



北関東の町巡り

連作・大弛峠

トランスマッisionの同時代性

CYCLE FIELD 2025

12





CARRADICE

アドベンチャーシリーズ

キャラダイスの新たなシリーズ『アドベンチャーシリーズ』は、グラベルロードからトレイルまで、オンロード・オフロード問わず使える多用途なバイクバッグシリーズです。バイクパッキングやツーリング、日々の冒険に最適な耐久性と使いやすさを兼ね備え、防水性の高い素材で荷物をしっかりと保護します。

バッグの安定性を高める専用の「Bagman Rack」と併用することで、長期間のツアーやタフなライドでも、荷物の揺れを気にせず走れます。人里離れた道を進む旅のために、英国の工房でひとつひとつハンドメイドで作られています。

Bowland Bar Bag: 多用途なバイクパッキング向けハンドルバーバッグ



長距離ライドから通勤まで、あらゆるサイクリングシーンで活躍する多用途なバー^{バグ}です。『12L』と『20L』の2サイズがあり、荷物をたっぷり収納してもバイクの重量を気にせず走れます。

12L : ¥25,300 (税抜: ¥23,000) / 20L : ¥29,700 (税抜: ¥27,000)

容量 : 12L / 20L
素材 : 1000 デニール・ミリタリーグレードコードュラ
サイズ (WxHxD) : 12L: 30x18x26cm · 20L: 35x30x20cm
防水性 : 防水裏地 (テープで密封)
カラー : ブラック
重量 : 12L: 約 510g / 20L: 約 600g

Odyssey Saddlebag: 大容量で長旅に最適なサドルバッグ



長距離ライドやツーリングのために設計された、26Lの大容量サドルバッグです。豊富な荷物を収納できるだけでなく、耐久性と実用性を兼ね備えています。『パッグマンアダプター』を始めからセットされた『QR』モデルも用意

ベルト : ¥28,600 (税抜: ¥26,000) / QR : ¥29,700 (税抜: ¥27,000)

容量 : 26L (ポケットを含む)
取付け : ベルト / QR
重量 : 約 700g
素材 : 1000 デニール・ミリタリーグレードコードュラ
サイズ (WxHxD) : 34 x 20 x 35 cm
カラー : ブラック

Colorado Saddlebag: 優れた耐久性と安定性を誇るサドルバッグ



時代を超えたデザインと高い機能性を兼ね備えたサドルバッグです。17Lの大容量で、バイクパッキングや長距離ツーリング、日常のライドまで、あらゆるサイクリングシーンに対応します。付属のサドルラックサポートでバッグを安定させることができます。

¥28,600 (税抜: ¥26,000)

容量 : 17L
重量 : 約 650g (サドルラックサポート込)
素材 : 1000 デニール・ミリタリーグレードコードュラ
サイズ (WxHxD) : 57 x 28 x 15 cm
カラー : ブラック

Harrop Barbag: 軽量でコンパクトなハンドルバーバッグ



必要なものを手元に置いておきたいサイクリストのために設計された、軽量で多用途なハンドルバーバッグです。4.5Lというコンパクトな容量は、日帰りライドや通勤、ちょっとしたツーリングに最適で、工具やスナック、ジャケットなどの小物をスマートに収納できます。

¥13,200 (税抜: ¥12,000)

容量 : 4.5L
重量 : 約 240g
素材 : 1000 デニール・ミリタリーグレードコードュラ
サイズ (WxHxD) : 28x14cm
カラー : ブラック

Cambrian Lightweight Saddlebag: 持ち運びに便利な 16L 防水バッグ



長距離ライドから通勤まで、幅広いニーズに対応するコンパクトなサドルバッグです。16Lという容量は、日帰りライドや軽めのツーリングに最適で、荷物をしっかり収納しつつもバイクの重さを気にせず走れます。

『パッグマンアダプター』を始めからセットされた『QR』モデルも用意。

ベルト : ¥22,000 (税抜: ¥20,000) / QR : ¥23,100 (税抜: ¥21,000)

容量 : 16L
取付け : ベルト / QR
重量 : 約 540g
素材 : 1000 デニール・ミリタリーグレードコードュラ
サイズ (WxHxD) : 30 x 32 x 16cm
カラー : ブラック

Pennine Top Tube Bag: 手軽な 1.5L 収納バッグ



ライド中に必要な小物をすぐに取り出したいサイクリストに最適なコンパクトなバッグです。1.5Lの容量は、スマートフォン、財布、工具、補給食などを入れるのにぴったりで、通勤や日帰りライドをより快適にしてくれます。

¥8,360 (税抜: ¥7,600)

容量 : 16L
重量 : 約 700g
素材 : 1000 デニール・ミリタリーグレードコードュラ
サイズ (WxHxD) : 30 x 32 x 16cm
カラー : ブラック

北関東の町巡り

奥田茂雄



数年前、車移動で北関東の町巡りボタリングを幾つか行つた。野と山の境の町々をそれぞれ日帰りでまわつたのである。足利、佐野、栃木、その方面ひと段落ついてしばらくご無沙汰だったので、また行ってみようと思う。様子は分かっている場所なので、今度は一泊でボイントを数珠つなぎにして一網打尽に走つてみたい。別々に巡った町をつながりとして把握しておきたいという気持ちもある。

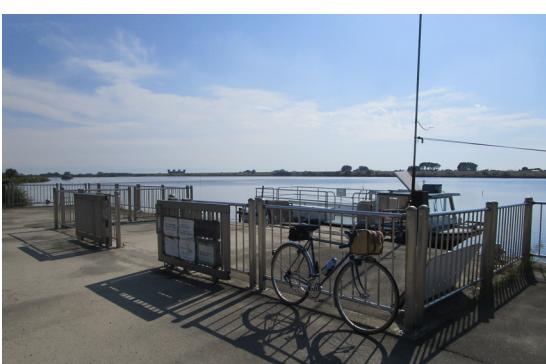
まず泊まりを足利に決めた。歴史ある静かな町である。先に足利から栃木まで、国道2・9・3号線を中心においと過去ルートとはあまり被らず、初めての道が多くなった。足利までの一日目をどうするかは迷つたが、利根川の赤岩渡船と太田市の金山城址をメインとして、熊谷から走り出す短めのルートにした。最近のパターンで半分移動日のようなつもりである。

天候を見計らつて日程を決め、前日に宿を予約する。ほぼ平地の気楽

な観光サイクリングであるが、山城の跡が二か所あるので多少の上りはある。最近は全国でクマの出没が話題であるが、足利にも渡良瀬川の河川敷に続けて出たらしい。遭いたくなきなあ。いまや関東の市街地でもクマの心配をしなければいけない時代なのだろうか。

● 一日目

10月23日、いつもの遅い出発で熊谷には10時過ぎに到着する。静かな



駅前で輪行袋を開けてのんびり組み立て、出発は11時ちょうどになつた。久し振りによく晴れた日だ。今日は大した距離ではない、適当に道を選びながら走り出す。ほどなく田園地帯となり、関東平野の田舎道をゆっくりと進む。途中鬼滅の刃のキャラクターの案山子とかあって驚いたが、ハロウインの飾りだらうと気が付く。

