



奥多野最奥のゲートをくぐる

自転車遊びのいろいろ

オーバースペックその2

CYCLE FIELD 2024

5



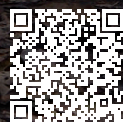
OnebyESU

心置きなく旅を楽しむアルミツアーモデル

901



TOKYO SAN-ESU





西上州・中ノ沢林道 奥多野最奥のゲートをくぐる

大前 仁

群馬県多野郡上野村。僕が高校生の頃から通っているこの村に日航機が墜落したのは昭和60年（1985年）のことだ。あれから40年近く、近隣の村に比べてひととき大きな変化を遂げてきたこの村に、中ノ沢林道はある。

上野村側からぶどう峠を上っていくと中ほどで分岐するこの林道は通年通行止めとなっていて、いつも入口のゲートは閉じている。国土地理院が公開している電子地図によればこの林道は中ノ沢に沿って枝沢を渡りながら高度を上げ、神流川本谷との間の尾根を越えて、本谷側に完抜けしている。距離は20kmちよつとだが標高差は1000mを超える。

神流川本谷にはかつて浜平鉱泉奥多野館という、静かな山間の宿を好むサイクリストや釣り人に愛された宿があった。その宿の廃業と前後してこの谷には上野ダムが造られ、県境を越えた長野県の南相木ダムとセットで揚水発電を行っている。発電所は上野ダムの地下にある。

中ノ沢林道の途中には県境を貫く御巢鷹山トンネルが掘られ、南相木ダムと上野ダムを関係者が行き来することができ、長野県側で厳重なゲートがある上に2098mの距離で標高差200m近くを駆け上る（上野村側から）ため、サイクリストにとっては「通りたい」とは言いづらいトンネルだ。

しかし、このトンネルを通るランニングレースが開催されると聞いて、僕はとても驚いた。その名は「上信国境ダム」のダムハイランドラ「ン」。中ノ沢林道から御巢鷹山トンネルを抜けて南相木ダムまで、県をまたぎ東京電力の許可も必要なそんなコースの許可が下りるんだ！ぜひとも僕はこの林道を走る許可を得たいと思った。

上野村には先輩サイクリストが何人も長年通っていて、中でも武蔵五日市駅前の「紅茶と珈琲の店 山猫亭」の鈴木敦さんは、もう30年ほども当地に通い詰め、地元の方とともに旧道の道普請を続けている。この、

地元とともに、というところが重要で、十石峠旧道なら登り口の白井集落の皆さんとか、上野村役場観光課や上野村産業情報センターなどと密に連絡をとって活動しているので、こういったお願い事もスムーズに話が運ぶのだ。

対応してくれたのは産業情報センターのIさん。上野村役場に向け





て通行許可願いを出すよう指示されて、「村道・林道通行及び使用に際し全て自己責任として一切の責任を問いません」と一筆を入れ、僕が所属する山岳サイクリング研究会の集中ランとしての申請を出した。施錠されている林道を走るということで、不特定多数が走るイベントではなく、力量の知れた仲間と走ること、そして前日に村内へ宿泊し、なるべく上野村にお金を落とすことも意識した。

そして当日。前夜の宴会もほどほどに(?)朝9時、中ノ沢林道の北側ゲートには14人のサイクリストが集結した。最年少は入会したてのA君がまだ大学を出たばかりだが、最年長はSさん、75歳だ。果たしてどんなランになるのだろうか、本当にワクワクドキドキしながらゲートの横をすり抜けた。



緩く上る道は事前情報通り、全線舗装だ。舗装ではあるが枝や石などはかなり落ちていて、僕は早々に後輪をパンク。こういう場所の石は、林道上部の斜面が崩れたものが多く、尖っているのだ。このあと立て続けにパンクすると行程に狂いが生じるのだが、結局、パンクしたのは僕一人だった。

数km走ったところで道の真ん中に大きな岩が落ちていて、そのせいでクルマは絶対にその先へは進めない状況となっていた。長野県で登山ガイドをしているI君が落石の怖さをひとしきり話す。落ちてくるからいいものの、今、上から落ちてきたら僕らはひとたまりもないのだ。

中ノ沢林道は通年で一般車両は入れないが、その分、歩き自然探索ツアーが行われているらしい。林道の途中には何カ所かの観察小屋がある。



り、森林セラピーロードとなっていて、せっかくセラピーしているところにエンジン付きの車両が通ったりしたら台無しなので、通行の管理はちゃんと行われていることだろう。

一般車両の通行を意識していない分、木で造ったガードレールが随所に見られ、興味深い。村内の間伐材を使っているのだろうか、こういった試みも上野村ならではの道と思う。さらに標高を上げていくと残雪があり、それを乗り越えたクルマの轍もないことから、先ほどの落石よりこちら、反対側のゲートからもクルマは入ってきていないように思われた。

