



CF

CYCLE FIELD 2025

北近江の場

10





# 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ッグです。『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デュラ  
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

### 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デュラ  
サイズ (WxD): 28x14cm  
カラー: ブラック

### 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。『バッグマンアダプター』を初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デュラ  
サイズ (WxHxD): 34 x 20 x 35 cm  
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。

『バッグマンアダプター』を初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デュラ  
サイズ (WxHxD): 30 x 32 x 16cm  
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デュラ  
サイズ (WxHxD): 57 x 28 x 15 cm  
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: 1.5L  
重量: 約 700g  
素材: 1000 デニール・ミリタリーグレードコーデュラ  
サイズ (WxHxD): 30 x 32 x 16cm  
カラー: ブラック



# 自転車遊びのいろいろ その10

渡辺洋一



## ●革サドル

大学のサイクリング同好会に入り、用意したBSダイヤモンド輸行人車に付いていたのは藤田プロという革サドルであった。その後、初めてのトーエイランドナーにはイデア90茶アルミベースを付けて半年間は使用したが、革が柔らかいので1973年製ブルプロに替えた。その後、1981年製のイデア90茶ワイヤーベースを購入した。

ブルプロは革がとて硬くて、サドルオイル（プロファイド）を浸み込ませて馴染ませた。ブルプロは長年の使用でも型崩れもせず、ほとんど伸びないので今でも現役である。イデア90ワイヤーベースはルブルーサインのない革が硬いタイプで、使用前にプロファイドで馴染ませ、長年の使用によって焦げ茶色の風合いになっている。イデア90も型崩

れはなく、横からのフォロムは軽合ベース外曲げよりも中だるみが少ない。イデアは軽合ベースと同様にブルプロよりも前後長が少し短いので座る感じが異なる。

革サドルの使用感はブラサドルとは異なり、馴染んでしまおうと独特の弾力があつて手放すことはできない。今ではランドナーの出番がほとんどないので、二つの革サドルは夏場以外の季節にチューブラースポルティフに付けて革サドルの感触を楽しんでいる。

## ●ブラサドル

学生時代からのブラサドル履歴は、藤田シームレス、ユニカ65番、ユニカ2番、ユニカ4番、ユニカ軽合ベース、ロールスドゥエアルミ、ロールス鉄、リーガルチタンである。現在はドゥエ以外のユニカ4番以降が現役である。最初の藤田のブラサドルは短期間でワイヤーベース差込部にひびが入つたのでユニカに替えた。

最近では中央の穴開きサドルが主流であり、シヨップで見かけるのはほとんどこのタイプである。私は古くからのプラサドルに慣れていることに加えて、穴開きサドルが好みでないので使っていない。

## ●サドルの高さ

学生時代からサドルの高さを微調整してきた。現在はBB中心からサドルトップまでを69cmに統一しており、サドルを替える際にメジャーで測るだけなので簡単である。69cmにしているとクランクを回した時に膝

に少し余裕があつて楽である。

サイクリングロードなどで腰と頭が交互に動いて蛇行して走っているロードバイクを見かけることがあり、サドルが高過ぎるようである。体がぶれずに綺麗な姿勢で真つすぐ走っている人はかっこ良く見える。サドルが低過ぎてガニ股で乗っている人は極少数派であり、高過ぎる人が多いようである。

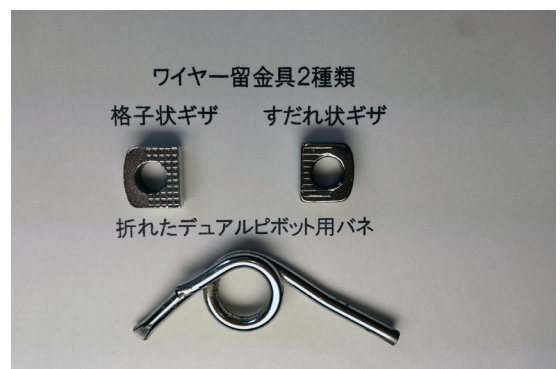
## ●金属疲労

自転車遊びでの経験上、金属疲労には2種類あると考えられる。ワイヤーやバネのように弾性変形を繰り返すことによる破損と、スポークの首、軽量アルミリム、長期間に渡って酷使されたスチールフレームやアルミフレームのように変形はほとんどなくとも応力集中の継続による破損である。