利根川が近づくと萩野吟子記念館の看板が現れたのでそちらに行つてみると。日本で最初の国家資格を持つ女性医師なのだそうだ。利根川沿いの俵瀬という集落の端の方に長屋門風の記念館がある。サイクリングロードの休憩所も兼ねているようだつた。

埼玉県側だと船着き場の手前の河川敷に小屋とバス停があり、そこにポールが立ててあつて黄色の旗が用意されている。それを掲げると対岸に常駐している船が迎えに来てくれる仕組みである。実は自転車仲間でここに来ようという話が最近あつたが、雨で計画が流れた。そういうこともあつて来てみたのである。

色褪せた黄色の旗を上げてしばらく待つと、首尾よく船が対岸からやって来て無事に乗ることができた。僕一人のために申し訳ない気も

するが、利用実績を上げるために貢献した方がきっと良いのである。鏡そこから少し利根川を遡つたところに赤岩渡船がある。群馬県千代田町の赤岩と埼玉県熊谷市の葛和田を

結ぶ、人と自転車のみが対象の、県道扱いの小さな無料の渡船である。そこは話には聞いていたが初めて乗る。サイクリストの利用が結構多いそうだ。もう観光目的でない渡し舟、関東ではここだけなのかな。

埼玉側だと船着き場の手前の河川敷に小屋とバス停があり、そこにポールが立ててあつて黄色の旗が用意されている。それを掲げると対岸に常駐している船が迎えに来てくれる仕組みである。実は自転車仲間でここに来ようという話が最近あつたが、雨で計画が流れた。そういうこともあつて来てみたのである。

渡つた先の赤岩は静かな集落だった。目立つ煙突が一本、古い造り酒屋がある。江戸期は川港として栄えたらしいが、河岸は衰退するとあつたという間で、その後河川改修で港の跡形もなくなってしまう。

ここから太田までは幹線の県道走りである。あまり道幅に余裕がない交通量が多い。まあ爺さんなりに快走のつもりで走る。用水路に沿つた道を行き、大泉町の小泉城址の公園で休憩する。しかし気のせいかな感じ

がする。その先スバルの工場の横の並木道を延々と行き、少しくたびれてやつと太田の町に着いた。

太田には以前に金山城址と新田荘遺跡を巡るために来たことがある。今日は金山城址だけ立ち寄るつもりだが、山の上にあるのでまずは上りである。松風峠に向かう最初がきつい。城跡への道に分かれると緩やかになる。以前に一度来ているので案外なるほども山の城跡に到着。

ここは石垣が素晴らしい。結構人が来ていた。金山は足尾山地から少し離れて平野にぽつんとある山だが、城跡からは北の方に展望が開けた。山頂には新田義貞公を祀る新田神社がある。

しばらくするうちに日が傾いてきた。今年はいつまでも暑かつたが、やはり秋なのだな。城跡の石垣に当たる太陽の光の具合がさつきとともに

違う。

来た道を戻り、松風峠を越えて北に降りる。近くに曹源寺さざえ堂といいうところがあるらしいのだが、3時までの拝観なのでもう間に合わない。足利に向かうとする。

相変わらず交通量の多い道を行き、看板だけの県境を越え道なりに渡良瀬橋に着く。森高千里の歌にもなった橋で、渡れば足利の町、向こうの山腹に織姫神社が見える。まあそれよりも橋の下の渡良瀬川の河川敷が気になる。昨日だつたか、そこにはクマが出たそうだ。栃木県のこのあたりでもクマは結構いるらしく、

本日の走行約50km、やはり予想したお菓子で、小樽が有名だそうだが、僕の郷里の伊勢にも昔あつたのだ。

足利のはどんなものかと楽しみだつたが、ちょうど屋台は売り切れ店じまいの最中で残念だった。足利市には中世には伊勢神宮の莊園があつたり、伊勢神社という神社があつたりして妙に郷里と縁がある。今日の泊まりは足利氏の居宅だった錢阿寺のすぐ向かいのビジネスホテルにした。足利学校もすぐそこで立派に開かれた寺だが、奥州

翌24日、国道293号線で市街を抜け、まずは権崎寺跡に向かう。権崎寺跡は町外れの野と山の境の小さな谷間にある遺跡である。中世に足利義兼により開かれた寺だが、奥州が遺構として残っている。以前にも平泉の毛越寺の影響を受けたといわれる淨土庭園があり、その庭園の池立ち寄つたことがあるが、その時は毛越寺の庭園跡がどんなものか知らないが、昨年毛越寺の池を見て、やっと権崎寺の池が何であるか腑に落ちた。今は何にしろ池しかない場所である。遺跡の敷地の隣にコスモスが咲いている。今日もいい天気である。朝の最初のひと走りの後の休息、ベンチに座つて池を眺めながら

国道に復帰して先に進む。293号線というのは結構不思議な道で、北関東の平野と山の境目辺りを大きくぐるっと回っている。人里と自然の微妙なバランスのエリア、その人里寄りのところをこつそり繋ぐ地味な道である。越床トンネルを抜けて一山越えると佐野市である。

