



ちょっとパリへ

タイヤの延命措置

小さくてカラフルで種類の多いもの

CYCLE FIELD 2025

8



VIVE
LA BICYCLETTE!



JFF #503 クロモリ リムブレーキロードモデル

“ 自転車の楽しさを謳歌し爽快な一体感を楽しめるリムブレーキロードモデル ”



走りにシンクロしライダーと深く馴染み、
決して身から離れず次の道に誘ってくれる・・・
そんな自転車の愉しみが穏やかに湧き上がってくるような
フレームに仕上がったモデルです

- フレーム& OBS-R11 : ¥190,300 (本体 ¥173,000)
- フレーム& OBS-R21 : ¥187,000 (本体 ¥170,000)
- フレーム& OBS-RST-OS : ¥174,900 (本体 ¥159,000)
- フレーム : ¥154,000 (本体 ¥140,000)

※価格にはフレームの基本カラーチャート内単色塗装代が含まれています。

※フレーム及びフォークの塗装期間は受注から2ヶ月～を要します。

但しシーズンにより遅れる場合もあります。

JFF #503 の詳細はこちら▶

https://onebyesu.tokyo-san-esu.com/category/frames/jff_503.html



ちょっとパリへ 五輪を 見に・その1

大前 仁



2024年7月31日、僕は久しぶりにパリ行きの飛行機に乗った。目的はもちろんパリ五輪なのだが、その五輪開催のためにパリのホテルは軒並み高騰し、ツールドフランスなんかメジャーなくらい値段になっていた。

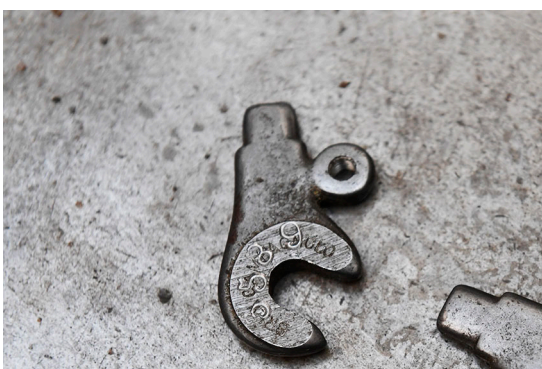
それをアレックス・サンジェのオリビエ・スューカ氏に相談したら、「妻に相談したら、ウチに泊まりたかったらどうぞ、と言っているよ」とメールが飛んできた。「ウチはオリンピックの選手村から歩いて5分のところにあるし、五輪がらみでいくつかイベントを企画できればと思っている。男子ロードを見に行くライドや、ベロドロームを見に行ったり」。願ってもいない提案に僕は小躍りした。

いつものツールならシャルルドゴール空港からレンタカーを借りて移動するのがパターンだが、今回は公共交通機関を使ってアレックス・サンジェに行かなきゃいけない。これが案外苦手で、錆び付いたフランス語とスマホのグーグル先生を駆使してなんとか夜8時前にサンジェのお店に着いた。

20万キロもののオリビエのクルマ、ダチア・ロガンに乗ってオリビエの家へ。セーヌ川の中州のような場所にあるリル・サンドニという地区で、とても静かな場所だ。遅くなつたが奥さんのカトリーヌが迎えてくれ、僕が滞在させてもらう部屋が案内された。お嬢さんのクレアの部屋で、彼女は普段ベルギーで働いてい

るので、今はこの部屋が空いている。申し訳ないけどありがたく使わせてもらおう。

翌日の午前中はオリビエと一緒にお店にいた。取りかかっているオーダーは3589番のシリアルナン



バーが与えられていて、定盤上のカンパニョーロのフロントエンドにまず最初に刻印がされていた。僕が1994年にオーダーした3169番から随分と進んだように思える。パリプレストパリに参加するためバ

りに来たアメリカからの客の注文だそう。

サンジェに行ったことがある人ならご承知だろうが、お店と作業場の間には天井までズラリと箱が並ぶ小さな倉庫がある。さぞやクラシック

パーツだらけかと思えばそうでもなく、アルテグラのピラーやスラム・レッドの箱があったりして、新旧の混在ぶりはなかなかすさまじい。

その一角に「NE PAS VENDRE (売っちゃダメ)」と書いたポンプの

箱があつて、これは何かとオリビエに尋ねた。彼は笑いながら「オヤジが書いたんだ。ほら」とアドホックの短いポンプを僕に手渡した。スベシャル・ツリースムの16インチだ。

アレックス・サンジェはヴェロマガジンやCOG' CYCLISTなどの名だたる雑誌に紹介されていて、「父から息子へのオートクチュール」なんてタイトルが躍っている。ヨーロッパの自転車文化の底の深さというか分厚さというか、僕らが届きそうにない歴史的な部分が垣間見える。サラリーマンを辞めて父の後を継いだオリビエの決心も、そういった後押しがあつてのことではないだろうか。

サンジェのウェブサイトには「CAVALE」というロバイクが掲載されている。気になっていたこの自転車について聞いてみた。「もちろん僕が作っているわけじゃない。設計は僕がやったし、プロトタイプは作ったけど、フレームは他の工場で作っている。シングルスPEEDで、パリにはピッタリだ。乗っているよ」。

というわけでカヴァルに乗ってみた。踏み出しが楽な点は日本の電動アシスト自転車っぽい。随所にコストダウンの成果が見られるが、れっきとしたフランス車だ。うっかり値段をメモするのを忘れたが、たしか50万円くらいだったのではないだろうか。高くないな、と思った。息子のワルテルはこのカヴァルで働いているのだそう。