ワイヤー切断はテンションが加わつた状態で曲↓直の繰り返し変形を受ける箇所が切れやすく、手元変速とWレバーの巻取り部で切れることが多い。さらに、ブレーキレバーの引き代が大きいとワイヤーを引つ掛けた箇所が切れることがある。

以前、カンパブレキレバーの可動範囲に対して約6割を引き代にしていたら2回切れたことがあり、その後、引き代を約4割に減らしたら切れなくなった。これは変形量の減少によるものと考えられる。

カンパのデュアルピボットブレーキのスプリングが折れる事例がある。そうであるので予めスペアを用意していたところ、昨年の整備で折れ始めていた



ワイヤー留金具2種類

格子状ギザ すだれ状ギザ

折れたデュアルピボット用バネ

のを確認した。約2万kmの使用で折れたことになり、交換した上でスペアを調達しておいた。これも繰り返し変形による破損と思われる。

カンパブレキのワイヤー留め金具が割れたことがあり、確認すると格子状ギザの金具であった。これは焼きが入って柔軟性のない部分に応力集中が起きたことによるものであった。対策としてすだれ状ギザの金具に替えた。この金具は、カンパの補修パーツを多く在庫していた浜松町のシミズサイクルで購入していた。

## ●材質の違い

金属は金属結合という構造をしており、自由電子に取り囲まれた原子配列がずれることで塑性変形が可能となる。スポークの首部分のヘッドと曲げ加工、鍛造部品、鍛造ネジ、アルミ合金ハンドル、マッドガー

ドなどがそうした事例である。

ちなみに、ガラスやセラミックのような脆性材料は共有結合によって原子配列がずれることはなく、弾性変形を超えることはなく、ゴムなどの高分子材料は変形し易いが、分子の隙間が大きいので気密性は低い。伸びやすいラテックスチューブは特にエア抜けが早い。

### ●チエーンの接続

4台の自転車にセデイスプロとセデイスボーツを使っており、チエーン洗浄の際にはいずれもチエーン切りで脱着をしている。エルゴパワーの10速にはコネックスリンクを使用しており、工具を使わずに脱着ができるので楽である。コネックスリンクは接続の向きが指定されており、ハート形の穴が外側を向くようにする。コネックスリンクを2006年から使用しており、不具合は1度も



ないので信頼できる部品だと思う。他社の接続リンクも向きが指定されている。

### ●ペダルとトックリップ

私は昔からトックリップとストラップを使っており、それで慣れている。ストラップは割と緩めにしてすぐに足が抜けるようにしている。5台ともクリップはクリストフのMサイズを使っており、ストラップはビンダを3台に、コムソとフジトシを他の2台に付けている。

学生時代、同期のT氏は二年生からツーリングにもシューブレート仕様の革シューズを使っていた。輸行人時にはスニーカーで移動し、走る時にシューズを履いていたが、シューズが抜けずに立ちこげはしなかった。T氏は学生時代にチネリのスーパーコルサを入手するほどのロードマンでもあった。



### ●ワイヤーの末端処理

市販のワイヤーは長いので自転車に合わせるワイヤーカッターで切ることになる。私の場合、内蔵するワイヤーは後で入れ直すこともあるので先端をハンダ付けしてほつれないようにしている。その他のワイヤー末端は小さなアルミキャップをつぶしているだけである。ワイヤー留め金具からの長さは3〜4cmにしていて、妻のママチャリは約5cmと少し長めにしている。

### ●プレッシャーゲージ

タイヤの空気圧調整にプレッシャーゲージを使っていたこともあったが、測定すると少し空気圧が減るので今は使っていない。シリカのピスタポンプにゲージが付いているのでそれを信用している。ピスタポンプに付けているヒラメポンプヘッドとの組合せは確実で、ポンプ



を押すごとにゲージ圧が上がっているのが心地良い。

以前にも紹介したようにヒラメポンプヘッドの使用感は素晴らしく、私も使っている横型をお勧めしたい。ネジのあるバルブへの密着性も良好で、ストレスなく空気を入れることができる。