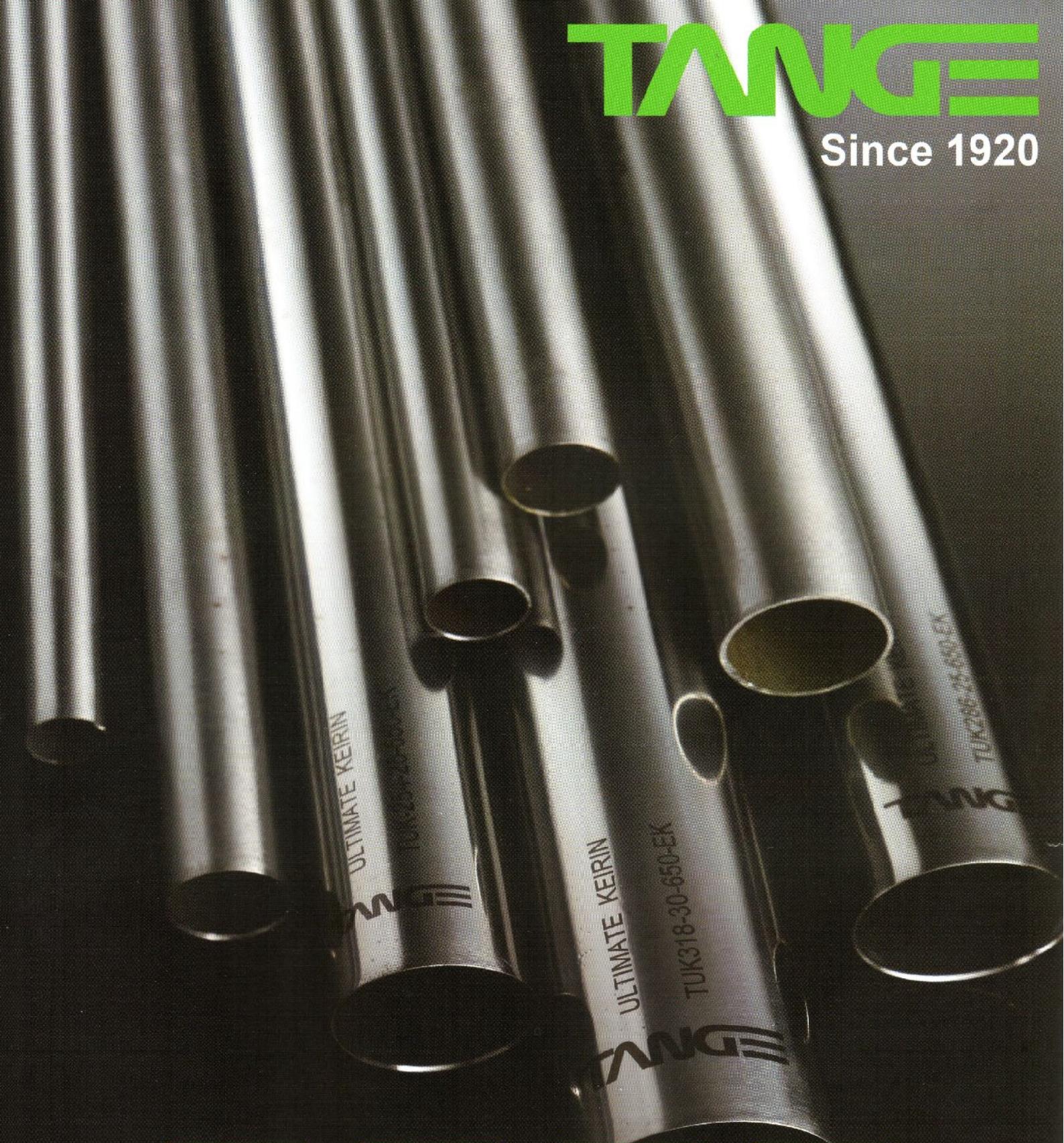
降り立つと田園が広がるが、向こうの山の方に磯山弁財天の赤いお堂が見え、そちらに向かう。山の麓には美しい湧水の池があり、出流原弁天池と呼ばれる。奇しくも今日の午前中は池巡りである。弁天様のお堂は懸崖造りで、急な石段を登つて行く。そう大きくもないお堂からは南の野がよく見える。赤く塗られていて安っぽく思うが、鎌倉時代の建物なのだそうだ。

その先も国道を走り、田沼の町から唐沢山城址に向かう。平野から立



TANGE

Since 1920



TANGE日本総代理店：株式会社エンマバイシクルワークス
URL : <http://www.enma-bicycle.co.jp> E-mail : info@enma-bicycle.co.jp

連作・大弛峠

峯村啓雅

●1日目・大弛峠

前日に、川上村が誇るご当地スパーー「ナナーズ」で買い込んだお昼をフロントバッグに詰め出発。辺り一面高原野菜の畑で、それ以外の物がない。

煙を抜けて峠への分岐で獣対策用の大音量装置に引っかかる。耳がおかしくなりそうなので、大弛峠への分岐の写真を撮つたらすぐに出発。最初は舗装路で、おしゃべりしながら進む。

I氏の話は、着ている白神山地Tシャツの話や自転車の話から、次第に仕事の話や今後的人生の話になり、重い。だいぶ重い。精神的に持たなくなる手前で川が見え、少し橋の上で休憩しましようと言い、強制的に話を終わらせる。ここで、ナナーズで買った揚げドーナツを食べて休む。

橋を渡つたらすぐダートに変わった。

今回の自転車は、私が34B、I氏が36Bである。乗つて行ける程度のダートでは全然ないので、峠まで押しきが続く。

途中、MTBの二人組が上つてきて、挨拶をすると、「うわあ、ランドナーだつ！ 変態だ……」と言われる。

まあ、こんなとこMTBでもやつとの感じのダートですから、言われるのも仕方ありません。

「次に来る時は、もっと太いタイヤの自転車で来ましょう」とI氏。私もなぞき同意。では、どんな自



転車にしましょうか？ と太いタイヤの自転車の話になる。

峠が近くなるにつれ、道がより荒れてくる。落ちている石も黒曜石ほどではないが鋭い感じだ。とにかくタイヤが無事であるようにと祈り、進む。

先ほどのMTB二人組が下つてきた。「あとちょっとですよー」と言い、颯爽と行つてしまつた。

「あとちょっと」。この手の「あとちょっと」はあまり信用できないのだが、そこから5分くらいで峠に着いた。「あとちょっと」としては優秀ではないでしょうか？

大弛峠、標高はWEB版地理院地図で2359.7mを指している。時刻は、12時半。心地よい風が流れている。お昼にはちょうどいい時間だ。

峠で写真を撮り、でっぱつ。タイヤに気を遣い、慎重に慎重に下る。乗つたり歩いたりの繰り返しが意外に疲れる。I氏はもう先に行つてしまつて見えない。次第に乗車率が上がっていき、I氏に追いつく。

I氏はご機嫌で走つている。確かに、途中、軽く締まつた砂道があり、車は砂を撒いて走つて見える。

I氏は、長野県のご当地パンである「牛乳パン」をおいしそうにほおばつている。さすがに牛乳パンだけでは物足りなかつたのか、近くの山小屋でカレーを食べていた。峠では金峰山に登ると思われる登山客の車やバイクだけで、自転車は私たちだけだつた。

カレーを食べ終わつたI氏はベンチで横になり爆睡している。まあ、

川の水を少しだけ試みることに。

I氏は、「やめときます」と試飲を拒否。まあ、上には何もないです

から、少しくらいは大丈夫でしよう

と思ひひとくち。正直言つてとても

おいしかつた。ふたくち目をいこうとしたが、少し心配になつたのでやめておく。

あとは舗装を下るだけだと思つて

いたが、忘れていた。宿を出たらすぐ下つたんだつた。最後の最後で宿まで1kmくらい上りが待つていて。

今日は、標高が高いだけでこんなにも涼しいということを改めて感じた一日だつた。2日目の三国峠については、I氏にバトンタッチしてしまおう。



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



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



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

他の追随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！



カワカミサイクルワークスの

自転車こぼれ話

軽量車への挑戦

7

川上伸一



本誌に掲載させていただくにあたり、カワワニ
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。

●素材による軽量化

軽い！ 強い！ 鑽びない！ 謙

の宇宙素材チタン！かつては、こんなキャラッチフレーズでアピールしていたチタンも、眼鏡フレームに

釣竿でカーボンの優位性を知つていたのでとても新鮮だった。僕が知らなかつただけでそれらの比較となるチタンフレームはすでに作られ販売されていた。

けなくなり、「プレミア価格や非売品」になつてゐる物も多かつた。コレクション第一号はカノンパスーパーレコード旧型リヤメカ、中学生の時力タログを見てこれが自転車にのめり込んだ原点といつてもいい。

物、古い物、といつてもせいぜい1970年代、チタンを使った製品も多く気持ち的にはまだデッドストックで手に入りそうだったフジチタンフレームを使ったロードレー サーにするつもりだったが、乗るならオーダーメイド、憧れのトーエイを現在のプログレス三島さんにお願いし、完成したのはセンタープル直付、フレンチブルーのスポルティフだ。