お店の2階にはいくつかの部屋とキッチンがあり、ヴィクトル・ユゴー通りに面した窓の外には灰皿が置かれている。お店を手伝う女性、アニックさんのタバコのためだ。

ほんやり外を見てみると、車いすの男性が横断歩道を渡りかけて、車道から歩道への段差を上がりきれずにいた。通せんぼをされてクルマが止まる。その後のクルマももちろん止まる。

それを見た対向車線のクルマが止まって、シートベルトを外しているのが見えたのと同時に、通せんぼされたクルマのドライバーもクルマを降りていた。ほぼ同時。車いすの男性はすぐに支えられて段差を上がり、行きたい方向へと少し車いすを押しもらっていた。

クラクションを鳴らす人などいない。たった数分の出来事だったが、この国と、僕が住む国との違いを、「ふむ」と感じざるをえなかった。

オリビエ・スユカ、1964年7月6日生まれ、61歳。「最初にお店で働いたのは、自分の父やおじさんの自転車を掃除するためで、それでお小遣いをもらっていた」と話す。学校を卒業し保険会社で働くかわら、自転車の選手としてはロード、トラック、シクロクロスを走っていた。優勝回数、20回。お店にはそのトロフィーがいくつも並んでいる。

会社を辞めて本格的にアレックス・サンジェで働き始めたのは2006年だ。その後、父のエルネスト・スユカ氏が2009年に亡

くなると、オリビエは初代アレックス・サンジェ、二代目のローラン・スユカとエルネストの兄弟を継いで、三代目としてアレックス・サンジェを作り始めた。

お店に来てみるとわかるが、アレックス・サンジェはクラシックな自転車を得意とする工房という側面だけではなく、自転車が好きで仲間たちのよりどころであり、普通の修理も頻繁にこなしている。奥の作業場では新しいフレームにとりかかるべくフロントフォークとクラウン、エンドが用意されているのにもかかわらず、飛び込んできた少年のジタンの右ワンを外してあげたりしているのだ。

僕が一番見たい競技は新城幸也の出場する男子自転車ロードレースで、それは8月3日に開催される。その2日前には選手による試走が行



われるとのことで、それに合わせて午後にはモンマルトルの丘を下見に行く予定にしていた。ついでと言ってはなんだが、パリ在住の自転車史研究家、小林恵三さんをモンマルトル付近まで呼び出し、ちよつとビールでもという話になっていた。

地下鉄を乗り継いでモンマルトルの北側から丘へと登る。遠回りになるがいくつかの道を確認して、明後日の本番にどう動くか考えてみる。モンマルトルの丘のてっぺん付近、テルトル広場は石畳のせまい路地にカフェが並び、似顔絵を描く画家がイスに座って待っている。こんなところをレースが通るなんてさすがフランスだよ、と感心する。

試走の時間が近づくとなにに警官が増え、観光客の動きを止める。試走なんて知らない人は「何なの？」とビックリしている。やがてパレードのように試走の車列が通り過ぎ、去って行った。わざと隊列から離れ、レーススピードに近く走る選手もちらほらいた。

ぼちぼち歩いて丘を下り、小林さんと待ち合わせたレオンに着く。懐かしい笑顔。近年、日本に帰ってくる人が少なくなった小林さんのお話は、また別の記事にさせていただこう。運ばれてきたムール貝がなかなか減らず、しかしビールだけはハイピッチで飲んでると、窓の外に自転車に乗ったオリビエの姿が見えた。お店を閉めて、親しい小林さんに会いに来たのだ。せっかくなので記念撮影しておこう。

翌日。オリビエはパブリックビューイングに誘ってくれた。今日は金曜日なのだが、お店は午後から閉めるらしい。「そもそも例年なら今ごろはバカンスでお店は休みだよ。五輪が来るからパリにいるんだ。いや、ヒトシが来なければバカンスに行つてたな」とオリビエが笑う。お昼ご飯はお店の2階で、アニックが生牡蠣を買ってきてオリビエがそれを剥き、サラダにかけるマヨネーズも卵とビネガーから作っている。「自転車屋にならなければ料理人になっていたかもしれない」とオリビエは言うが、あなたがち冗談とも思えない。

地下鉄で向かった先は、といっても連れていってもらうとなかなか場所を覚えられないのだが、パリ東方のラ・ヴィレット公園の中だ。チケットには僕の名前が記され、入場口も指定されている。そちらに向かって歩く人々はかなり数の数だ。パブリックビューイングでは、今日は柔道の決勝が見られるらしい。

クラブ・フランス主催の広大なスペースに五輪の各種目に関するブース展示や公式自動車(トヨタ)などが並び、重量挙げを試したり(30kg)、超短距離走を走るコーナーや、聖火のトーチを持って記念撮影するブースなどがあり、広い建物に入るとその一角にスポーツ&サイクルユニオンのブースがあって、オリビエはこの招待でチケットを取ってくれたのだった。ビールやワイン、軽食があったが、軽く一杯だけ飲むあたり

も大人を感じた。

大きな草地の広場でパブリックビューイングが始まっていた。生ビールを片手に地面に座って見始める。しばらくして日本の人がやってきた。オリビエの紹介でカメラマ

らんとご挨拶する。主に日本の自転車部品をフランスに輸入する仕事をしているそうで、共通の知人も多く、話が弾んだ。いよいよ明日は男子ロード、早く寝なくては。オリビエによれば、まずお店に集合して30km

ほど走ってレースを見て、戻って着替えてモンマルトルの周囲を見に行きたい。長い一日になりそうだ。

(続く)



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!