### ●スポーク長計算式

スポークの長さはリムのERD(要実測)、ハブの各寸法、クロス数から三角関数を組み合わせた計算式で出すことができるが、実寸法よりも少し長く算出されるので疑問を抱いていた。

よく考えてみると張力による伸びが加算されていないことに気が付き、それを補正すると実寸法とほぼ同じ長さになった。例えば、φ1・8mmプレーンスポーク300mmを反対側で900Nに張ると0・56mm、フリー側で1300Nに張ると0・81mm伸びることになる。

### ●トレンド情報

ネットなどを検索していて気付くのは、業界がトレンドを誘導していることである。そうした中には、物理的に考えて「本当かな？」と思う内容をあたかも正論のように書いているのが散見される。一例として、某有名ショップでロードバイクのタイヤは太い方が走行抵抗が減ると聞いたことがある。様々な情報の中から自身に合った真実を見つけることが大切だと思う。

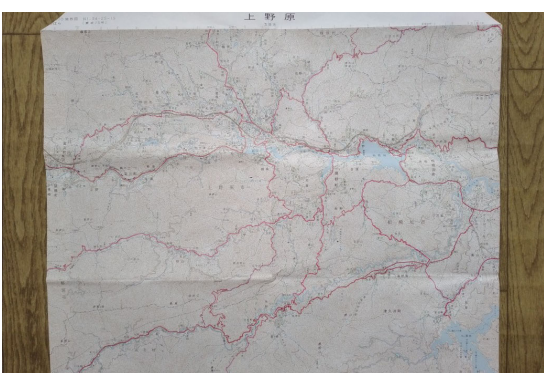
### ●5万分の1の地形図

サイクルフィールド誌を読まれて

いる人であれば5万分の1の地形図でツーリングをされているであろう。ツーリングを終えた後に走った道を赤でなぞっていくとその道を走っているように感じるのを共感してもらえらると思う。

いつしか地図上に赤い道が多くなり、それらを見ていると走ってきた道が浮かんでくる。例えば私の「上野原」には多くの道が赤く塗られており、眺めるだけで40年以上に渡るツーリングの足跡が地図上に現れてくるのである。

次のツーリングに行く際に地図を眺めるだけで愛車で走っているのを想像することができるのである。5万分の1の地形図にそうした不思議な魅力を感じるのは私だけではないと思う。さて、次はどこに行くか？





# 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](mailto:info@enma-bicycle.co.jp)





# 大弛峠

大前 仁

山梨県山梨市牧丘町と長野県南佐久郡川上村の境にある標高 2360m（数値地図的には 2363m くらい）の峠。車道の峠としては国内最高所にあるが、「峠」ではなく単に国内最高地点としては乗鞍スカイラインの畳平があり（2713m）、そちらはヒルクライムイベントでも知られるため、最近は少し知名度が下がってきたか？

筆者が最初に上ったのは 1980 年頃で、ロードレーサーにパナレーサーのチューブラータイヤ、たしかスーパークロスを履き、フリーのローギヤには 31T を取り付けて臨んだ。RD はもちろんキャパシティ不足なのでランドナーからサンツアー VX の GT を外してきた。長野側の河原のような路面は雑誌に載っていた噂通りで、かなり苦戦した覚えがある。

その路面はあれから 40 年経ってもまだ河原のような悪路のままで、それがちょっと嬉しい。国内の多くの峠道は、この大弛峠の山梨側のように舗装化されてしまうか、逆に通行止めになって廃道化するか、どちらかだからだ。

大弛峠の長野側はこのままでいいからね（笑）。



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!

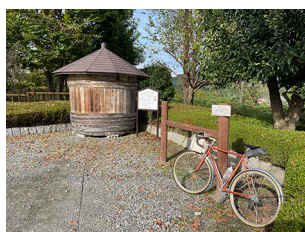
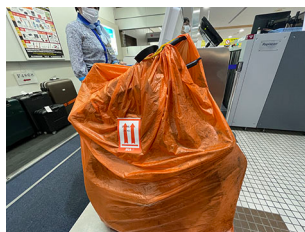
A5判 224ページ 2300円+消費税

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!





