見れば、「使いたくないハイレシオを廃して、実用的なギヤレシオに専念している」と言えないこともない。

対向車からまぶしくていけない、と言われる一部のバッテリーランプは明らかにオーバースペックだろう。いやこれは公道走行の道具としては、もう迷惑の範疇だろうなあ。

むやみに車重を軽くするというのも、必然性の小さい努力かもしれない。輪行だと1kg軽ければ駅の階段なんかで全然違うけど、私の回りでは今やほとんどがカーサイクリングだ。玄関から出したりクルマに積んだりするのなら、1kgの軽量化はそんなに有難味はない。ましてや走っている最中だとほとんどわからないだろう。それでも細身のランドナーなら10kg台は普通にあるし、サイズが小さい私のなんかは9kg台が標準



だ。私がこの世界に入った1970年代初頭から見ると、だいたい2kgくらい軽くなっている計算になる。軽くするにはお金がかかるけれど、「とりあえずできるだけ軽くしたい」という意向で、コストパフォーマンスの観点は薄い気がする。

実を言うと、個人的には昔から「持ち主の実力を遥かに上回る道具」というのが大好きで、高校の時には、放課後に校舎の廊下で遊ぶだけのバドミントンに、同学年にいた県チャンピオンよりも軽いラケットを使って喜んでた。それは今でも変わらなくて、カメラやレンズしかり、模型用の道具しかり。そうなるクルマや自転車もオーバースペックの風なのは当たり前だ。

動力性能や制動性能に余裕があるクルマは確かに楽しんだし、万が一の事態では間違いなく有利に働く。自転車だって、シチュエーション適合度が高い機材は、より楽しいサイクリングにつながるだろう。だけど本音のところでは「凄い機材を使っている自分が好き」なんだよ。たぶん。

オーバー スペース ツク

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



そのI 鈴木邦友

和製旅行用自転車を組み立てようと思った。

恥ずかしながら、これまで一度もオーダー車に乗ったことがない。乗ったことがないというか、自転車をオーダーしたことがない。

いつかはあの工房でだれもが「いいね」と言ってくれるような美しい旅行用自転車をオーダーしようと思っていた。もちろん今でも。そのため部品も全て揃えた。

しかもいつ好みが変わってもいいよう、それに対応できるだけの部品も準備した。レイノルズ531のチューブセット、ストロングライトのクランク、マキシカーのハブ、スーパーチャンピオンやマビックのリム、ストロングライトのヘッド小物、ユレレーの変速機セット、マフアックのブレーキセット……。

フランス製部品をふんだんに使った旅行用自転車オーダーの準備は十分に整った。いつでもあの工房にお願いに伺うだけだった。しかも過去に一度、偶然にもその工房の社長様と一緒にサイクリングをする機会にも恵まれていた。オーダー車に乗る日も目の前の状態だった。

オーダーはしたことはないと言ったが、かつてマスプロメーカーの営業部に勤務していた時に、生産部の先輩方と一緒に夜の工場に入り込み、自分たちのフレームを作っていたことがあった。もちろん筆者の場合適接はできなかつたので、オーダー部門の先輩にやつてもらった。そのおかげで有名オーダー工房さな

がらのものができた。

筆者が世界一周に使ったキャンピング車のフレームもその時の一本。その他にツーリズムやランドナー、スポルティフのフレームも作製した。そのメーカーの工場で作られたものなので、ダウンチューブには誇らしげにメーカー名も入れさせてもらった。

そういう意味ではそれらはオーダー車ということになるのか。ただし、そのメーカーの製品をベースにしなければならなかつたことや、あまり手間のかかる特殊な工作はお願いしづらかつたので、完全なオーダー車ということはできなかつた。それでも切削や仕上げは自分でやつたので、どれもがお気に入り的一本だつた。

そんな思い出いっぱいフレームが何本も手元にあつた。しかもその後、日本の旅行用自転車史に影響を及ぼしたマスプロメーカー車のフレームも手に入れることになつた。結果、フルオーダーもしたいが、その思い出いっぱいフレームや歴史的に貴重なフレームも完成させたいという気持ちがぶつかつて、そのどちらの計画も延び延びとなり、40年の月日が経過してしまつた。部品たちも永年保存処置を施したまま、眠らせることになつた。

その後、何本かのフレームが完成車になりかけたことはあつたが、仕事の忙しさにも邪魔をされ、七分組みの状態でカートン箱におさまっている。

そんな最近のこと、「タコ穴」という形式のリムが手に入った。筆者と同じ年代の方には懐かしいリムであろう。自動車やオートバイの世界、自転車の世界でもマウンテンバイクやBMXで見かけることはあるが、旅行用自転車や一般自転車の世界では今は見ることができなくなつてしまつたリムだ。