上野村のIさんからは事前に「先日別件で林道に行きましたが、落石・土砂崩れ等が発生していました。お越しになる皆様は慣れているかと存じますが、お気をつけてご通行ください。」との連絡が来ていた。何が嬉しいって、落石や土砂崩れがある道を走らせてくれるという事実だ。僕は確かに慣れているし、何なら荒れた道を好んで走るほうではあるが、経験的に役場の人たちは事故を恐れ、そんな道の通行許可を出してはくれないと思っていた。



一本谷との間を隔てる尾根に上り着いたところで全員が集合し、昼食となった。火器を取り出しカップラーメンにお湯を注ぐ人、自作おにぎり

を頼張る人、昼寝をする人、さまざまである。その誰もが「いい道だ」と言っている。後ろめたい気持ちなしに通行止めの林道を走らって、なんて気持ちの良いことなのだろう。

またここを走る集中ランを企画したい、今度は秋かな。毎年になると飽きるから、一年半に1回くらいにして、次回は来年の10月末か。そんな、鬼が笑うような話をして、おいおいそのとき僕らは何歳になるんだよと笑った。

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3 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。

自身3台目のワンピクだが、ベイスになったのは初期の12インチ、10ピッチチェーンは錆で固着し、ブラのホイールは割れて使えない完全なスクラップだった。

ワンピク最軽量にチャレンジしようと思いつき、14インチアップに軽いタイヤ、ハンドルステム、ブレーキレバー部は一体のチタン製、新旧取り混ぜた軽量パーツでインテックスシフトの9速で、ノーマルフレーム(BBなし)で4.5kgあるが何とか8.5kgで完成した。

実はオールスチールの初期型の方がそれ以後のアルミダイカストラグ?スチールフレームより改造がしやすいのである。走りも軽快で仲間内のツーリングにも使用したが、調子に乗って荒れた路面を飛ばしていたところ地面の岩(26インチなら大したことない)にリアディレイラーのカーボンブリーキーが接触し

た。何も問題はなかったが、この事をきっかけに再びフレームの状態になり次の仕様を模索することになる。

その頃、各都道府県でタンデムが解禁されアيسバイシクル主催でタンデム走行会が行われるようになった。しかし我が家ではタンデムのオーダーどころか「マスプロのタンデムをあげるよ」と言われても置く場所の余裕はない。

以前にタンデムに試乗させてもらった。僕はストーカー側だが走行中はほぼキャブテンの背中しか見えない。タンデムは夫婦や恋人同士で乗る事が多いと思うが、ストーカーの方(多分女性)はよほどの愛情がないと乗ってくれないのではないかと感じる。ただタンデムがもし小さく畳めるのであれば、置き場所が確保できるかもしれない。そんな事を考えているとどうしてもベイスになるのはワンピクである。

●ハードルの高いタンデムへの改造

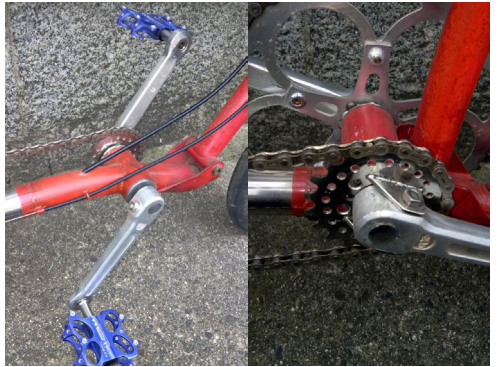
折り畳み方式は変えず、単に前と後ろに切断し、一人分を追加するだけだ。ただここでコンパクトにというテーマがあり、各フレームパイプとパーツの位置関係に悩まされる。

水平方向に伸びたダウンチューブは後ろにノーマルのストーカー側、前にキャブテン用のハンガーが追加される。クランク連結チェーンはエキセンハンガーやテ



ンシヨナーを使わず寸法を決める。そのパイプは見た目と径を合わせるためにポリッシュのステンレス。ノーマルの細いトップチューブは、この部分に一人分のシートクランプ

が追加されるのでジャンクのMTBフレームを切断したオーバーサイズクロモリパイプを使用した。最も重要なのは折り畳まれるシートステイだ。ノーマルワンピクの



シートクランプ下の可動部は手で握っただけで動くように少しルーズな軸穴になっており、その肉厚の薄い、潰しただけの部分は体重制限のあるワンピクのアキレス腱である。今回のタンDEMではストーカー側が少しアップのポジションで、しかも後輪に近い所に乗るので当然補強が必要になる。

クロモリの軸に片側で約200kgの耐荷重のある6mmのビローボールを使った可動部、折り畳みの上部分にはクロモリパイプで、中心部の重なる部分は径が合うように楕円に潰し加工をする。

クランクは前後共コッタード、左側の連結用チェーンリングはシヨップで貰った正体不明のステンレスパターンレスでコッターピンを使ってクランクの加工なしで取付可能としている。