# 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

5

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。

僕は物心ついた頃から現在まで一度も太ったことがない。これが健康的であるかどうかは別として、毎年の健康診断でもBMI、つまり身長と体重のバランスを表す数値で、これが痩せすぎのギリギリの結果が出る。僕がこのBMIで標準的な体重になるにはプラス9.2kg、普通の人は常に軽量ランドナーを持ち歩きながら生活しているようなものだろうか。

太らないのは病気ではないだろうというの自分自身日々の生活で何となく分かる。仕事は忙しく体力も使う、その合間に趣味も挟むので常にコマネスミのように動き回っている。特に趣味の方は「寝食を忘れるほど」熱中してしまうのも原因だ。音楽を聴く、ゆっくり映画を観る、という趣味があるのが考えられない。

自転車に当てるはめると良い点がある。僕は体重が軽い上に身長も高くない。フレームをオーダーするとき標準的な体格の人よりシートチューブのサイズを10mmくらいは長くできていると思う。これは足が長いのではなく尻の肉厚が少ないので、その分サドルを高くできるからだ。このように自転車、特に軽量車好きにとっては「恵まれた体格」である。体重の軽さを生かしてヒルクライムレースに特化したトレーニングをすれば良いかもしれないが、走りにはゆる目のツーリングがメインだ。こつ聞くとこんな怪しい軽量パーツでも気にせず安心して使えるから羨ま

しいなと思われるが、こんな僕が使っても壊れる時は壊れるのである。

### ●中学生の時に味わった軽量化のリスク

初めて買ったWクラシクはスギノマキシアの3アームだが、今でも不思議なのは取付Wピンが六角ボルトではなく、マイティと同じピンがリングにザグリ加工されており、アームの取付穴も大きい。もしかするとショップの特注加工だったのかも知れない。

この3ピンをイタリア製FTの軽合金ピンに交換して使っていた。これらのFTやオマスのボルトは当時のいわゆるカンパ用軽量セットではなく、一本からバラで買った。

このピンが3本同時に折れたのである。これがツーリング時ではなく自宅から一駅くらいの距離だったのは不幸中の幸いであった。中学から高校生の時は部品に穴を明けたり、切ったり削ったり、だが特に大きなトラブルはなかった。ステムやクラシクなどは使う前の撓みで何となくやりすぎた、と感じるのでそもそも使わない。

自転車乗りならリム、タイヤの軽さには一番こだわらるだろう。最初に組んだチューブラーリムはスーパーチャンピオンアルカンシエル、重さは350gくらいだろうか。36本スポークだから僕にとっては強度がありすぎる方だ。山道をシクロクロス風に走っても特にリムが振れる事は

なく、リム打ちによるパンクもした覚えがない。逆にパンクしにくいイメージがあり気にせず走っていた。

その後実用的なリム・タイヤは軽量化が進み、最後はアラヤエアロ24穴にソーヨー45番まで使用したが、普通に走行する上で何も問題はなかった。

### ●チェーンが切れる

走行中にチェーンが切れた時ほどパニックになることはない。シクロ仕様のルネエルスで友人宅をスタートして軽いボタリングを計画していた時、変速性能を少しでも上げようと当時の古い物から使用済みのセディスプレイに交換したところ、それまで何の異変もなかったのに突然切れてしまった。

切れたのが友人宅まで50mほど手前だったのは奇跡としか思えない。遡る事数十年前、軽量パーツのレジナの中空ピンS1が発売された時、すぐ購入して使い始めた。中空ピンは特殊なカシメで接合されており、チェーン切りによる長さ調整は一部の通常ピンの部分で行い、その最も短いコンパクトドライブで使用していた。

このチェーンが走行中に切れたが、もちろん中空ピンの部分で、切れた部分を通常ピンで接合することはできない。この時はどこでどう対処したのか全く覚えていない。その事をいつもお世話になっているショップの店長に話したところ、店長は同じチェーンがレース中に切れ



たそうである。しかしそれにも懲りずに僕はシルバームッキでレジナアメリカと変わったSLを現在でも2台に愛用している。

余談だが二人乗りの人力水中翼船で2000年から現在まで世界記録が破られていないスーパーフェニックスには、このレジナSLシチェーンが使われていて軽量化とマニアックなこだわりが感じられたのは僕だけだろうか。