その名のとおりスポーク穴の周りがタコの脚の吸盤のような形をしていることからそう呼ばれるようになった。どちらかというと日本特有のリムかもしれない。このタコ穴リムが旅行用自転車によく目にしたのは1970年代前半で、その後その復刻版が1980年代に現れたが、すぐに姿を消してしまつた。この頃はすでにスーパーチャンピオンやマビックのおしゃれなリムや、国産でもフランス風のスマートナリムが出回つていたこともあり、あえてタコ穴リムという時代でもなかつた。

筆者が初めて手にしたランドナーが初代のタコ穴リムであつたことや、世界一周に使つたリムが復刻版のタコ穴リムだつたため、懐かしさに負け、思わず入手してしまつた。しかも復刻版のタコ穴リムは通常アルマイト仕上げで650A、またバルブ穴は英式用だつたが、今回手に入ったリムは、なんと650Bサイズのポリッシュ仕上げで、バルブ穴はフレンチ用というタコ穴リムだ。四半世紀自転車の世界にいるが、こんな仕様があるなんて全く知らない。



かった。プロトタイプなのか輸出入なのか想像は尽きないが、日本の自転車史を物語る部品との出会いではないかと思えた。

そしてこのリムとの出会いがきっかけになり、和製旅行用自転車の作製計画をスタートさせることになった。

タコ穴リムが現役だった頃、シクロツーリストたちのあこがれはフランス製の部品をふんだんに使用した旅行用自転車だった。国産部品を使用した旅行用自転車はマスプロメーカー車だけ、それを徐々にフランス製部品に替えてゆくのが楽しみの一つだった。そしてある日、それを卒業するのようにはじめからフランス製部品をふんだんに使ったオーダー車の世界に身を投じるといったのが流れだった。タコ穴リムはその過渡期の若きシクロツーリストたちを

支えてきた部品の一つで、それを引き継いでいるベテランは稀だった。そのような部品を使って新たに日本製の旅行用自転車を組んでみようというのが今回の計画なのだ。

基本コンセプトは「日本の自転車文化を作り上げてきた部品を使った和製旅行用自転車」。もちろんこのタコ穴リムを中心に企画を進めることとなった。このタコ穴リムの存在を活かせるように。

まずは年代の設定から。リムはアラヤ製の復刻版タコ穴リム。1980年代に生産されたもので初代のタコ穴リムに比べ中央部の膨らみが少なく今風なスタイルが特徴だ。しかもサイドが広くブレーキロックをしっかり受け止められる形状になっている。

ちなみにこのタコ穴リムを含め、この頃のアラヤ製のアルミリムはほぼアルマイト処理がされていたが、このリムは磨き処理で、サイズはなんと650B、しかもフレンチバルブサイズというカタログでも見たことのないかなり希少なものであった。要するに形式は1980年代のものであるが、雰囲気は初代そのままであった。性能的にも世界一周中、何の問題もなく使えたもので、丈夫で信頼性も高かった。

ということで、年代的には1970〜80年代の和製旅行用自転車ということになる。ということで他の部品もその頃の日本製になる。もちろんその頃の日本製工業製品は世界に自慢できるものばかりだった

RETRO CYCLES 浅麓堂 せんろくどう

☆フレームポンプ特集 すべてフレンチホース付きです

- ゼファールソリブロック 18 吋旧マーク緑新品¥12000 ●同 18 吋旧マークアルミ色中古¥8000
 - ゼファールソリブロック 18 吋黒革巻き新品¥8000 ●同 18 吋マットブラック新品¥4000
 - ゼファールソリブロック 18 吋アルミ色新品¥10000 ●同 18 吋アルミ色ミルレモマーク新品¥10000
 - ゼファールソリブロック 18 吋紺新品¥8000 ●トロナ 18 吋アルミ色 3 色リング中古¥5000
 - ラピーズ 18 吋アルミ色 3 色リング新品¥10000 ●同コンペティション 18 吋アルミ色 / グレー新品¥3000
 - ラピーズ 18 吋アルミ色リングなし新品¥8000 ●同 18 吋アルミ色リングなし中古¥3000
 - ブルメル 18 吋アルミ色 3 色リング新品¥9000 ●同 18 吋アルミ色 3 色リング中古¥5000
 - ブルメル 18 吋プラ白新品¥6000 ●同 18 吋プラ黒新品¥6000
 - ベントルクス 18 吋アドホックマーク新品¥5000 ●同 18 吋アドホックマーク中古¥3000
 - ベントルクス 18 吋アドホック/ベントルクスマーク新品¥5000
 - ベントルクス 18 吋ベントルクスマーク新品¥5000 ●同 18 吋ベントルクスマーク中古¥3000
- ※アドホック新品中古いろいろ十数本あります¥5000 ~ ¥30000
- 光風自転車クランクセット鉄コッタード 165mm+ 鉄 48x34T 細身・アウター交換可中古¥3000
 - 吉川フラットレバー 135 型新品¥3000 ●シマノタイトリスト RD 初期型新品¥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。