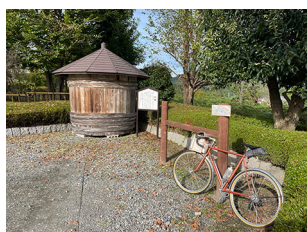
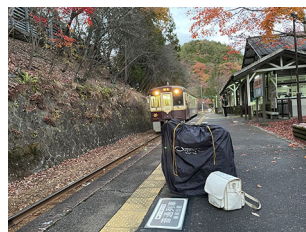
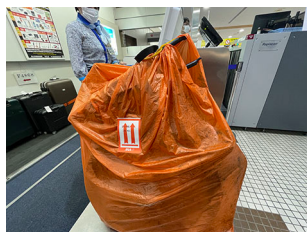
A5 判 224 ページ 2300 円+消費税

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!



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

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。

カワカミ サイクル ワークス

♪チェーンはブルブル式がいい
ウイングナットのハブがいい
サドルは一枚革がいい
シヨスがほんやり灯りゃいい♪
このようなスタイルこそ真のランドナーと思っている先輩方も多いと思う。しかし現在では太目のロードバイクにキャリア不要のバッグ類を装備し、ネオ・ランドナーと称して使用する若い人が多いのが現実である。ただギヤ比だけはかつてのキャンピング車よりもローギヤが低い気がする。

僕が自転車に興味を持った1970年代の終わり、衝撃的だったのはアルプス・パスハンターだ。一見シンプルなランドナースタイルなのに重量は最上級のロードレーサーよりも軽い9.2kg、当然値段もそれなりなのだが、パーツアッセンブル表の銘柄を見てもあまり知識のなかった僕にとって「重そうに見えるのに軽い」というのは大きな魅力だった。このさりげなさがランドナーには不可欠な気もする。

ランドナーの軽量化が最も華やかだったのは1940年代、フランスで始まったコンクール・デュラルマンだろう。当時は金属素材としてクロモリやアルミ合金しかなく、現在のように何から何までカーボンというわけにはいかない。

フレームのクロモリパイプは限界まで薄く、軽合金のパーツ類は市販の物に穴を空けるなどの加工、またはオリジナルで細く小さい物に作り変えるなど各ビルダーは工夫した。



あとフレームに直付工作が多いこと。カンチフレーキ式では台座はもちろん、フロントディレイラーも工房独自のロッド式を製作した。不思議なのはツールを走るイタリア

アのロードレーサーはクロモリ素材の強度低下を嫌ってバンド止めが多いことだ。レーサーのフレームは消耗品という考えなのか、イタリアとフランスのお国柄の違いなのか、ラ

アレックス・サンジェの細い線で作られたロッド式フロントディレイラー。当時のピンが外に出たチェーンより現在のフラットなチェーンの方がスムーズにシフトしそうな感じがする

ンドナーの方が特別感が大きい。

1970年代以降になると軽量で高価なパーツは主にロードレーサー向けの物が多かった。その中でランドナーなどツーリング車に使える物は流用する。イタリアンやフレンチなどネジの規格で間違いやすいこともあるが、各メーカーで一応好みのアッセンブルが可能だ。

ただどうしてもタイヤやリムだけはバリエーションが少ない。スポルティフならチューブラータイヤ仕様を選択する手もあるが、旅自転車はやはり太目のWOだ。先輩方はウォルバー・スーパーランドナーの登場が軽量ランドナースタイルの最新版と言っていた。当時スーパーチャンピオンのリムは同サイズ650Bの28穴がラインナップされていた。

僕が高校に進学する時、ハイテンチューブラー号から次はやはり憧れのアルプス・パスハンタースタイルのランドナーを目指すことにした。入学祝いに父が買ってくれたと言うので、散々迷った末にケルビムの吊るしのランドナーフレームを。直付は650Aのカンチ台座以外はトップチューブとチェーンステアーアウターカップのみだった。

同時期のタイミングでウカイスリム650A中空リムとソーヨーのオープンサイドタイヤが発売された。前後合わせてスーパーチャンピオンリム、スーパーランドナータイヤより300gほど軽い。

ケルビムランドナーの完成にはかなりの月日がかかった。部品の一つ

一つに重量とコストパフォーマンスを徹底的に研究した。というより一度に買い集められないのでどうしても時間がかった。

欲しい部品はいつでもショップに行けば買える状態にあった。ありがたいが逆にもどかしい。ホイール組はショップ任せなので金額がかさむ、リム・タイヤ以外で残るハブを考えていると、ある製品に注目した。それは発売されたばかりのシマノのカセットフリーハブだ、デュラエースと600のEXシリーズがあり、値段的に当然600の方、5段用でもトップギヤに12Tが使える。デュラエースでは更に小さい11Tだ。

ハイテンチューブラー号ではサンツアー製ウルトラシリーズのフリーに飛びついた。5段用のハブに6段が使える上にトップが13Tでギヤ比が稼げる。ウルトラ7段では12Tトップだがシマノカセットでは120mm巾エンドで12Tだ。迷わず600カセットスモールフリーハブ、スプロケットは12〜24Tだったと思う。