### ●命に関わる軽量化のリスクを体験

通学、ツーリング、通勤、そして現在まで使い続けているケルビムランドナー。今から30年以上前、サラリーマン時代でツーリングに出かける事がほぼなくなった頃、朝いつものように家を出て片道10km足らずの道のり、自宅から大きな通りに出るまでの数百mの間にある細い路地でそれは起こった。車も人通りもない道を低速で走行中、突然何かに正面から衝突したような衝撃を受け、僕はハンドルを越え前方に投げ出された。

ちょうどマット運動の前転のように手を地面についたのだと思う。リュックを使っていたので背中への衝撃は感じなかった。体が無事だったのを確認後、自転車を見ると壊れたサドルとピラーの残骸が転がっていた。サンマルコスーパーレゲロの軽合金ワイヤーベースは折れ、フランク製ラブラードのヤグラ金具も折れていた。フロントフォークはクラウンの所で内側に曲がり走行不能、

部品を拾い集め、前輪を持ち上げて押しながら家へ戻る。場所が近かったのは幸いだった。

代わりの自転車か雨天用の原付スクーターがあったので何事もなかったように出勤できた。落ち着いた頃、事故の原因をじっくり検証する。フレームのヘッドチューブ部分は何ともないがフォークは曲がっている。考えても透明の壁にぶつかっただけかと思えない。

そして気付いたのは前ガードが



僕の人生で最も長く愛用したサンマルコスーパーレゲロ。定番のユニカ型シームレスサドル



軽量化というよりクッション性を高めるために中央の3本ある補強リブ部分と、両サイド部分全体を彫刻刀で削る



2025年チタンワイヤーベースで復活する

フォーククラウンに食い込んで曲がっている事だった。結論はまずフォーククラウン裏のガード隠し止めボルトが折れたのが外れたかのどちらかで、その瞬間ガードが前方向にずれ、前輪とガードステアがドラムブレーキ状態になり急停止する。僕の体を前方に投げ出す力でサドルとピラーが破壊される。このラブラードのピラーは自分でも思い当たる節がある。サンマルコ軽合金ワイヤーベースはスチールより1mmほど太

い。それを馴染ませるためにヤグラの裏だけだ。そのボルトが緩んできて部分の溝を削る、ついでに軽量化の穴を空けるが、その頃良くやっていた方法として穴を貫通させるのではなく出口ギリギリで止める。見える場所に穴が空いていないようにする工夫でもある。

だから原因はピラーだと思っていた。良い方に考えると弱いピラーともこのような失敗がないよう軽量化は程々に……と言っておきましよう。



各サイズ揃っています！



お問い合わせ  
kimuraseisaku@nifty.com



# GO's View

我が家はとても物持ちが良い。屋外のシンクに置いてあり、時にパンク修理にも使われるアルマイトの洗面器は、大正生まれの母が嫁入りの時に持って来たものだ。仕事用のワゴンに積んであるたくさんの毛布のうち麻袋みたいな色のやつは、親父が満州で馬賊(?)をしていた時の鞍下毛布とのことだ。

由緒正しい名家とかであれば、貴重な宝飾品や工芸品が受け継がれることもあるだろうけれど、実用的な生活雑貨を延々と使っているのは、現代ではあまりない事例かもしれない。

満州由来は他にも数々あり、防蹠帽子や飯盒は私が青少年時代に実際に使用した。サコッシユみたいな肩掛け鞆の雑糞は、終戦間際の情けなくなるほど粗末な造りだったが、ある時それを持ってアメ横を歩いていたところ、中田商店の奥からご主人

が飛び出してきて「お前、それ本物だろう。売ってくれ」と言われたことがあった。いやあ、プロフェッショナルの目利きはかくありたいと思っただけでした。

そんな終戦前後ほど古いものでなくとも、今デスクでペン立てになっているスヌーピーのマグカップは、つい最近取っ手が取れるまで現役だったのだが、そもそもは二十代で入院した時の差し入れだから、40年近くは使っていたことになる。その間転居も10回以上しているのに良く割れなかったものだ。

まだまだあるぞ。毎日持ち歩いている二つ折りの革財布は、大学卒業時に当時のガールフレンドにプレゼントされたんだ。途中で革細工を趣味として、修理に修理を重ねているとは言え、物持ちが良いにも程があるよな。