右チェーンリングは完成時にはノーマル3アームの52Tだったが、

軽すぎたので5アームに加工した55T。フリーはデユラエース11〜25Tの9速、手を離さずブルホーンバーのバーコンでシフトできるのはタンDEMでは重要と感じる。

リヤディレイラーはエンドから張り出さない現代型で、ロングのスチールブリーケージは溶接で限界までシヨート加工しロードクリアランスを上げる。前後の直付けされたカンティブレーキはソロ時代のまま、後ろワイヤーが内蔵されていたので継ぎ足しの時かなりてこずった。

完成時中学一年生だった息子がかストーカー側に乗るとポジション的に僕の肩越しに前の景色を少し見る事ができる。キャブテン側は設計上パンガーの位置を低くしてあるのでペダルがかなり地面に近いが、これはミニペロの長所であり前輪が近いので安心感がある。ロングホイールベースの一般タンDEMのような路面



の段差もあまり気にならない。タイヤを含めた全長は1450mmと、ソロのロードバイクより短く小回りも利く。

●息子とタンDEMツーリング、そしてしまなみ海道へ

デビューは2018年4月のアイズバイクルタンDEMラン、ルネエルスヤトーエイのオーダータンDEMに混じり、折り畳んだワンピクタンDEMをさりげなく置いておく。初めて見た人でもサドルとクランクが2つあるのでタンDEMだと気付くたろう。

他の参加者はタンDEMを車から降りろし、組立までかなりてこずっている様子だが、ワンピクタンDEMは3秒ほどで走行可能となる。息子は年に数回のランにも付き合ってくれたが成長と共にキャブテン側のサドル位置が徐々に前へ移動する。それを

考慮してシートピラーがほぼ垂直に取り付けてあり、サドルは水平に動かす。最初アンプロシオの1000mmだったステムは現在1300mmに、これはチタン製で重量は軽くなり、バッグを含め13・5kgだ。

そして8月にはしまなみ街道の二人旅、ここでワンピクタンDEM最大のメリットが発揮される。夕方大阪の自宅から輪行でフェリー乗り場へ、輪行袋は1つで前輪を外し子供用のインディアンテントにすっぽり収まる。フェリーで寝るのだがやはりなかなか寝付けない。翌朝6時頃愛媛に到着、街道までさらに輪行で移動。スタートは8時半で一般的な尾道からとは逆ルートになる。

思ったより自転車は少ない。あまり寄り道はせず橋の上からの景色をメインに進む。途中サイクリストに写真を撮ってもらい、特にトラブルもなく最後は渡し舟で尾道に到着。近くのコインシャワーを浴びるが、暑いのですぐに汗だくになってしまふ。17時の新幹線で息子は妻の実家のある山口県へ、僕はワンピクで大阪に帰る。タンDEMでこんな事ができるのはこのワンピクだけだろう。

これまでのワンピクの改造で特に変速機に関してはほぼやり尽くした感がある。ワンピク用ではないがミニペロ用内装ハブの変速機でホイールを組んだ時、段数の多いハブではロー側が軽すぎて使い物にならない事があったので、組む前にキャテールをしっかりとチェックしなければならぬ。



ワンピクに残された最大のハードルはカンパのロード式変速機カンピオコルサだろう。一本ロードのバリールももそうだがシートステイに取り付けたレバーでリヤハブのクイックリリースを操作する、そのシートステイが折れ曲がるのだから厄介だ。ユニバーサルジョイントではその角度が可動範囲を越えてしまふ。可能性を挙げるとするとワンタッチでシートステイを握ると同時に変速機のロットドがクラッチ式に切り離されるといのが考えられる。もし更なる魔の世界へ足を踏み入れようという方は是非チャレンジしてみてほしい。



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



CHAMPION No.2

DOUBLE BUTTED TUBES

自転車遊びの

D.B.T
Double Butted Tube

Top Tube
Down Tube



いろいろ

Recommend part	TANGE code	Barcode	Butted	OD	Thickness t1 - t2 - t3	Butted Distribution L1 - L2 - L3 - L4 - L5	Length (mm)	Weight (g)	Heat Treatment	Finish
Top Tube	TN2254-24-600	4712883580680	Double Butted Tube	25.4	0.9-0.6-0.9	80-50-240-50-180	600	284	NO	Polished #400
Top Tube	TN2254-29-600	4712883580697	Double Butted Tube	28.6	0.9-0.6-0.9	80-50-290-50-130	600	275	NO	Polished #400
Top / Down Tube	TN2286-24-600	4712883580703	Double Butted Tube	25.4	0.9-0.6-0.9	80-50-240-50-180	600	320	NO	Polished #400
Top Tube	TN2286-29-600	4712883580710	Double Butted Tube	28.6	0.9-0.6-0.9	80-50-290-50-130	600	341	NO	Polished #400
Down Tube	TN2286-34-650	4712883580727	Double Butted Tube	34.9	0.9-0.6-0.9	80-50-340-50-130	650	331	NO	Polished #400
Down Tube	TN2318-30-650	4712883580741	Double Butted Tube	31.8	0.9-0.6-0.9	80-50-300-50-170	650	383	NO	Polished #400
Down Tube	TN2318-35-650	4712883580758	Double Butted Tube	31.8	0.9-0.6-0.9	80-50-350-50-120	650	367	NO	Polished #400
Down Tube	TN2349-29-650	4712883580765	Double Butted Tube	34.9	0.9-0.6-0.9	80-50-290-50-180	650	419	NO	Polished #400
Down Tube	TN2349-34-650	4712883580772	Double Butted Tube	34.9	0.9-0.6-0.9	80-50-340-50-130	650	406	NO	Polished #400
Down Tube	TN2349-42-700	4712883580789	Triple Butted Tube	渡辺洋一	1.0-0.6-0.9	80-50-420-50-100	700	424	NO	Polished #400