ウカイスリムにオープンサイドタイヤ、パテッドスポークのホイールは、スーパーチャンピオン・アルカシエルのチューブラーホイールより軽い。チェーンリングは42x28TのW、このようなコンバクトドライブは当時のサイクルスポーツ誌でも同じ考えの人がいた。いよいよケルビムランドナーが完成に近づいたところで自分で直付のために火を入れ

ることになるが、その話は後ほど。

コンクール・デュラルマンよりかなり後の時代のものであろうが、僕の思う自転車部品最弱のナイロン製ヘッド小物。これでセラミック製ボールを使えば最軽量だろうがやはり使う気にはならない



コンクールデュラルマン時代の1940年代フランス製BOEHMのコッタードBBセット。中空シャフトにコッターピン部分を凹ませて成形するという高度な技術で作られている。また、ロックリングはこの当時では珍しいアルミ製である

各サイズ揃っています！



お問い合わせ
kimuraseisaku@nifty.com

自転車遊びのいろいろ その9

渡辺洋一

●輪行用ボトルケージ

最近の日帰りツーリングではペットボトル用ケージを付けており、駅近くでペットボトルを買っている。ツーリングを終えて駅に着いたらペットボトルを処分するので、一つだけ荷物を減らすことができ、途中で空になれば自動販売機で買い替えるようにしている。

昔はランドナーにはT.A.の鉄ケージとボトル、スポルティフにT.A.のアルミケージとボトルを使用していたが、ボトルの臭いが気になっていった。おそらく昔の樹脂ボトルは食品としての基準を満たしていなかったようである。1998年に購入した樹脂ボトルには食品としての基準を満たす表示が付いていた。

●簡易保温ボトル

夏場のポタリングではアメリカ製のポーラーという簡易保温ボトルを使っている。樹脂の二重構造で間に

銀色のシートが挟まっており、たっぷりの水と少量の水を入れて出かけると約2時間は冷たい水を飲むことができる。保温性のない樹脂ボトルを使用していた時はたっぷりの氷を

いれておいても30分で温かい水になっていたの、ポーラーのボトルは夏場のポタリングには欠かせない。ひどい暑さの途中でボトルの水がなくなっても、自動販売機で冷たい飲み物を買って入れておけばしばらくは冷たく飲むことができる。

金属製の真空断熱保温ボトルも市販されているので、いつか使ってみようと思う。

●輪行時のチェーンフック

輪行時に後輪を外すとチェーンがたるむので、スポークを曲げて作ったフックをブレーキのタイヤガイドにかけてチェーンを張っている。1997年にW.O.スポルティフのフレームを作り替える際に「チェーン

フックを付けるか？」と東叡社の星野さんに聞かれたが、必要ないと言ったことを今では後悔している。最後に作ったロードにはチェーンフックを付けてもらった。

●ポタリング用バッグ

チューブブラスタイヤでポタリングしており、予備タイヤは持たずにシーラントを利用している。オー 스트リツチのチューブブラスバッグにシーラント、バルブコア外しとポ ケットティッシュを入れてサドルの下にぶら下げている。パンクしてもシーラントでの修理はとても簡単で、短時間で走り出すことができる。但し、バルブコアが外せるタイヤでなければならない。

シーラントでのパンク修理をする以前、ポタリングでは両面テープを用いて道端でタイヤ交換をしていた。車輪を外しての交換は面倒であるばかりか、道行く人に好奇の目で見られることがあった。シーラントでの修理の場合、単に空気を入れて いるだけのように見えるはずである。

●ロードバイクのチェーンステブリッジ

最初に作ったロードでは二か所のブリッジに補強板を付けてもらった。2006年に作ったロードではチェーンステブリッジが省略されているので、シートステーブリッジだけに補強板を付けてもらった。チェーンステブリッジの位置がBに近いため強度的に不要なのであり、見た目にもすっきりしている。



昔はブルーメルの樹脂ガードを取り付けるためにチェーンステブリッジを利用すると聞いたことがある。ランドナーやスポルティフではマッドガードを取り付けるためにチェーンステブリッジが必要であるの言うまでもない。

●カンパ溝なしクランク

チューブブラスポルティフにはカンパの溝なしクランクを付けている。溝なしクランクはカンパの50周年コンボイメントに次ぐもので、物が映りこむぐらいの綺麗な仕上げとアルマイト処理がされており、クランクの裏側も同じようになっている。溝なしクランクは溝ありクランクに比べて人気がないが、表面の仕上げという点では上だと思う。

カンパレコード最後のアルミクランクの表側は綺麗な仕上げがされているが、裏側はコストダウンのため



か、バフ仕上げが省略されている。

●カンパのアルマイト

昔のカンパはブレーキ本体とレバーから始まって、最後のレコードシルバーハブまでのアルマイトは透明感があつて他社製品よりも綺麗だと思う。昔のレコードハブにはアルマイト処理がされておらず、時々磨かないと曇ってしまう。当時は製造する工程からアルマイト処理が難しかったようである。スパーレグロなどのペダルもハブと同様にアルマイト処理がされていないのでたまたま磨いている。

●シユバープロWレバー

1980年に作ったロードはシユバープロのWレバーに替えており、当時のサンツァーではアキュシフトと称していた。このWレバーは、ナローチェーン用のULポジションとノーマルチェーン用のREポジションがあつてフリーの歯幅に