さて、そうなるると自転車趣味の世界ではどうか。1973年にオーダーした最初のトーエイは、事故で潰してしまったので、フレームを含めて何にも残っていないが、代替で作った二台目は、何度も塗り替えてまだ手元にある。部品では、確か1974年に買った一個目のブルプロが、様々な自転車を渡り歩いていまだに現役だ。「一生物」というのは本当だったね。

以来数十年、事故で失われた2台

と譲渡した2台以外は全部残っている。ただ、部品はどんどん入れ替えてしまっただけで、若い頃に使ったのはみんなどこかへ行っちゃったなあ。「いつか使うつもり」とたくさん買い集めた部品も、整理されているのは一部だけだ。もう絶対使わないと決まってしまった部品もあるし、そうじゃないのも使い切れないで死んじやう

んだらうな。周りをみると、サイクリストあるいは自転車マニアとしての初期の持ち物は、資金が十分じゃないから中低位のグレードが多いだろうし、一番元気に走り回っている時期なので消耗もしてるしで、あんまり残っていない人が多い。スペース的な面から

も、どんどん増車になれば弾き出される自転車があるのも仕方がない。その時その時はベストと思っただけで、捨選択しているには違いないが、振り返ってみれば物持ちの良い人生とそうでない人生は交錯している。終活のタイムに入った方々は、そんな視点で回顧するのも一興かもしれない。



# 物 持 ち

# の 良 い 家



VIII

キャンプ車

鈴木邦友



海外を走る超長距離サイクリングで使用される自転車は通常、キャンプ車と呼ばれる車種が使われる。

現在我が国では、ルネエルスやゲーラン等、欧州のキャンプ車に影響を受けたヨーロッパスタイルのものと、米国のキャンプ車から影響を受けたアメリカンスタイルのもの、さらに米国から渡来したマウンテンバイクやクロスバイク、グラベルバイクをベースにしたものが存在する。

1960年代後半から1980年代をピークに、2010年代頃まではヨーロッパスタイルのキャンプ車ばかりというかそれだけであったが、最近ではマウンテンバイクやクロスバイク、グラベルバイクをベースにしたキャンプ車というのが増えてきた。ヨーロッパスタイルのキャンプ車はベテランサイクリストだけのものになりつつある。

米国でもまた同じで、伝統的な27インチのアメリカンスタイルのキャンプ車もまた、ベテランサイクリストだけのものになってしまっているようだ。

自然環境や社会環境の中を走る自転車はそれらに影響を受けやすく、それぞれの国において独自の進化を遂げてきた。キャンプ車もまた、同じスタイルのサイクリングに使用される自転車とは言い、国により異なるスタイルのものになっている。自転車の変遷史においてもとても興

味深いものだ。

●ヨーロッパスタイルのキャンプ車

第2次サイクリングブームが押し寄せた1960年代、我が国の旅行用自転車は、鳥山新一氏が1950年代に欧州から持ち帰ったフランスのサイクリング文化と、ルネエルスというフランスのメーカーのサイクリング車に大きな影響を受けた。それまで我が国の旅行用自転車の多くは、英国のクラブモデルというスタイルのものであった。ドロップハンドルに多段式変速機、フルサイズのドロヨケとキャリアパーブレーキという装備で、特徴は荷物の積載にサドルバッグを使った。

サドルバッグと言っても長距離サイクリングには結構大きめのものが使われ、そのサドルバッグの上部は荷物を積み上げられる構造になっていた。さらに長距離サイクリングの時にはリアキャリアを取り付け、その上に荷物をロープで山積みにするといったスタイルだった。

第1次サイクリングブームが訪れたその頃の我が国のサイクリングは、クラブモデルという名称が物語るとおり、英国式の短距離集団サイクリングが中心で、長距離旅行用の自転車は必要とされていなかった。今でも我が国の超ベテランサイクリストの中には、このクラブモデルスタイルを大切にしている方もおられ、イベント等でたまに目にするこ

とができる。我が国に本格的なサイクリング

ブームが押し寄せたのは1960年代。鳥山新一氏が紹介したフランス式サイクリングとルネエルスの旅行用自転車の影響で、一気に日本中に広がっていった。それまでの英国式の集団サイクリングやクラブモデルは姿を消し、フランス式の単独行動重視のサイクリング様式と、ルネエルス風の旅行用自転車に一転した。それは本格旅行用自転車だけにとどまらず、青少年が乗るジュニアスポーツ車まで及んだ。