した。中学生の時父の友人で旋盤加工をしている方からチタンの円板を数枚貰い、切ったり削ったりしたことはあるが、溶接加工をするのはそれから20年ほど後になる。

● 変わりゆくフレーム素材
スチールフレーム以外で

アのアランがアルミフレームを販売していたが安い物ではなかつた(後にもつと古くからバラやサブリールなどがあることを知る)。先輩方が多くはこのアルミフレームより直付などを多用した薄肉クロモリオーダーフレームの方が軽くできると知っていたと思うし、何より見た目の手作り感が良い。

当時毎月読んでいたサイクルス
ポーツ誌ではアマンダス・ポーツの千
葉さんが新素材フレーム、特にカーボ
ボン素材の研究を連載されており、

●軽量パーティ集めから古い物へ

自作軽量車と同時に趣味の自転車作りも考える。自分で最高と思ふ完成車を目標に部品を集め始めたが、その頃すでにショップでは見か

トーナメントでシミツツ巡りを始めた
から数珠つなぎで友人が増え、ソ
リンクやイベントの参加も多くなつ
た。先輩方のコレクションを実際に
手に取ってみたりアッセンブルされ
た完成車を見る（拝む）こともでき
た。ただカタログで見たマファット
やサンプレーのテルリン系パークには
あまり触手が伸びなかつた。多くの
ショップ店長から、弱い、割れるな
どと聞いていたからかも知れない。
軽量化の研究になるとジャンク
パーツを貰つたりもした。

サラリーマンから自営業に変わつ
た1980年代の終わり、バブル景

気の恩恵なのか毎日が慌ただしく休む間もない。納期が間に合わなければ家に帰れないどころか徹夜も当たり前で、ティグ溶接の練習には十分すぎる。その頃から給料は自転車部品の他に、仕事関係の見本市でカーボン製品の会社にサンプルとして注文する各サイズのパイプなどの自作軽量車用の素材に消える。

千葉さんのカーボンフレームはアランなどのアルミラグではなくクロモリを使っているらしいが、僕も模型でさんざん接着構造を作ってきた。せいか、アルミとカーボンは熱膨張の違いで剥がれやすいのではないかと思った。その後千葉さんは現在のようなカーボンで一体になつたフレームも完成されたが、僕はラグ部分にチタンの使用を考えていた。熱膨張の差が小ささうな上に鑄びの心配がなく、クロモリより軽い。話がチタン+カーボンフレームの製作にまで飛躍してしまったが、この組み合せはまず1992年の人力ボートレース参加に向けて製作のフレームでテストされたが、ここで大きな挫折を味わうことになる。

●マグネシウム素材

マグネシウム合金はアルミよりも重が小さく、軽量化するには重要な素材だ。特にモータースポーツの分野ではホイールや铸造性の良さからミッションケーズ、カバー類に使用される。ただ自転車用ではあまり使われていないようで、スギノからマグネラというクラシックが発売された記事を見たが、実在したのだろか。

ロードバイクがアルミニフレームの時代に有名メーカーからマグネシウム溶接フレームが作られていたが、他にアルミ系のメタルマトリックスなど、実際に目にしたり加工する機会がない素材は素人の自作用で使うには危険すぎるし、僕自身マグネシウムを使うつもりはない。

に荷重を加えたり曲げたりを何回も繰り返すというのはあるが、同時にチエーンに動力を加えてクラシックを回転させるのはあるのだろうか。自転車に乗っている人は気付かなかつたが、かなりの振動が発生しているはずだ。トップクラスの選手と同じ回転数での長時間はありえないが

テストしたりしたことはなかつたのだろうか。人が動かす自転車は感覚的な部分もある。もしかするとともに優れたクランクシステムが誕生するかも知れない。

そんな事を思いながら今度はチタンボディにカーボンブレードを使へば、プラットフォームにしてやつ。こ



①タイムチタンマグネシウム、チタンシャフトにマグネシウムボディ、これは全体がコンパクトにまとめた二重構造で211 g
②その後登場したカーボンボディではスチールシャフトの廉価版でも僅かに軽い234 g

●マグネシウム素材

マグネシウム合金はアルミより比重が小さく、軽量化するには重要な素材だ。特にモーター・スポーツの分野ではホイールや鋳造性の良さからミッションケース、カバー類に使用される。ただ自転車用ではあまり使われていないようで、スギノからマグネラというクランクが発売された記事を見たが、実在したのだろうか。

話はサラリーマン時代に戻り、懇親会でX-1（共にスチールシャフト）に交換し、その前後ブレードをカーボン板で作った。ショートブレードは使わないでその分高さを低くする。これにトーキリップ、ストラップの組み合わせ、しかしカーボンは衝撃に弱く、どこかにぶつけたのが外側の一部が欠けてしまっている。これがアルミなら少し曲がるだけ済むのだろう。

ペダルを軽くしたいのには理由がある。自転車フレームの強度をテストするのに、ハンガーやBBの部分

千葉さんのカーボンフレームはアランなどのアルミラグではなくクロモリを使っているらしいが、僕も模型でさんざん接着構造を作ってきたせいか、アルミとカーボンは熱膨張の違いで剥がれやすいのではないかと思った。その後千葉さんは現在のようなカーボンで一体になつたフレームも完成されたが、僕はラグ部分にチタンの使用を考えていた。熱膨張の差が小さく上に読みの心

ロードバイクがアルミニフレームの時代に有名メーカーからマグネシウム溶接フレームが作られていたが、他にアルミニ系のメタルマトリックスなど、実際に目にしたり加工する機会がない素材は素人の自作用で使うには危険すぎるし、僕自身マグネシウムを使うつもりはない。

に荷重を加えたり曲げたりを何回も繰り返すというのはあるが、同時にチエーンに動力を加えてクラシックを回転させるのはあるのだろうか。自転車に乗っている人は気付かなかつたが、かなりの振動が発生しているはずだ。トップクラスの選手と同じ回転数での長時間はありえないが

テストしたりしたことはなかつたのだろうか。人が動かす自転車は感覚的な部分もある。もしかするとともに優れたクランクシステムが誕生するかも知れない。

そんな事を思いながら今度はチタンボディにカーボンブレードを使へたプラットフォームにしてやつ。こ



⑦スポーツ、ペダルシャフト用など各サイズの棒材。100%カーボンだがこれらは30年以上前の物で現在では低グレードカーボンなのですべて廃棄しなければならない。

⑥フレームパイプ用のため未使用の釣り竿とメーカーに注文したストレートやテーパーのカーボンパイプ

⑤アルミボディにチタンシャフト、170 g。三輪車レースに使用したのはアルミの方、マグネシウムは転倒時に割れそうな気がする

④マグネシウムボディにチタンシャフトのフラットヘッドアル 171 g。あまり変わらないがアルミペダルがアルミスパイクピンなのに效しまグネシウムはピンもチタン製のとうだ