合わせて選べるようになっていた。

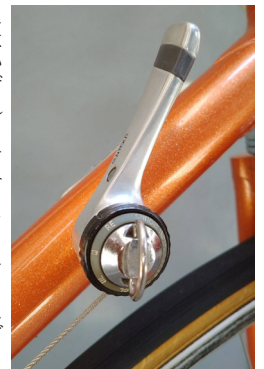
7速と6速のボスフリーホイールを使つており、ホイールのフリーに合せてポジションを変更している。

私のWレバーの選択ポジションはなぜかULとREの位置が逆になっており、使い始めはかなり悩まされた。おそらく、レバー組立時の部品が逆にセットされていたようで、再組立が難しそうなものでそのままで使っている。当該Wレバーはサンツァー衰退期による製品で、品質管理がおろそかであつたのではないだろうか？

対するデイレイラーは同じサンツァーのシユバープロ8Sの130mm用で、ロー側の調整ネジの相手側にアルミ片をエポキシで接着して126mmエンド幅として使っている。

●ゴム帯

マッドガードの付いた自転車3台



にはいずれもチェーンステールにゴム帯を装着している。チューブラースポルティフでボタリングしている最中、後輪に何かを巻き込んだような音がして確かめるとゴム帯の後ろ側が切れていた。仕方がないので、チェーンステールにゴム帯を結び付けて帰宅し、予備のゴム帯と交換した。

ランドナーでゴム帯が劣化していたのを見つけてあらかじめ交換したことはあつたが、走っている時に切れたのは初めてのことであつた。たまたま行く長谷川自転車商会でゴム帯を見つけると買うようにしていたら、現在は予備が4本になってしまった。これだけあれば今後の交換には充分である。

●サイドブル用フロントキャリア

ニューサイ誌1975年11月号と12月号の東叡社の広告にはデュラエースのサイドブルブレーキを装着したスポルティフが出ていた。私が注目したのは「サイドブルキャリア」と特殊ポルトサック」という写真で、キャリア上部のステーがブレーキを跨いでフォーククラウン前にネジ留めされていた。1975年頃からニューサイ誌の広告にはスポルティフが多く紹介されていたが、それらはマファックのセンター

ブルブレーキを装着していたので東叡社の広告は斬新であつた。

サイドブルブレーキを装着した東叡社のスポルティフの広告が強く印象に残っており、1978年春に作ったWOSポルティフで同じ仕様のキャリアを付けてもらった。ブレーキ本体も同じデュラエースにした。このフレームを1997年に作り替えた際にも同じフロントキャリア仕様にした。ブレーキは昔から憧れていたカンパのレコードサイドブルに替えた。

その翌年に作ったチューブラースポルティフも同じフロントキャリア仕様にし、こちらもカンパのレコードサイドブルにしたのである。サイドブルのスポルティフは少数派であつても、カンパブレーキの効き具合から選択して良かったと思う。



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

GO's View

自転車部品のコレクションという
と、変速機とかテールランプ（リフ
レクター含む）とかウイングナット
が代表的だ。

うちにもウイングナットの集団は
あって、これは何人かのコレクショ
ンが合体したものだ。数えてみた
ら、ちゃんと一台分揃ってるのが48
種類、ノットコンプリートが28種類
だった。世界中でどのくらい種類が
あるのかわからないけれど、これだ
けの数を並べて飾ったらなかなか壮
観なんじゃないかな。

元々ちまちまとした物を集めるの
が好きな性癖なので、例えば使いも
しないカラーボールペンを全色集め
たり、ガラスの小さな酒器を並べた
りしている。近年だとカブセルトイ
の猫フィギュアもあるし、飾り棚は
いくらあっても足りないよね。

それらに近い自転車部品もないで
はない。シフトレバーサックやクラ

ンクキャップ、バーエンドプラグや
ストラップエンドなんかがそうだ。
こうしてみると非金属部品だからカ
ラフルなんだな。

実は前二者はコレクションしてお
ります。

シフトレバーサックはもちろん変
速機メーカーの製品で（例外として
REGがある）、自社のシフトレバー
に合わせた形状になっている。材質
はゴムやビニール、軟質プラスチック
なので色の自由度が高く、カンパ
なんかは7色もある。サンツアーの
アメゴムやゼウスの赤や緑なんかは
劣化してしまっていることが多い。
数えてみたら現在の保有は36種類で
した。なんだか楽しそうでしょう。

克蘭クキャップは基本的には
コッタレス克蘭クに付帯している
ものだが、単独商品としても売られ
ていたようだ。基本的な形状はどれ
も大差なく、ネジの規格も3種類（T
Aと旧ストロングライトとそれ以外
全部）しかない。材質としては鉄、
ステンレス、軽合もあるけれど、ま
あ大半はプラスチックだ。

同じメーカーでも時代によって
（克蘭クに合わせて）デザインの
変遷はあるし、なんと言ってもカ
ラーバリエーションの豊富さが魅力
である。日本で最初のコッタレスで
ある杉野マイティ5用から数えた
ら、スギノさんだけで20種類近くは

ありそうだ。競技用機材を別にすれ
ばスクエアテーパーはまだまだ健在
だし、高木やサカエに意外な色物が
あったことも判明しているの、コ
レクションとしての発展性は捨てた
ものではない。こちらの現在の保有
数は45種類でありました。

バーエンドプラグは保安部品（ハ
ンドルが脚に刺さらないため）とし
て現役で、バーテープのおまけから
木製の工芸品まで、古今東西を考え
たら相当な種類がある。コレクショ
ンするにはちよつと強敵過ぎるか
な。