その4

●フレームチューブ

私の愛車のフレームはいずれも東亜社製である。チューブは古い順に、ランドナーはイシワタ022、ロードはイシワタ019、WOSポルティフとチューブラースポルティフはタンゲNo.2、最後のロードはカイセイ019である。ロードは少しばかり軽くしたかったので019を選択した。最後のロードだけがスタンダードフレームであるが、シート545mmとトップ540mmにしていた。

●トリーエイクットラグ

5台の愛車のうち1998年に作ったチューブラースポルティフだけがトリーエイクットラグであり、学生時代に作ったランドナーも含めて他の4台はイタリアンカットラグを選んだ。今ではランドナーとWOSポルティフのラグをBカットにしておけばよかったと反省している。若い時はイタリアンカットラグが見た目もすっきりしていて気に入っていたが、歳をとってくるとマッドガードの付いた自転車にはBカットラグが似合うと気づいてしまった。もう遅いのである。

●輸送スタイル

私の輸送スタイルは、できるだけコンパクトに袋に収めたいので昔ながらのフォーク抜きである。後ろのマッドガードは強度を重視して分割にはしていない。これは、学生時代のトリーエイクットラグの先輩と同期を



模倣したものである。ガードの分割をしていないと組み立てと分解の時間はかかっても、走行中の音鳴りがないことを優先している。

WOSポルティフはカンパのサイズドプルとブレイクレーバーを装着しており、これらの組み合わせは走行には少々面倒であるが、カンパのブレイクワイヤリングが好きなので苦にならない。

フレームにホイールや部品が触れるとキズが入るので、リードペーパーとタオルを間に挟んでベルトで縛っており、時間を要しても愛車を大切にしたい気持ちからそのようにしている。20回ぐらいの輸送をしてきています。

●フレームポンプ

ランドナーのポンプは直付け小物に合わせてゼファールの18インチソリプロックを付けている。WOSポ



ルティフのポンプは当初はSILCA Aカンパ角付きアダプターをつけていたが、停めていた時に盗まれてしまい、後継にSKSレンスターを付けていた。その後、WOSポルティフで輸送する際に長いポンプを携行するのが面倒になったので、トピークの短いポンプをフロントバッグに収めており、短くても問題なくエアを入れることができる。ポタリで使用しているチューブラー車はダウンチューブのボトルケージ脇に短いポンプを付けている。

●トリプルチェーンホイール

学生時代に作ったランドナーと、1997年にフレームを作り替えたWOSポルティフのフロントチェーンホイールはいずれもトリプルにし



クは49D)、W OスポルティフはT Aスリーアームの49・44・36Tである。トリプルにしている理由は、ツリーングでは平坦路以外に上り下りが多く、平坦路は主にセンター、上りはインナー、下りはアウトターというように使うことが多いからである。短い距離のポタリングではトリプルの必要はなく、それらはフロントをダブルにしている。

シクロツーリストのトリプルはボタンが重なってすっきりしているのに対して、スリーアームのトリプルはあまりかっこ良くは見えない。そうであっても見た目よりツリーングでの使い方が重要と納得している。トリプルギヤのQファクターを問題視する考えもあるが、私は気にならない。また、トリプルでのたすき掛けはもろろんしていない。

●EB金具

岐阜の自転車専門店ヴェロドゥレーヴェが発売しているEB金具を2017年からツリーングの相棒であるW Oスポルティフのフロントバッグで使っている。初期モデルだったことから加工してキャリアの横棧をキャッチできるようにしてみた。



使ってみた印象はとて良く、カーブや悪い路面でのフロントバッグの揺れがほとんどおさまって安定した走行が得られるようになった。また、走行時のバッグの着脱もとても楽になった。まだ使ったことのない人にぜひお勧めしたい小さな逸品である。私は位置決めと補強を兼ねてバッグ付属の樹脂底板を介して取り付けている。

●カンパブレキレバークレバークラケット

カンパニョーロが40年以上前に自動車用のマグネシウムホイールを生産していたのはよく知られており、その当時のカンパブレキレバークラケットは自動車ホイールと同じような灰色をしているので、マグネシウム合金ではないかという見解もあった。そこで、手持ちのブレキレバークラケットを分解してアルキメデス法で比重を