③カーボンボディにチタン
シャフトは193g



自転車遊びのいろいろ そのまとめ

渡辺洋一

4月に古希を迎えた今でも自転車遊びを楽しんでいます。歳をとるにつれて若い時の楽しみ方とは変わつて、きたものの、自転車を通じての遊びは私の人生の一端を担つていているのである。自転車の何が面白いのだろうか。これまでサイクルフィールド誌に「自転車遊びのいろいろ」を掲載していただき、主に部品ネタを記してみた。最後のまとめとして自転車遊びに至つた経緯などを述べてみようと思う。

●大学のサイクリング同好会

中学から高校にかけて同級生と一緒に日帰りサイクリングをしていました。フェリーで行つたマザー牧場 国道20号線で行つた相模湖、帰りが遅くなつた三浦半島など、自転車で遠くに行けるというワクワク感が原動力であったと思う。

●神田のアルプス

●**神田のアルプス**
大学からの帰り道にアルプス自転車工業の旧店舗があり、先輩に連れ行つた。その後も多くの輪行を経験し、遠くまで自転車で行ける楽しみを満喫している。

●ショップ巡り

● ショップ巡り
同好会に入つてからサイクルス
ポーツ誌とニューサイクリング誌を
読み漁つて多くの情報や知識を得る
ことができた。さらに広告もよく見
忘ることはない。

輪行

●輪行

示してあつた。白いつなぎを着たメ

●整備から組立に

●整備から組立に
部品などへの興味が高まると、当然のように輪行車の部品を替え始めた。カンティブレーキをマファックのクリテリウムへ、アルプスで教えてもらつた6本組から8本組への変更などである。ハブ、ペダル、BBの分解とグリスアップをして一通りの組立ができるようになった。また、BS独自のBBを68mm幅に削つてマキシムからプロダイクランクに替えたこともした。しかし、マスプロロ車では限界があることから、自分専用のランドナーへのあこがれが高まつていったのである。



入った。一緒に入会したT氏は自身で改造したBSのSS-10を所有しており、自転車への造詣は私の比ではなく、いろいろ教えてもらったところから彼の影響はとても大きかつた。

A vintage color photograph captures a man in a light-colored shirt and shorts riding a bicycle along a paved road. He wears a white cap and sunglasses, looking towards the camera. The road curves through a lush landscape of green trees and bushes. In the distance, a massive, rugged mountain range rises against a clear blue sky, its slopes covered in dense vegetation.

そんな多くのショッピングの中で稻荷町の横尾双輪館はロードレーサーを中心で独特な雰囲気であった。当時の横尾双輪館はガラスの引き戸であり、開けて店内に入ると物静かな店主が出迎えてくれた。初心者の質問にも優しく答えて下さった。店内には学生には手の届かないカンパニーヨーロの部品が多く展示されており、いつかは手に入れたいと思つた

A collection of Shimano tools including a chain whip, lock ring tool, and various wrenches.

上に吸収することができ、自転車が大学生活において大きな存在となつてしまつたのである。

られて入った店内は衝撃的であつた。店内には注文主を待つてゐる数台のクイックエースがあり、少し高

ものである。現在はビルになつた横尾双輪館の店主は今でも健在で、長谷川さん曰く「横尾さんは東京で最

● 東観社



先輩達が乗っていたトーエイが素晴らしく、一学年先輩が北浦和の東観社にランドナーフレームを注文する機会に同行した。二年生の5月には学業を頑張るという条件で足りない分を親に出してもらい、東観社に行つてランドナーフレームを注文した。以前から買集めていた部品で夏に完成させ、奥口見ツーリングに行った。

パールホワイトであつた塗装は多くの輪行でキズが増えたことから、塗り替えに併せてホークの作り替えとフロントキャリアとサイドキャリアをつけてもらつた。その後、数日間のツーリングで大活躍をした。

学生時代の最後にはWOスポルティフ、社会人二年目にロードフレームのレーム、管理職になつた1997年にWOスポルティフフレームを注文して三ヶ島、極東、本所工研など多くの自転車を頑張るという条件で足りない分を親に出してもらい、東観社に

作り替え、翌年にはチューブラーとスバルティフフレームを注文した。2006年の山口単身赴任用にはスタンダードロードフレームを無理言って三ヶ月で作つてもらい、エルゴパワーのオールカンパを完成させた。

TとTOEIのマークの自転車が私のスタンダードになり、現在ではトーエイだけが私の愛車になつてゐる。山田さんにお願いした最後のロードフレーム以外は星野さんのアドバイスをいただき、私の未熟さをカバーすることができた。

● 国産部品

少年時代に乗つていたBSのオーバル10にはスキッターとスパートが付いていて、サンツァーというメーカーを知つた。その後、シマノも知ることになり、最初に購入したシマ

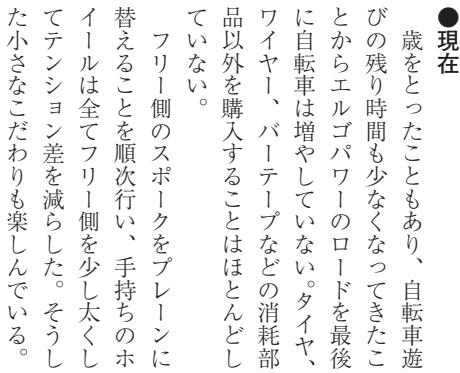


ドバイスをいただき、私の未熟さをカバーすることができた。品よりも安かつたことと、外国部品を模倣した傾向にあつたこともあって軽んじられていたようである。しかし、高い外国部品を買うことができなかつた学生にとって国産部品は手が届く価格で、ありがたかった。



● 外国部品

学生時代になんとか買った外国部品はマファック・クリテリウムとブレーキレバー、スープーチャンピオン650Bと700C、キヤニオンマッドガード、ユツチンソン42B、セデイスチエーンなどで、一万円を超えた部品はイデアル90軽合ベース



● 現在

歳をとつたこともあり、自転車遊びの残り時間も少なくなってきたことからエルゴパワーのロードを最後に自転車は増やしていない。タイヤ、ワイヤー、バーテープなどの消耗部品以外を購入することはほとんどしない。

フリーサイドのスポーツをプレーインに替えることを順次行い、手持ちのホイールは全てフリーサイドを少し太くしてテンション差を減らした。そうした小さなこだわりも楽しんでいる。

とカンパレコードスマールハブだけであった。いずれも小遣いやバイクだけは怠つていない。振れ取り、グリップアップ、消耗部品の交換をすることは立派な趣味となつていて。さらに、整備した自転車でのボタリングと日帰りツーリングを楽しんでいしている。

● 社会人になつて就職と同時にスカイライン2000GTをローンで購入したことから興味は車に移つていき、自転車から遠のいてしまつた。ツーリングの回数も減り、その後は結婚と子育て、仕事の忙しさもあつて自転車に関わる時間は激減していった。

前述のように管理職になつてからは自転車熱が再燃し、小遣いも増えたことから学生時代に買えなかつた80年代のカンパ部品を買い集めた。その結果、オールカンパのスプロテティフを作ることができた。スプロテティフのブレーキは昔のロードに付いた。余ったカンパ部品は予備となつていて。