※4月6~7日 サイクルモード東京ヴィンテージバイクマーケット出店いたします。

〒384-0801 長野県小諸市甲 1457-12 Tel&Fax 0267-22-4006

ので、今回計画する旅行用自転車にもそんな、日本を代表する性能の高いものを使って組み上げてゆくことになることが想像させられた。

コンセプト

●基本コンセプト…日本の自転車文化を作り上げてきた部品を使った和製旅行用自転車

●車種…10日前後の旅行が可能なツーリズム

●性能…日本に存在するあらゆる自然環境・路面状況・季節の中を走れる旅行用自転車

●年代…1970～80年代の旅行用自転車

●構成…1980年代までに生産された高性能で美しい日本製部品が中心

※安全上、消耗部品は例外とする

※マスプロメーカーが使用していた外国製部品は例外、国産部品が使用できない場合も例外とする

※自作部品や改造部品は使用を妨げない(国産なので)

●規則1…フレームに直接ねじ止めする部品は、同じ年代、同じ規格の日本製を使用する

●規則2…フレームに直接圧入する部品は、同じ年代、同じ規格の日本製を使用する

●規則3…その他フレームに直接取り付ける部品も、同じ年代、同じ規格の日本製を使用する

※日本製フレームはJIS規格のもと同じ時代の日本製部品を基準につくられている。部品もまたJIS規

格のもと同じ時代の日本製フレームを基準につくられている。世界にはインチを基準にする国もあれば、メートルを基準にする国もある。また自転車の世界には英国規格、フランス規格、イタリア規格という三大規格が存在し、さらに国によってはそれら三大規格をベースに独自の規格を使用している国もある。大手部品メーカーは輸出国の規格に合わせて部品を製造・出荷しているが、もともとがそれぞれの国の規格が基本になっているため、稀ではあるが、取り付けたときにしっくりこない場合もある。ネジの場合にはなめてしまったたり、緩みやすかたりという問題が起こることもある。例えば小ねじの場合、日本もフランスもメートル規格のネジを使っているが、日本

のネジとフランスのネジではネジ山の形状が若干異なっている。またネジ設計上でも基本的な考え方の違いが存在する場合もある。例えば国産のカンチブレイキ台座にフランス製のブレイキを取り付けたときに、ネジを締め込むとブレイキが動かなくなるという事象が発生した。できるだけ同じ国の部品を組み合わせた方が好ましいということになる。

完璧な和製旅行用自転車を求めるとなると、ここまでのこだわりが必要であり、その方がより面白くなると思う。以上のように基本的なコンセプトは整った。では次回からはアラヤのタコ穴リムを基準にした部品構成を楽しんでゆくことにしよう。

(つづく)

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

アンティーク、古い部品と

競走用自転車とは

全く違う、旅行用

【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)。

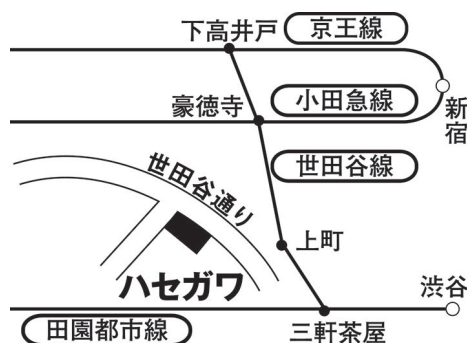
ランドナーパーツ専門店

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 ¥9900, H50-26N [欠品中]) 20in用各種 (406, 451) グランボア (PJ650 ¥7700, PJ700 ¥7700) プチジャン (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 ¥4950, サンエクシード [650B] ¥8800, [650A] ¥10780, アラヤ KP-80 [650A], ノグチ 650A ¥2000