調べてみた。その結果、重量約38g、水約14g相当の体積であることから比重は2.7のアルミニウム合金の鋳物であるのが分かった。注意すべき点は、ブレキレバークラケットをドロップバーに締めるトルクが大き過ぎるとバーと接する部分が欠けることである。

●リムの重量

私がエルゴパワーのロードに使っているリムはアンプロシオのネメシス2000というチューブラー用である。以前のパルルーベでよく使われていた丈夫なリムで、使い始めた頃に道路に埋め込んである出っ張りを強く踏んでも全く狂いが生じなかった。

公称430gということであるが、組む前に量ると470gもあった。ネメシスリムは重くても、ヴェ

少し前の重量表示はおおらかであった。

●ロードバイクのタイヤ幅

最近のロードバイクのリムとタイヤの幅が広がっており、25〜28Cになると走行抵抗が減ると言われている。しかし、これには少し疑問が残る。ディープリムであれば確かにリムの空気抵抗は減っても、幅広タイヤでのカルマン渦は大きくなるはずである。空気抵抗の式に空気抵抗係数と前面投影面積の積が含まれていることから、タイヤ幅を増やすと空気抵抗は増えると思う。また、タイヤとリム幅を広げればホイール外周部の質量が増えるのでロードバイクの軽快感はずである。

また、幅広タイヤは同じエア圧では細いタイヤより前後方向の変形が少ないので転がり抵抗が減るといふネット情報が出ているが、太いタイヤほどエア圧を下げるのでこの考えはどうかと思う。実際にロードで25Cを半年間使ってみたところ、私としては重さを感じたので23Cに戻ってしまった。

●部品の重量

前述のようにイタリア製部品の重量は実際に量ってみないと分からない。サンマルコのロールスサドル(スチールベース)の箱には307gと表示してあっても実測は370gであり、0と7の印刷間違いかもしれないと解釈できなくもない。

最近使っているヴェロフレックスチューブラータイヤの重量は公称と実測が同じになっていることから、

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!

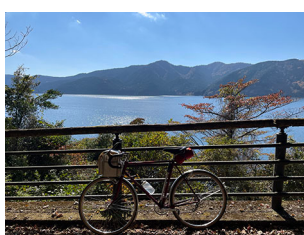
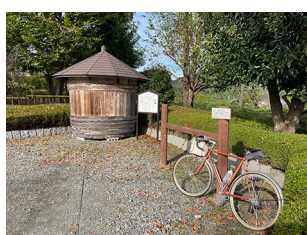
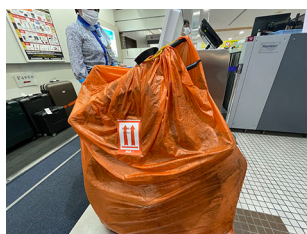
A5判 224ページ 2300円+消費税

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

シールドベアリングのハブやBBもいくつかは使ったけれど、基本的にはカップアンドコーンの人なので、たまには分解してグリスアップをすることがある。で、ある時気が付いた。

「ベアリングの球って、もっと高級品あるよな」

調べてみると超高精度の球がありました。普通に入手し得る物でも一球何百円レベルのがあって、自転車一台分入れ替えると数万円になってしまう。ただしベアリング屋さんには「自転車ごときでそんなに高性能な物はいりませんよ。大体一分間に何回転してるといんですか」と言われてしまった。そこで計算してみると、一番回るのは後変速機のプーリー（もちろんメガプーリー以前）で、概ね700rpmと出た。高精度ベアリングの世界では、その程度は回っていないのに等しいものらしい。

超ハイスベックが売りのGOKISOのハブは航空機スベックとのことだが、許容回転数は90000rpmだそう。二桁大きいとはオーパスベックの極致で素敵だなあ。普段の身の回りでそれ以上の回転数の物って、クルマのターボチャージャーかサイクロン掃除機くらいのもんだぞ。

輸出に関わる知人から面白い話を聞いた。レース用のハブで、むやみに高精度のベアリングを使わなかったのには理由があって、実はCOCOM規制に引っ掛かる可能性があったからだそう。COCOMとは1950年に始まった対共産圏輸出統制委員会のことだ。軍事転用の恐れのある高度技術は東側諸国に輸出しちゃう駄目よ、という規制で、高精度ベアリングは対象品目に含まれていたんだそう。

COCOMは1991年に大幅緩和、1996年に廃止になっているから、1970年代デビューのデュラエースや三信プロフェッションなんかは完全に該当する世代なのだ。冷戦終結前の東ドイツに輸出できないと困っちゃうもんな。まさか地政学とハブベアリングのグレードが関連するとは思いませんでした。もっともカップアンドコーンベアリングでは球だけ高精度にしても意

味はなくて、対応する玉押しと玉受けもそれに相応しいものでなければならぬ。思い出すのは昔のリオターのペダルやノルマンディーのハブのベアリングのひどさだ。特に玉受けなんかは旋盤の筋が残っているような状態だった。もともと入っている球はボールレースを磨くためと考えると、最初のグリスアップの時に交換するように言われたものです。実際にグリスの代わりに研磨剤を入れてラッピングした例も聞いたことがある。