● 自転車との会話

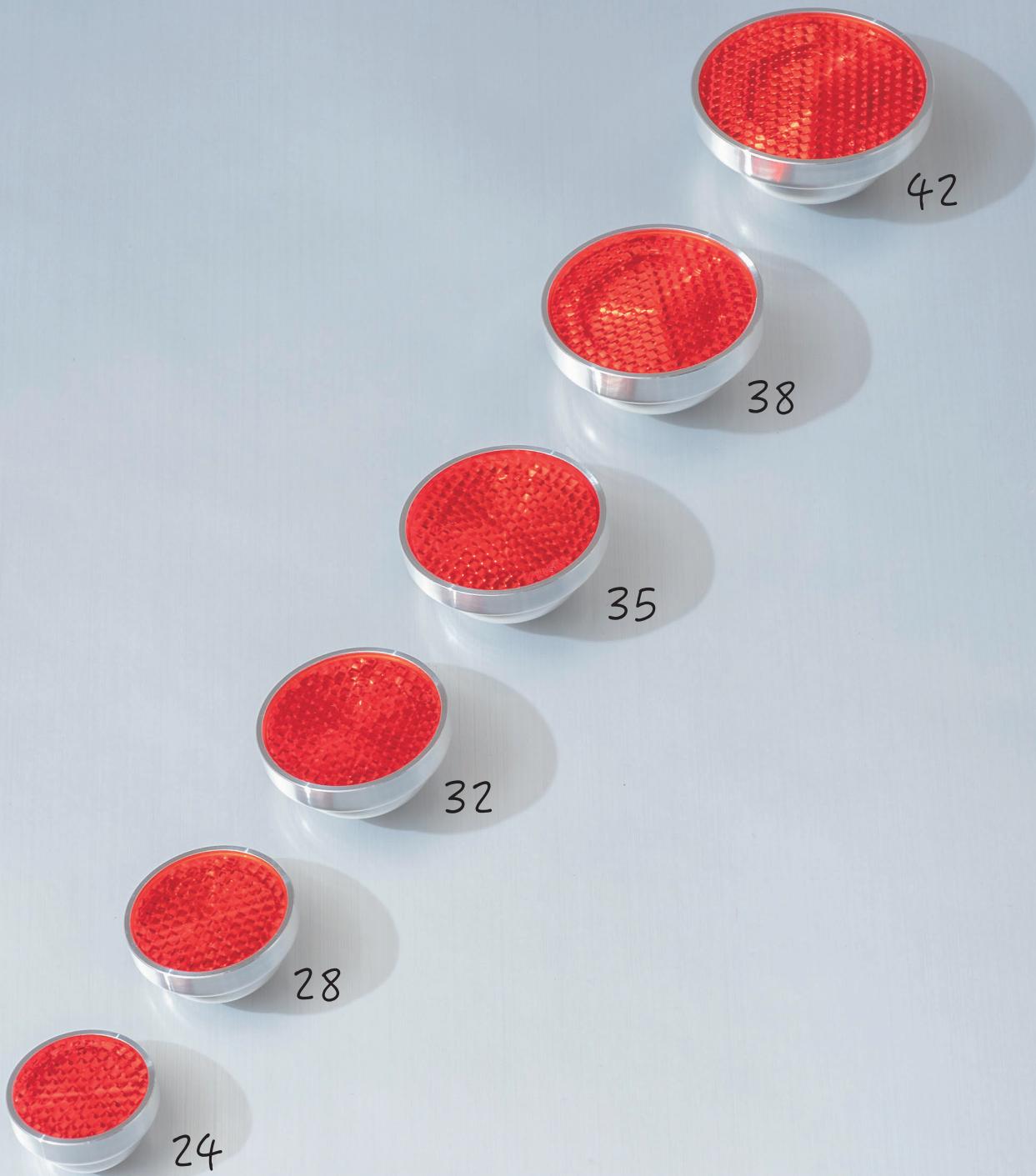
ポタリングをしているとチューブラータイヤと路面との摩擦音、変速機をチエンジした時の音など、自転車との会話が楽しくなる。輪行で行つた駅から走り始める時と走り終わつた時も自転車と会話しているようになる。また、走つてゐる瞬間に感じる風も自転車との会話かもしれない。

整備している時も楽しいものである。ワイパーを交換してメガネレンチで締めた感触、バーテープが綺麗に巻けた時、ブレーキゴムの修正など、いろいろな整備をしていると自転車の健康状態が分かるような気がしてくる。

ランドナーから始まつてスバルティフ、ロードという違う車種に乗るとそれとの会話も楽しい。バッグを支えるキャリアや雨のツーリングでのマッドガードの有難さはツーリング車で、軽快感はロードで、違う車種に乗るとそれぞれの楽しさを味わうことができるのだ。

まだ体調は良好で体力も残つていいので、もう少し自転車遊びを楽しもうと思うのである。

各サイズ揃っています！



お問い合わせ

kimuraseisaku@nifty.com

トランシーションの同時代性

ロードチャーレンの規格はつと変わつてない。 $\frac{1}{2}$ インチピッチの3／32インチ幅だ。国産ではリヤ4段までは厚歯(1/8幅)だったけど、ヨーロッパでは3段でも3／32幅が普通である。

で、何が困るかと言うと、今の高性能チャーレンをレトロなフリーヤリヤ変速機と組み合わせると、全然変速してくれないのだよね。原因はチャーレンの硬さ(横方向のしなり)なのだが、つまりこういうことだ。

昔のフリーとリヤ変速機の間にはある程度の距離があつたのに、今時のカセットと変速機はものすごく近い。それに応じるために、現行の高性能チャーレンは横方向が極めて柔らかいのです。それをレトロな組み

桜井：シクロランドナーを使つて、自転車で走つてもらえばわかりやすい。あれが現役であつた1930～50年代のイラストなんかを見ると、台座が随分前の方につけている。当然変速機とフリーホイールの距離はものすごく遠い。反応も鈍くて、いわゆるガラガラガツチヤンという動き方だ。あそこには組み付けたなら、まともに変速しないのはわかるでしょ。

自分でコツコツと集めた旧型部品で完成車を組もうとしている人が、往往にして陥る罠がチエーンの選択だ。

GO's View

合わせの自転車に付けると、変速機の動きをチエーンが吸収してしまつて、結果として変速しないという事態になるのだ。

まあねえ、工業規格としては全く同一だし、高級なチエーンならより高性能だろうし、ということでそういう組み合わせにしてしまうのもわ

もその設定は時代と共にちゃんと進化していく、近年のレトロモデルでは随分とリヤエンド寄りに取り付けられている。変速時間も短縮されている。まあ、変速なんぞを考慮してない昔のチエーンだと、あのくらい離れた場所からでないと変速できなかつたんでしようけどね。

**CATENA AD ALTA RESISTENZA
PER CICLO DA CORSA**

E V I B R E S T

1/2 X 3/32 SERIE SPECIAL ORO

VITTORIO FOSSATI sas. di L. GHETTI e C. 20050 SOVICO (Milano)

PRINTED IN ITALY



ければならないのだ。そこで重宝されたのがこのクイックレリーズ機構だ。当時のランドナーには普通に輪行の機能が備わっていて、クイックレリーズハブはあたりまえの装備だつた。ランドナー＝輪行車だったのだ。それどころか輪行とは程遠いツーリズムやキャンピング車にも採用されていた。