ストラップエンドというのは若い
人は知らないかもしれないが、昔の
レース用部品だ。短く切り詰めたス
トラップの端にネジどめして、スト
ラップを締める手掛かりとする小物
だ。ビンディングペダルになった時
点で命脈は絶たれている。部品メー
カーだけでなくチネリやコルナゴの
名入りの物もあるので、バリエー
ションはかなり豊富なはず。MTB
用の大型な物があつたし、形状が
様々なのも魅力の一つになってい
る。誰か集めている人はいるかな。
他にもベルやチドリやダルマネジ
など、ある程度の種類を集めること
ができそうな部品はまだまだある。
他にやっている人がいなければ、す
ぐにその分野の泰斗になれる可能性
があるのだけれど、いかがか。



小さくてカラフルで種類の多いもの

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

VI

自転車の寿命
タイヤII

鈴木邦友

海外を走る超長距離サイクリングでは、自転車や各部品の寿命をいかに延命するかということが重要になる。一般部品にしても、消耗品と呼ばれる部品にしても、できるだけ長持ちさせることが重要だ。

なぜならば、自転車には生産国による規格の違いや、規格は同じでも国によっては商品として存在していないものがあるからだ。

そのような国を通過する時には、各パーツの寿命をできるだけ延ばすことが必要となる。

特に消耗品と呼ばれる部品にとつては重要な問題で、そうしないとバッグの中はスベアパーツでいっぱいになってしまうし、旅先での余計な出費を増やすことにもなってしまう。

●タイヤ

自転車で消耗品の代表ともいえるのがタイヤだ。またタイヤは自転車だけにとどまらず、自動車やオートバイ等空気入りゴムタイヤを使って走る乗物の、機能や性能をつかさどる重要な部品とも言える。

タイヤの機能・性能イコールそれらの乗物の機能・性能ということになる。

自転車の動きが早く激しくなるほど、自転車にかかる負荷が大きくなればなるほど、タイヤの消耗や劣化も早くなる。急発進、急制動、急旋回を繰り返したり、坂道を上ったり下ったり、重い荷物を積んだり、またヨロヨロと未熟な運転をしていれば、おのずと寿命は短くなってしま

う。

自転車のタイヤにかかる負担を力学的にみると、

○衝撃力＝質量×速度

○力＝質量×重力加速度

○遠心力＝質量／重力加速度×速度の2乗／曲率半径

となる。

タイヤにかかる負担は車重や速度、速度変化に大きく影響される。車両総重量が大きい場合や、より高速で走行したり、急制動・急加速、急旋回を繰り返していると、タイヤには余計な負担がかかることになる。当然寿命も短くなる。

空気圧の不足もタイヤを無駄に摩耗させる原因となる。タイヤを構成するゴムは粘弾性体という固体と液体の両方の物性を持つ物質だ。その物質がもつ特有の流れ（分子間のズレ）やヒステリシスロス（変化した弾性体が元に戻るときに失われるエネルギー）の発生によって劣化する。ゴムは外力が加わりつづけた後、変形が繰り返されると劣化してしまうという物性をもつ。激しい繰返し運動の場合には発熱による劣化も考えられる。つまり空気圧不足やオフロード走行では変形量が大きく劣化を早めることになる。

もうひとつはゴムの摩擦特性による劣化がある。ゴムには「摩擦係数は見掛け接触面積には無関係である」という「摩擦の第2法則」が当てはまらない。質量が同じでも接地面が大きくなると摩擦抵抗が大きくなってしまう。空気圧不足で接地面積が

大きくなると走行抵抗が増し、摩耗を早めてしまうことになる。

タイヤの摩耗状態については、前輪と後輪で、また走る環境によって異なっている。前号でも述べさせていたのだが、一般的に前輪はトレッドサイド部が、後輪ではトレッドセンター部が摩耗する。これはトレッドのショルダー部とセンター部とで周長が異なること及び駆動輪と非駆動輪との違いが起因している。

また、左側通行の国と右側通行の国でも減り方が異なる。これは排水性を考慮された道路断面がカマボコ状になっているためで、路肩近くを走る自転車はその影響を顕著に受けやすい。

その他オフロードをよく走る方の自転車ではサイドウォールが先に寿命を迎えることが多い。これはタイヤで最も弱いサイドウォールが岩や石、木の枝などで擦り切れてしまうからだ。

では、どうしたら摩耗に侵されやすいタイヤを長持ちさせられるのであろうか。

●走行時に心がけたいこと

基本的には、無駄に急制動をしたり、急加速をしたり、急旋回をしたり等「急」のつく走り方をしないこと。オフロードでは少々腰を浮かせて気味にしてサス下荷重を小さくし、ゆっくり走る。そして最も重要なことは、いかなる道路条件下でも空気圧を適正に保つこと。まさにタイヤメーカーの取扱説明書どおりとなる。その他、余計な荷物を積まず

軽量化を心がけることや、まっすぐ走ることなども挙げられる。

定期的なタイヤのローテーションも寿命を延ばすのに効果は高い。前述のとおり、前輪と後輪また左サイドと右サイドではタイヤの摩耗状態が異なる。「ドベネックの桶」の理論どおり、一部分だけが摩耗し、全体の寿命を早めてしまうことになる。その偏摩耗を平均化するのがローテーションとなる。