ベアリング繋がりでグリスの話も少し。

俗にビーナツバターみたいと言われるカンパのグリス。あれだけ緩いと確かに回転の抵抗は少なそうだが、けれど粘度が低いのは別の理由があつて、あれはプロのレースの場において、プロのメカニックが毎日メンテナンスするのに具合がいいようにできているのだ。

ハブシエルの真ん中の穴からグリスガンで押し込むと、古いグリスが横から押し出されてくるから拭き取



ればよい。それだけでグリス交換完了だ。雨の中を走ると流れ出ちゃうとか、耐久性がなくてツーリング車での使用に適さないとかというのは端から目的外なのだ。

そもそもグリスホールは純レース用のレコードにしかついていない。だからツーリング車でレコードのハブを使う場合は、ちゃんともっと粘度の高いグリスに入れ替えるのが正しい。私の周りではデュラエースの半透明蛍光黄色のやつを使ってる人が多いかな。そもそもツーリング車でレコードのハブを使うこと自体がオーバースベックなんだろうけどね。

初期のセラミックベアリングはグリス不可で、指定のオイルだった記憶がある。と言うことはあんまり長距離長時間は考えていなかったはずだ。昔の競輪では、こころのレースの時にはグリスを拭き取って、ミッション油で走ったって話も聞いたことがある。つまり潤滑は用途を考えて選択しないといけないことだ。まあ何にせよ、機材に必要な以上のスベックを求めるのは趣味としては楽しいのだけれど、一般的な市販品が採用しているレベルというのは、商業的とか必要性などから選択された、現実的な正解なのだと認識しておきましょう。

オー バー ス ベ ック ク 2

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



ある日のこと、ふとしたきっかけから、和製旅行用自転車を組んでみようと思った。

そのきっかけとなったのは、一組のリムとの出会い。タコ穴リムという実に日本製らしいリム。このリムを中心に和製旅行用自転車を組んでみようと思った。

●フレイム

フレイムはすでに所有しているマスポロメーカー製のもので行くことにした。

今から40年ほど前、東京にあった片倉自転車株式会社という自転車メーカーに勤めていた頃、夜な夜な工場に入り込み、生産部門の先輩方と一緒に作製したフレイムだ。ベアスになったのは「RT」という当時片倉の最高級ブランドの旅行用自転車用フレイム。シルクキャンピング「SC15・R」が85000円だった頃、なんとランドナー「RT・CR」は115000円もしていた超高級車のフレイムだ。

当時片倉が得意としていたユートクティックロー（超低温溶接ロー）によるラグレスフレイムで、チューピングにはイシワタヤタンゲの最高級クロモリダブルバテッド管が使われていた。完成車としても販売されていたが、セミオーダー用としてフレイム単体でも販売されていた。

このフレイムにブレーキケーブル内蔵工作、シートテール台座、チェーン当たり止めゴムベルト台座、変速レバー台座、ダイナモ隠し止め台座、ダイナモコード内蔵工作等の特殊工

作を施した。また42Bタイヤを履かせたかったので、ボカマのクラウンとレイノルズのフロントフォークブレイズで作成してもらったフロントフォークを組み合わせた。せっかくなのでボカマのクラウンには当時有名オーダー工房製フレイムにしか見られなかった「ヒゲ長」という工作も施してもらった。各接合部は筆者自身で時間をかけ念入りに磨き上げた。

今考えるとちよつと失敗だったが、当時山岳サイクリングを楽しんでいたのでシートチューブとトップチューブの接合部の近くに自転車を担ぐためのアールを付けた細身のパイプを溶接してしまったことだ。しかもシートチューブにボトルを取り付けてしまうと担げなくなってしまったので、ダウンチューブの下側にもボトル台座をつけ、山に入る時にはボトルを移設できるようにした。

その10年後にマウンテンバイクなるものが日本に上陸してこようとは誰も予想しなかった頃なので躊躇なくつけてしまったのだが、そのおかげで、マウンテンバイクのイメージを感じさせることになってしまった。

塗装はフランボヤン系の赤、そこにKATAKURA SILKのフルネームのロゴマークを貼ってもらった。

ここで気になったのがフロントフォークだ。基本コンセプトから外れてしまっているのだ。なぜならば、このフレイムを作製した当時は、フ

ランスの部品を使って組み上げる予定だったからだ。それなのにここで和製旅行用自転車というコンセプトにしたことでこのような結果になってしまった。

ただし1980年代の片倉のシルクキャンピング「SC15・G」にはボカマのクラウンが使われていたし、またブリヂストンのダイヤモンドシリーズには、レイノルズ531仕様があったことから、これも「よし」ということにさせていただくことにした。それにパイプについては黙っていけばわからないし……。ちなみに世界一周に使ったシルクキャンピングもフォーククラウンはボカマだった。