冬の峠道で手がかじかんでウイングナットがうまく回せなかつたという経験がきっかけとなり開発されたのがこのクイックレリーズ。それ以後世界中のロードレーサーに採用されるようになつた。ということで、カンパニヨーロ社のブランドマークにはクイックレリーズが描かれている。

それは旅行用自転車にも普及した。日本には、古くから「輪行」と呼ばれる特有のサイクリングスタイルがある。それは公共交通機関を用いて自転車を運び、目的地でサイクリングを楽しむというものだ。多くのサイクリストがそうして遠隔地でのサイクリングを楽しんできた。そのための自転車は「輪行車」と呼ばれた。ただしそこには厳格な規則があり、公共交通機関で自転車を運ぶ時には自転車を分解し、袋に收めな



ところが、超長距離旅行用自転車やキャンピング車にはクイックレリーズハブはさほど必要ではない。車輪を外すことなどめつたにないからだ。そればかりか重装備だつたり悪路を走つたりした場合、曲がったり折れたりという强度的な問題も発生したからだ。筆者も何度か経験した。

ただし高品質なハブを採用しようとするとその全てがクイックレリーズ式ばかりで、ソリッドシャフトのハブはなかなか見つけられない。しかもそれらに一般車用のソリッドシャフトを組み合わせてみようとしても、クイックレリーズ用のハブシャフトと一般車用のハブシャフトは同じ日本製でもネジの規格が違うため交換ができない。

そこで色々調べてみたところ、トルクレーサー用のハブシャフトとクイックレリーズ用のハブシャフトが同じ規格であることが解り、玉押いやスペーサー、ロックナット等そのまま組み合わせることができた。しかもロックナットは美しいものが多く高級感もあつた。さすがに当时的なハブだ。

ところが、超長距離旅行用自転車やキャンピング車にはクイックレリーズハブはさほど必要ではない。車輪を外すことなどめつたにないからだ。そればかりか重装備だつたり悪路を走つたりした場合、曲がったり折れたりという强度的な問題も発生したからだ。筆者も何度か経験した。

RETRO CYCLES

様麗堂 せんろくどう

- アレックスサンジェグランツーリズム 540mm青メタ・メッキ多數 38B3×5速シクロランドナーNo.31 ×
シートピラー・システム・ブレーキ・FD・フロントバッグサポーターはサンジェオリジナル部品
ソローニュ前後パニア & フロントバッグ付き中古美品¥700000
- エバレストコルサドウエミラロードフレーム C-T530mmトップ 530mmエンド 126mm白 1981年中古¥30000
- ユーラーサクセス前期型変速 3点セット新品¥30000 ●極東プロラックス新品元箱¥5000
- カンパレコードピスト LF36H120mm BSC 新品元箱¥50000
- 初代シユバーブクラシクセット 165mm +52×42T (144) BB付き新品¥25000
- スープルグリップ茶色・軟らかいです新品¥20000
- ナショナル FF-292S 単2×3本・中古美品¥5000 ●ノーベル・メッキ懐中電灯単1×3本・中古¥3000
- ブルメル軽合ガード 27吋用・幅54mm センターリブ・ステー取付金具はオフセットタイプ黒マッドラップ
丸形リフレクター付きステー無し新品1台分¥10000
- ブルメルスプリントベローチェ赤メタ・ステー取付金具はオフセット・ステー無し新品1台分¥8000
- アドホックインテグレール中古美品¥20000
- アドホックインテグレール改(ホース式)+カンパ角付きアダプター中古美品¥20000
- TA ポルトサック茶色ネジどめ跡有り中古美品¥4000
- ALE プラボトル赤・新品¥3000 ※1970年代イタリアンレーザーに如何

※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

然重装備で悪路走行も多いアドベンチャーのサイクリングでもトラブルは皆無だった。

一つ問題なのが、トラックレー サーのシャフトはリアエンド幅が 126mm 以上ある場合使えないこ と。筆者の世界一周車はリア 5 段で エンド幅 120mm だったので問題は なかった。マウンテンバイク用では、 クイックリースハブシャフトと同じ ネジ規格を持つソリッドシャフト がリリースされた時代があり、リア エンド幅 126mm 以上の自転車でも 問題なく使える。

ちなみに筆者の旅行用自転車は全 のものに替え、車輪の脱着を容易にするため、ネジを切り直したワイン ゲナット仕様としている。耐久性と 使いやすさ、美しさも手に入れるこ とができる。

●プラスティックパーツ

プラスティックパーツには要注意 だ。軽量でデザイン性がよく、また

多い素材ではあるが、強度面で他の 素材に劣り、メンテナンス性も悪い。 著しい短所としては外力や光 線、熱や温湿度変化、油脂や薬品、 霧雨気等の影響を受けやすいところ があげられる。

プラスティックに外力を与え続け ていると分解してしまったり変形し てしまつたりすることがある。また 光酸化劣化という太陽光線によるプ ラスティック特有の破壊を起こしや すい。さらに油脂や薬品、周囲の霧

開気によって劣化してしまうことも ある。特に構造体となる部分にプラス ティックが使われているものは禁 物。ダストキャップや蓋、シーリン グ部分にプラスティックパーツが使 われている部品も注意が必要だ。そ れらのパーツを失つてしまふこと で、その部品自身の耐久性にも影響 を及ぼしてしまうことになるから だ。

ゴムもプラスティックと同じよう な特性を持つが、タイヤやブレーキ ゴム、シリシングパーツとして欠か せないものもある。ただし消耗部 品であることを認識し正しく扱つて いれば大きな問題には至らない。 人のつくったモノには必ずやつて はいけないということが存在する。 自転車もまた同じ、特に長距離用の 自転車の場合は、長い期間その影響 を受けることになるばかりか、最悪 の場合、旅を短期間で終了しなけれ ばならないことになりかねない。こ こでも細心の注意が必要だ。



SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

「世田谷のボロ市」400年の歴史 「外国のノミの市」

ツーリング、ロードフレーム

◎当店も特価セール

キャリア、バッグ、タイヤ、チューブ、フリーホイール、マッドガード、ブレーキ、ディレーラー、チェーンホイール、リム、スポーク、旅行案内書……

「メンテナンス」超旧型、旧型。ダイヤコンベのカンチブレーキ、リターンスプリングがへの字型、ワイヤー切れると本体が車輪にいき、良くない。スプリングU字型は大丈夫。フロントキャリアは必ず付ける。プレートを前に付け、防いでいる。当店販売車、ハガキ連絡下さい。