普通2輪車の場合、タイヤに回転方向の指定がない場合は、タイヤ1本あたり4つのポジションが、タイヤに回転方向の指定がある場合には、タイヤ1本あたり2つのポジションが考えられる。例えばそのタイヤ寿命を4000kmと想定するならば、回転方向の指定がないタイヤの場合では、走行1000kmごとに行えばいいことになる（実際にはもっと短いスパンで行う方がいい）。その4つのポジションとは

○前後そのまま回転方向を替える
←

○前後そのまま回転方向を変える
←

○回転方向をそのまま前後を入れ替える
←

このローテーションを定期的に行うと、タイヤは均一に摩耗し、より長持ちすることになる。
トレッド以外の部分では、縁石に



擦るようなことはしないこと。オフロードではできるだけ障害物を避けて走行すること。ダイナモもリムドライプ式とし、タイヤドライプの場合には、必ずゴムキャップを装着すること。

●極限状況でのタイヤの延命処置

通常、タイヤの寿命は、まず溝がなくなる。次にコードが顔を出し、コトンコトンと振動するようになる。やがてチューブが顔を出し、プシュという音とともに寿命を迎える。普通の環境であればここで交換ということになる。いやここまで使う方はそうはいない。大抵、溝がなくなった時点やコードが見えた時点で交換となる。

しかし、そこが街まで何百kmもあるところだったら、砂漠のど真ん中や未開のジャングルの中だとしたら、同じ規格のタイヤが手に入らない地域だとしたら、自転車すら見か

けない地域だとしたら。世界にはそういう所がまだまだたくさんある。そのようなところではチューブが顔を出したくらいであきらめるわけにはいかない。

チューブが顔を出す程度の小さな穴であれば処置は簡単、タイヤの内側からタイヤ修理専用のタイヤパッチや自動車用の古チューブ等を貼り付けてしまえばいい。ちなみに当てる物の切り口は角が出ないよう斜めにカットしておくこと。そうしないとその角でチューブに傷をつけてしまうことになる。自動車・バイク用の大きく厚めなパッチがあれば最高だ。

穴が大きくなつてくるとパッチや古チューブでは役に立たない。伸びる素材ではチューブと一緒に伸びてきてしまうからだ。そこで役に立つのが古タイヤや、自動車・オートバイ専用のタイヤ修理用パッチ。特

RETRO CYCLES

浅麓堂

せんろくどう

- イデアル 59 軽合ベース黒シリアル 93xxx 中古美品¥30000
- イデアル 90 軽合ベース黒内曲りサイン入り刻印小鋏中古美品¥35000
- イデアル 90 ワイヤベース黒サイン入り刻印小鋏 stc 新品¥35000
- イデアル 92 男性用黒サイン入り新品¥30000
- イデアル 2003 黒新品¥15000 ●ブルックス B17 黒 1970～80年代・新品¥30000
- PREMIER SL220 (ユニカタイプの革張りブラサドルで最軽量級・実測 230g) 黒新品¥20000
- 藤田シームレススーパーデラックス (キルティング) 黒新品¥8000
- 浅麓堂オリジナル・軽合ベースサドルを二本締めピラーに取り付る金具セット新品 1 台分¥19800
- フィリッププロフェッショナル芯 - 芯 40cm 中古美品¥8000
- フィリップ赤ペイントステム 70mm 新品¥10000 ●同 90mm 新品¥10000
- ミルレモ赤ペイントステム (フィリップ製) 70mm コラム径 22, 2mm 新品¥10000
- サカエ ESL ステム 90mm (1A タイプで最軽量チタンボルト仕様・実測 175g) 新品元箱¥14000
- 日東ハイパー 70mm 新品¥10000 ●日東ダイナミック (アンプロシオ型) 90mm 新品¥10000
- ☆再研磨リム 未使用品ですが、表面の曇りや腐食の為、研磨し直したものです。店頭販売限定
- スーチャン 650B36H・1P ¥10000 ●スーチャン 650A28H・1P ¥8000
- マビック 650B36H・1P ¥8000 ●ワイマン 650B36H・1P ¥5000

※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

チューブが膨らまないようにその外側に収縮しない素材でテーピングを施しタイヤ内に納める。まずチューブをタイヤから取り外し、タイヤ内に収まっている時と同じ程度の太さに膨らませる。タイヤの穴の部分にそれよりも多少広めにビニール（ポリエチレンが最適）シートを3〜4重に巻きその上に布製のテー

さらに穴が大きくなると当て物を詰めるだけではすまなくなってくる。空気の圧力で切り口が広がりその周辺が膨らんでしまうからだ。そうなるってしまったタイヤの場合には、チューブ自体を膨らまないようにするしか手はない。これが空気入りゴムタイヤ延命処置最後の方法となる。

に後者はパンク修理用パッチのように角がないのでチューブをいためる心配がない。



プ（ガムテープなど）を巻き付ける。チューブに直接テープを巻かないのはテープの角や粘着剤によるチューブの劣化を抑制するためだ。素材の柔らかいポリエチレンシートを巻くことでチューブがそれらから保護される。タイヤの内面には前述同様当て物を張り付ける。あとはチューブが軽く膨らむ程度に空気を入れ、チューブをねじらないようにタイヤ内に装着し、空気を入れて終了となる。多少コトンコトンという感じはするものの、その後数百kmくらいは走ってくれるはずだ。