片倉の「RT」にアラヤのタコ穴リム。この組み合わせは特に問題なさそうだ。「RT」が販売されていた頃には、初代のタコ穴リムも存在していたのだから。

ではここからは、この最高級和製マスポロメーカー製フレイムと、和風タコ穴リムに合う部品を見てゆくことにしよう。

●ハブ

まずは車輪構成を固めてしまおう。

ハブはラージフランジで、磨き処理、もしくはアルマイト処理がないものということで、シマノのレギュラーと、当時出たばかりのサンシンのル・グランが候補に上がった。当時の片倉の高級車はシマノのハブを好んで使用していた。「RT・CR」もまたシマノのレギュラーだった。



ところが1980年代に入るとサン
シンから超ゴージャスなル・グラン
というハブが出された。旅行用自転
車向きのハブで、デザインはカンパ
のレコードやマイヨールの700、
ノルマンディーのルックス・コンペ
テイションを思わせるちょっと大き
目なラージフランジで、表面処理は
顔がくっきり映るほど磨き上げら
れ、ダストキャップもきれいなメッ
キ処理がなされていた。

ロックナットや玉押しにも競技用
の高級ハブに使われている美しいも
のがおごられ、回転も実にスムーズ
だった。当時ひとめぼれで思わず購
入してしまったものがいくつか手元
にあったので、元片倉自転車店の社員
であったことは忘れ、「ル・グラン」
で行くことにした。

ちなみにシャフトはメッキのきれ
いなトラックレーサーの丸芯に変更
し、ネジを切り直したユレーのウ
イングナットに換装することにし
た。ちなみにユレーのウイング
ナットは、日本の大手部品メーカー
から販売されていたということもあ
り、ちょっとコンセプトから外れて
しまう感があったものの、この選択
もありかと思つた。もちろんトラッ
クレーサー用のロックナットをその

まま使うというののもとてもおしゃれ
なので、今のところどちらにしよう
かちょっと迷っているところだ。

●スポーク
スポークにはホシの高級なステ
レスの#14・15パテッドを使うこと
にした。他のステンレススポークに
比べやたら光っていて美しい。また
世界一周でも同じものを使い、一本
も折れなかったという信頼性もあ
る。ちなみにスポーク長は少しでも
長めにしたため8本組で行く
ことにした。

●タイヤ
山岳サイクリングを想定していた
フレームなので、42Bクラスの太さ
のタイヤを履かせたかった。しかし
国産にはそのサイズのタイヤはな
い。手元には今も大切に保存してあ
るユッチンソンのグローブ・トロツ
ターやウォルバーのデミ・バルーン、
ミシユランのセミ・コンフォートが
あるが、いずれも舶来品となつてし
まう。

和製にこだわれば、バナレーサー
のツアーガード650×38Bやミツ
ボシの650×38Bというレッド
パターンのちょっとおしゃれなタイ
ヤが思い浮かぶ。多少細身ではあつ
たが日本製の幅の広いリムに組み付
ければそこそこの太さになる。特に
ツアーガードはレッド部分にケブ
ラーベルトが入れられていて丈夫
で、世界一周時にも使っていたこと
から信頼度は高かった。しかし残念
ながら現在はリリースされていない
ようだ。

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- ツルオカロードフレーム C-T530mm トップ 530mm エンド幅 126mm 水色メタ+メッキフォーク・ラグ付き
コロンバス管シマノ EF エンド・カンパレコードヘッド付き中古¥30000
- カンパレコードクランクセット (151) 167.5mm+50×47T 新品元箱¥50000
- カンパレコードクランク (144) 172.5mm 中古良品¥20000 ※レコード 144 クランク在庫各種有り
- カンパマイナスワン レコード 41T (144) 中古¥10000 ●スーパーレコード 42T (144) 中古良品¥5000
- カンパレコード (144) 49T・PATENT 中古極上¥5000 ●レコード FD ナメクジ中古¥10000
- カンパスーパーレコード RD 前期型 1979 年中古¥20000 ●同 RD 後期型年号刻印無し中古良品¥15000
- カンパレコードブレーキ・スモールアーレンキーどめ中古良品¥20000
- カンパスーパーレコードロードペダル ITA プレートにキズ・スレ無し中古¥25000
- ロード車輪スーチャンレコルドモンド 32H+ カンパレコード Hi-Lo126mmBSC・Q シャフト無し中古¥10000
- マビック MA3・700C32H 新品 1P ¥10000 ●マビック MA2・700C32H 新品 1P ¥20000
- スーチャンジェントルマン 700C36H 新品 1P ¥30000 ●スーチャン 650B36H490g 新品 1P ¥20000
- カンパ軽合フリー 7 段 (130) 14-26T・ITA 新品元箱¥60000 ●トリオンフ SFQR36H126mmBSC 新品¥7000
- カンパヌーボティポ丸穴 LFQR36H120mmBSC 直 Q 新品元箱¥30000
- 栄ロイヤル ESL ステム 90mm 新品元箱¥12000 ●同 80mm 中古良品¥5000
- セラロイヤル・コンツアーロイヤル白・新品元箱¥10000 ●同黒・新品元箱¥10000