「電池」リチウム、カドミウム電池の充電や捨てるときはビニール袋に入れる。

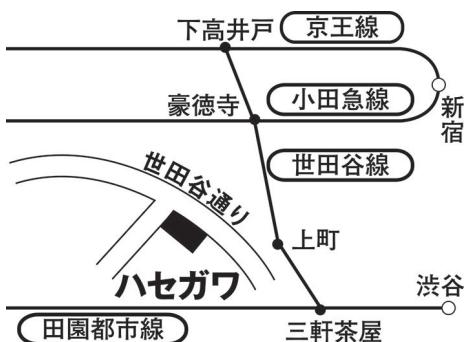
ランドナーパーツ専門店

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（H1-700C ¥6600、H2 アルマイト ¥13200、H2 ポリッシュ ¥13200、H3-700C ¥6600、H27C ¥11000、H27 モールトン、H29-26 隠ジョイント ¥9900、H29-26HE ¥8800、H29-350R ¥8800、H29-360R ¥8800、H30-330R ¥7700、H30-26N ¥6600、H30-26 隠ジョイント ¥11000、H35-340R ¥8800、H47- オリジナル ¥8800、H47C ¥11000、H50C ¥11000、H58） グランボア（PJ650 ¥8800、PJ700 ¥8800） プチジャン（700C 用 ¥20000）
アプレ・オリジナルアルミダーム ¥440、その他のダブルネジ各種、アプレ・オリジナル軸量スティ ¥2200、その他ステイ各種
リム（1本） グランボア（ハビヨン 650B ¥15400、ハビヨン・ヴィンテージ 650B、ハビヨン 700C ¥15400） アレックス [650B] EN24 ¥4400、DM18 ¥5500、サンエクシード [650B/32H,36H] ¥11000、[650A/32H] ¥10780、アラヤ 20A、KP-80 [650A, 26 ミリ幅 PV550g] ¥8000、ノグチ 650A [27 ミリ幅 EV570g] ¥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、エリール ¥5060、エキュルイユ ¥5940、エートル ¥5060、ルナール ¥5060、ルート・フォレスティエル ¥5060、バナレーサー（ツーリングカスタム 650 × 35A ¥4400、コルデラヴィ 650 × 38A・オープン ¥3520、アメ ¥3520、650 × 38B・オープン ¥3520、アメ ¥3520、グラベルキング SS 650×38B ¥6600） ベンチ GP5000 650 × 28B ¥11000、仏式チューブ各種、バナレーサー TPU チューブ ハンドルバー（すべて 25.4） 日東（B132AAF [390、410、420] ¥5610、B135AA [390、420] ¥5280、B136AA [400、420] ¥5500、B112AAF [380、400、420] ¥5500、Mod.55 スペシャル [400-26] ¥7000
バーテープ VIVA・コットン（全 15 色） ¥1980、皮革製（グランボア ¥11000、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 ¥5800、BR-CX50 ¥12900）、ヨシガイ DC980 ¥7920、ディズナカンティ（シルバー）【シュー別売】¥5280、グランボア・シエット ¥22000、マファック・クリテ、レーサー ブレーキシュー（ディズナ・クロスカンティブレーキシュー ¥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 ダイアコンペ（135 ¥3850、139 ¥4950、175 ¥6270、179 ¥7150、204QC ¥5610、GC202 ¥7920、GC202Q ¥11220） シマノ・BL-R400 ¥5000、レバー バッド各種、日泉ケーブル各種
クラシック サンエクシード・ファンライド SXC ポリッシュ（165 ¥22000、167.5 ¥22000、170 ¥22000、172.5 ¥22000）、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 T.A. シクロツーリスト（アウター 42T ¥5610、44T ¥5720、46T ¥5880、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
ハブ（ボスフリー用） エネシクロ LFQQR (100-126, 130 32H) ¥15000、シマノ・デュラエース 7400 (100-120 [加工], 126 36H) サンツア・シュバープロ HB-SB00 (100-126 36H)
チェーン シマノ（CN-M9100 [12速] ¥8400、CN-HG901 [11速] ¥7910、CN-6701 [10速] ¥4210、CN-HG53 [9速] ¥3960、CN-HG40 [5-8速] ¥2280）、イズミ、カンパ
ペダル 三ヶ島（シルバンロード・ネクスト ¥11000、シルバントラック・ネクスト ¥11000、シルバンツーリング・ネクスト ¥11000、シルバン・ストリーム・ネクスト ¥11000、MASH ¥5800、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 シマノ、サンツア、サンエクシード、マイクロシフト、IRD
コントロールレバー シマノ（SL-R400 ¥5310、SL-7700 ¥10000）、サンエクシード（SXDT08 ¥6820）、ダイアコンペ ¥6380、エネシクロ ¥6380、ワイヤー各種
サドル ベルトウサイクル（ガリビエ [チタン] ¥40000） BROOKS [B-17 スタンダード] ¥25850、B-17S スタンダード [欠品中] B-17 チタン [黒、茶、ハニー] ¥44000、ブルーブ [黒、茶、ハニー] ¥39930、チームプロ ¥32780） サドルオイル（BROOKS [30g] ¥2420、[50g] ¥2970、イデアルサドルグリス [欠品中] ベルトウサイクル・サドルワックス ¥2200、レザーコンディショナー ¥1500、サドルカバー（BROOKS [サイズ M] ¥1980、サーファス ¥1430）
シートピラー 日東（S-65 [26.8, 27.0, 27.2] ¥10010、S-65・SM-2 ¥11550、SP-60 [26.0, 26.2, 26.8, 27.2] ¥3000、SP-75 [26.8] ¥2200、エネシクロ（27.2）¥8910
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 ¥13750、SP-731 帆布 ¥8360、SP-731 スペシャル ¥10000、DLX サイドバッグ [生成] ¥14850
輪行袋 オーストリッチ SL-100S ¥10000、SL-100 [ロード用] ¥10780
キャリア 日東（M-12 [在庫限り] ¥14300、M-15 ¥15000、M-18 [欠品中] NF-22 ¥11000、NF-23 ¥11000、NR-20 ¥11000、ZL-60P ¥19000、ZL-60T ¥19000、キャンピー F ¥35200、キャンピー R ¥35200、VIVA・DX サドルバッグサポーター ¥9680
ヘッドラーツ グランボア・ビンテージ ¥7700、輪行用 ¥4400、タンゲ・RB661C [在庫限り] ¥1870、タンゲ・MA60C ¥1870、丸石・アーレンキー脱着式輪行用 ¥3000
ボトルケージ 日東（R [欠品中] T ¥8690、80 ¥12760、500 ¥9130、L ¥9790）
インフレーター トピーク ロードマスター・プラスラー [L 是在庫限り] ¥4840、SKS VX ¥1980、ラピーズ 16.5+、ゼファール 18+
リフレクター キャム製作所（RF-24 ¥4000、28 ¥4000、28FL ¥2800、32 ¥4000、32 ラレータイプ ¥4000、33 スペシャル ¥3000、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・チーンステーパー ¥400、チャニピオン ¥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、輪行で行こう！ ¥2530、カンパニヨーロ変速機データブック ¥3000、サンブレックス変速機データブック ¥3500、ユーレーチェンジデータブック ¥3500、サンツア・変速機データブック ¥5000、シマノ変速機データブック ¥3500、カンパニヨーロ・コレクション ¥9000
その他 キーレイ・サイクリングステレスボトル・ドリック ¥5940（パッキンあります）、ルノン・ヴィンテージグローブ ¥4400
【以上 2025 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
オオマエシムシヨ
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・水定休)
www.velo-apres.com

サイクルフィールド

2025 年 12 月号

令和 7 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、短縮等の若干の改変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