またそれ以外には、自分が履いているタイヤより一回り細めの古タイヤ（新品でもよい）を入手し、ビード部両サイドを切り落とし、タイヤ内に敷いてしまうという方法が考えられる。同じ規格のタイヤが手に入らない地域において有効で、筆者も中東諸国走行中、実際にこの方法で走り抜けたことがある。その時履いていたタイヤは26×1・1/2で、そこに26×1・3/8のタイヤを敷いてみた。タイヤの厚みや重量がほぼ倍になることから、乗り心地はお世辞にもいいとは言えないが、コードが切れ、内側のタイヤが顔を出した状態で数百kmも走ってくれた。

自転車にとってタイヤは最重要パーツ。これがなければ走ることができない。長距離自転車旅行では、タイヤの延命処置が重要なポイントとなる。

SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

え、それはレース用じゃないの！

ロードレーサーばかりがスポーツ車ではない。
ツーリングに絶対必要な、
バッグ、キャリア、マッドガード取付セール中。
好評 5S、6S フリーホイール在庫あります。

将来のために「一人、数個 買った人あり」

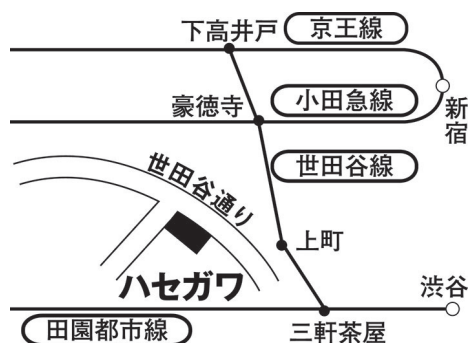
ランドナーパーツ専門店

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, H30-26N ¥6600, H30-26 隠ジョイント ¥11000, H35-340R ¥8800, H47-オリジナル ¥8800, H47C ¥10000, H50C ¥11000) 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 ¥15400、バビヨンヴィンテージ 650B、バビヨン 700C ¥15400) アレックス [650B] EN24 ¥4400、D M 18 [欠品中] サンエクシード [650B/32H.36H] ¥11000、[650A/32H] ¥10780、アラヤ 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、リエール ¥5060、エキュルイユ ¥5940、エートル ¥5060、ルナール ¥5060、ルートフォレストイエル) パナレーサー (ツッリグカスタム 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 650x38B ¥6600) コンチ GP5000 650 × 28B ¥11000、仏式チューブ各種、パナレーサー TPU チューブ ハンドルバー (すべて 25.4) 日東 (B132AAF [390、410、420] ¥5390、B135AA [390、420] ¥5170、B136AA [400、420] ¥5500、B112AAF [380、400、420] ¥5500、M od.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 ¥11000、BROOKS ¥10780)
ステム (すべて 25.4) 日東パール7、8 ¥12000、パール ALPS 8 ¥13000、テクノミック DX50 mm ¥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 ¥12470)、ヨシガイ DC980 ¥7700、ディズナカントイ (シルバー) [シユール別売] ¥5280、グランボア・シユエット ¥22000、マファック・クリテ、レーサー プレーキシユ (ディズナ・クロスカントイブレーキシユ ¥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 ¥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 (アウトター 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 LFRQ (100-126、130 32H) ¥15000、シマノ・デュラエース 7400 (100-120 [加工]、126 36H) サンツアー・シュバープブロー HB-SB00 (100-126 36H)
チェン シマノ (CN-M9100 [12速] ¥8300、CN-HG901 [11速] ¥7910、CN-6701 [10速] ¥4065、CN-HG53 [9速] ¥3725、CN-HG40 [5-8速] ¥2200)、イブミ、カンパベダール 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、M ASH ¥5800、トゥクリップ・トゥストラップ各種) リオター
ディレイラー シマノ、サンツアー、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 ¥4930、SL-7700 ¥10000)、サンエクシード (SXD708 ¥6820)、ダイアコンベ ¥6160、エネシクロ ¥6160、ワイヤー各種
サドル ベルトゥサイクル (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、ブルプロ [黒、茶、ハニー] ¥39930、チームプロ ¥32780) サドルオイル (BROOKS [30g] ¥2420、[50g] ¥2970、イデアールサドルグリス [欠品中] ベルトゥサイクル・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) ¥9460、S-65・S-M-2 ¥10780、SP-60 (26.0、26.2、26.8、27.2) ¥3000、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] [欠品中]
輸送袋 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、キャンビー F ¥35200、キャンビー R ¥35200)、VIVA・DX サドルバッグサポーター ¥9680
ヘッドバーツ 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・M A60C ¥1870、丸石・アーレンキー脱着式輸行用 ¥3000
ボトルケージ 日東 (R [欠品中] T ¥8690、80 ¥12760、500 ¥8690、L ¥9790)
インフレーター トピーク・ロードマスタープラスター ¥4840、SKS VX ¥1980、ラビーズ 16.5J²、ゼファール 18J²
リフレクター キムラ製作所 (RF-24 ¥4000、28 ¥4000、28FL ¥2800、32 ¥4000、32 ラレタイプ ¥4000、33 スペシャル ¥3000、35 ¥4500、38 ¥4700、42 ¥5000)
キャットアイ (RR-165G M R ¥330、RR-165S M R ¥660)
チェーンプロテクター VIVA・チェーンステーラバー ¥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、カンパニョーロ・コレクション ¥9000
その他 キーレイ・サイクリングステンレスボトル・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 7 月 20 日現在/掲載の価格は予告なく変更することがあります]



CYCLE TOURING
オオマエジムシヨ
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 8 月号
令和 7 年 7 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