※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

現在日本製の太目の650Bと言え、同社のコルデラヴィ・ランドナーとなる。42Bの幅はないが幅の広いタコ穴リムと組み合わせれば十分な太さは得られるし、現在も製造されていて新品で手に入ることもうれしい。ネーミングやマークもおしゃれだ。

ちなみに、フジのオリンピックキャンプはスーパーチャンピオンのリムにウォルバーのデミ・バルーンという組み合わせでカタログオンされていた。そういう意味では舶来の650×42Bタイヤを履いてもコンセプトから逸脱するということにはならないだろう。

いずれにせよ、和製旅行用自転車という事で、アメサイドの黒／茶カラーで行きたいと思った。

●ドロヨケ

和製旅行用自転車となれば、当然ドロヨケは老舗のホンジョ製品ということになる。フランス風の亀甲や半丸ではなく、ラインのくっきり入ったデザインの方がよさそう。ちようどホンジョ製の幅57mm、深さ30mmという後二本セットを持っていたのでそれで行くことにした。ギラギラ輝く磨き処理のもので、先端はレフォールカットを施すことにした。当然U字ステーを使用し、それをだるまネジで固定する。ドロヨケ側には2個のだるまネジを配置し、一本のU字ステーを4個のだるまネジを使って固定することにした。当たり前なことだがクラウン部やブリッジ部にはL字小物は使わず隠し



止めとする。ラインパターンなので、ルネエルスのような補強板を外側に付けると大きく隙間が空いてしまうため、ドロヨケの内側に入れることにした。またこの自転車で輪行をする予定はないので、後ドロヨケの分割工作は見送ることにした。それによりかなりすっきりとした仕上がりになりそう。

歴史的にもデザイン的にも車輪周りのバランスはまずまずといった感じだ。ここからの部品選択については、ますます面白くなってきそう。

(つづく)

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

◎旅の季節

バッグ、キャリア、雨具、マッドガード、輪行バッグ、タイヤ、チューブ (650A・B)、ランドナー、LEDライト…取り揃えます

ヘルメット割引セール中

◎以前、シルクのキャンピング車 (旧型ダイヤコンペブレーキ装備) を販売した、世田谷のカメラ屋さん。南青山の酒屋さん。現住所を連絡下さい。

【通信販売】 往復ハガキで購入予定商品の商品名・番号と数量をお知らせ下さい。運賃 (包装代を含む) をお知らせします。商品価格、送料の合計を現金書留で送って下さい (当店は総額表示で、一部を除いて消費税はいりません)。

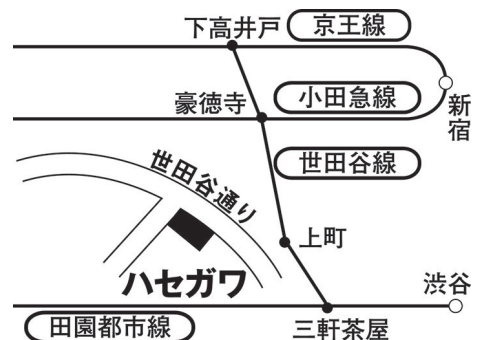
ランドナーパーツ専門店

SETAGAYA

長谷川自転車商会

〒154-0017 東京都世田谷区世田谷 1-45-5

TEL.03 (3420) 3365 月曜・木曜定休



ツーリングの世界が、浅草にもあります。

泥除 (いずれも前後本体のみ) 本所 (H1-26N ¥6600, H1C-26N ¥8800, H2 アルマイト ¥13200, H3-700C ¥6600, H29-26 隠ジョイント ¥9900, H29-350R [欠品中] 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 ¥8800, H47C [欠品中] H50-26N [欠品中] H50 ¥11000) 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・オリジナルミダグマ ¥440, その他ダグマ各種、アプレ・オリジナル軽量ステイ ¥2200, その他ステイ各種

リム (1本) グランボア (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 ¥5060, セールヴェルテ ¥5060, シプレ 700 ¥5060, シプレ ¥5060, リエール ¥5060, エキュルイエ ¥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, 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, ディズナカンティ (シルバー) [シムール別売] ¥5280, グランボア・シュエット ¥22000, マファック・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 サンエクスード・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 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、サンエクスード各種

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

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, サンエクスード 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), サンエクスード (SXDXT08 ¥6820), ダイアコンベ ¥6160, エネシクロ ¥6160, アテナシルバー, ワイヤール各種

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-17S スタンダード [欠品中] B-17 チタン [黒, 緑] ¥40000, 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 [欠品中] ジルベルトウ・サドルワックス [欠品中] 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, イエロー, ピンク] ¥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, 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・ピンチング ¥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・ロードマスタープラスター ¥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]

リアフレクター 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), キーレイ

チェーンプロテクター VIVA・チェーンステラバー ¥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儀 ¥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 2024年4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5月号
 令和6年4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