タイヤ (1本) グランボア (セールブリュ ¥5060, セールヴェルテ ¥5060, シプレ 700 ¥5060, シプレ ¥5060, リエール ¥5060, エキュルイユ ¥5940, エートル ¥5060, ルナール ¥5060, 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, 440, 420] ¥5390, B135AA [390, 420] ¥5170, B136AA [400, 420] ¥5500, B112AAF [380, 400, 420] ¥5500, Mod.55 スベシヤル [400-26.0] ¥7000

バーテープ VIVA・コットン (全15色) ¥1980, 皮革製 (グランボア ¥10780, BROOKS ¥10780)

ステム (すべて25.4) 日東パール 6, 7, 8 ¥12000, パール ALPS 6, 7, 8 ¥13000, テクノミック DX50mm ¥8140, テクノミック DX50のみ 26.0 ¥8140

ブレーキ (1台分) シモノ (BR-CT91 ¥5300, BR-CX50 ¥12470), ヨシガイ DC980 ¥7700, デイズナカンティ (シルバー) [シユ-別売] ¥5280, グランボア・シュエツト ¥22000, マファック・レーサー ブレーキシユ (デイズナ・クロスカンティブレーキシユ ¥7700, クールストップ・マファッククリテ用 ¥3280, タンデム用 ¥3650), アーチワイヤー各種

ブレーキレバー ダイアコンベ (135 ¥3740, 139 ¥4840, 175 ¥6050, 179 ¥6930, 204QC ¥5500, GC202 ¥7700, GC202Q ¥11000) シモノ・BL-R400 ¥5000, レバーパッド各種、日泉ケーブル各種

クランク サンエクシード・ファンライド SXC ポリッシュ (165 ¥20000, 167.5 [欠品中]) 170 ¥20000, 172.5 [欠品中], TA・シクロツーリスト (162.5 ¥30000, 165 ¥40000, 170 ¥40000), 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 [欠品中]) インナー 26T ¥4620, 28T ¥4620, 5ピン ¥3850, Wピン ¥5720, Tピン ¥6500) 互換ピン各種、サンエクシード各種

フリー IRD・サイクロマーク I (5速 13~26T) ¥15000, シモノ・サントゥアー替歯

チェシ シモノ (CN-M9100 [12速] ¥8300, CN-HG901 [11速] ¥6870, CN-6701 [10速] ¥4065, CN-HG53 [9速] ¥3725, CN-HG40 [5-8速] ¥2200), イズミ、カンバ

ペダル 三ヶ島 (シルバンロード・ネクスト ¥9130, シルバントラック・ネクスト ¥9130, シルバンツーリング・ネクスト ¥9130, シルバン・ストリーム・ネクスト ¥9130, MASH ¥5060, トウクリップ・トゥストラップ各種) リオター

ディレイラー マイクロシフト RD-R47S ¥7700, RD-R47 ¥7700, サンエクシード SXFD34 ¥5940, SXRD51MB ポリッシュ ¥15000, アテナシルバー, IRD

コントロールレバー シモノ (SL-R400 ¥4930, SL-7700 ¥10000), サンエクシード (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 ¥25850, B-17 スタンダード [欠品中] B-17 チタン緑 ¥39820, チームプロ ¥32780) 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) ¥9460, 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-104NS [生成] ¥10000, F-104N-L [生成] ¥10700, F-104 スペシャル ¥10700, F-106 ¥13750, SP-731 帆布 ¥8360, SP-731 スペシャル ¥10000, DLX サイドバッグ [生成] ¥13750)

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 ¥13530, M-15 ¥15000, M-18 ¥17050, NF-22 [欠品中] NR-20 ¥9500, ZL-60P ¥16000, ZL-60T ¥16000, キャンピー), VIVA・DX サドルバッグサポーター ¥9680

ヘッドパーツ グランボア・ビンテージ ¥7700, 輸行用 ¥4400, タンゲ・RB661C [在庫限り] ¥1870, タンゲ・MA60C ¥1870, 九石・アーレンキー脱着式輸行用 ¥3000

ボルトネジ 日東 (R ¥8690, T [欠品中]) 80 ¥12760, 500 [欠品中]

インフレーター トビーク・ロードマスター ¥4840, SKS VX ¥1980, ゼファール HPX [サイズ1, 2, 3] ¥4730, ラビーズ 16.5 [2], ゼファール 18 [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 ¥400, 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機 ¥1760, 輸行で行こう! ¥2530, 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, ユーラー変速機データブック ¥3500, サントゥ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 2024年3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・7月休)
 www.velo-apres.com

サイクルフィールド
 2024年4月号
 令和6年3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。予めご了承ください。

●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