キャンプ車もまた、フランス式の長距離サイクリングに耐えられるだけの機能や性能を持つものであり、日本一周や世界一周といった過酷なサイクリングにも十分に対応できるものであった。しかもそのかっこよさや美しさも我が国のサイクリストの心を釘付けにした。

競技用自転車に用いられる特殊鋼のフレームに、ワンサイズ太目のタイヤ、大きなサイドバッグが4つ、前後の車輪のサイドに取り付けられるキャリアが低重心に装着され、ハンドルの前部のスペースには使いやすしいフロントバッグを収めるフロントキャリアが取り付けられていた。バッグの総数は全部で5つだ。

さらにパニア台風のリアキャリアを組み合わせれば、世界一周に必要な荷物も十分積載できる能力を持っていた。ルネエルス式のキャンプ車は日本一周や世界一周自転車旅行の定番となった。極めて低重心の設計だったため、取り回しも楽だった。

ちなみに日本アドベンチャー・サイクリストクラブに所属する世界一周・日本一周経験者の愛車もまた、そのほとんどがこのヨーロッパスタイルのキャンプ車だ。

●最近のキャンプ車

最近ヨーロッパスタイルのキャンプ車を路上で見かけることはめっきりなくなりました。

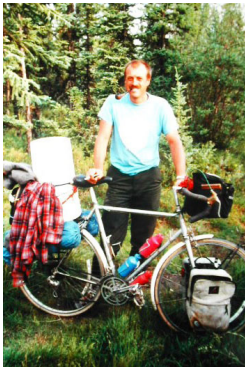
1980年代、我が国に初めて米国からマウンテンバイクというものが紹介されて以来、その斬新なスタイルに惹かれ、若者たちを中心に「スポーツ車＝マウンテンバイク」になってしまった。

ちょうどその頃、自動車の世界ではクロカン4駆の大ブームが訪れていて、我が国では必要ではないカンガルーバンパーを装備した4輪駆動車が都心でも多く見かけられた。その相乗効果でマウンテンバイクにも火がつき、日本全土で大ブームとなった。

今まで見たことのないキャラメルパターンの太いタイヤ、幅の広い一文字バー、超ワイドなギヤ、太いフレームチューブ、クロカン4駆同様のノリに子供用自転車までマウンテンバイクスタイルになった。どこでも走れるようなスタイルから、日本一周や世界一周等の長距離サイクリング用のベース車として使われることも多くなった。

当然キャンプ専用車両ではないため、キャリアやドロヨケ、電装品等は市販の後付けのものとなり、決してお洒落とは言えるような





ものではなかったが、その武骨さがまた逆にかっこよかったらしい。筆者が世界一周をしていた時期と重なるため、世界で出会うキャンピング車の多くがそのようなマウンテンバイクベースのものとなっていた。

その後マウンテンバイクのブームが去ると、アメリカンタイプの既存型スポーツ車とミックスされたような形態になっていった。今でいうところのクロスバイク、グラベルバイクだ。もちろんこれもキャンピングサイクル専用車ではないので、マウンテンバイク同様キャリアは市販後付けのものとなった。キャリア自体もどのメーカーの自転車にも取り付けられるようにと、実に複雑な形だ。

キャリアのデザインは、既存の米國製旅行用自転車のものとはほぼ同じで、フロントサイドキャリアは小さめ、逆にリアキャリアは巨大なパニアバッグが装着できるよう、大きく複雑な形状のパニア台となる。

フロントバッグはフランス式とは異なり、キャリアに載せるのではなくハンドルからぶら下げるといふもの。そのためあまり大きなフロントバッグが使えないこともあり、フ



ロントバッグの下には大きな隙間が空いてしまっている自転車が多かった。

もちろんバッグはフランス風のコットンバッグとは異なり、米国人の好きそうな合成繊維でできたカラフルなものが多かった。

●ヨーロッパスタイルのキャンピング車とアメリカンスタイルのキャンピング車の違い

ヨーロッパスタイルのキャンピング車とアメリカンスタイルのキャンピング車の基本的な違いは二つ。まず一つ目の違いは、各バッグの取り付け位置。前者はその位置を限界まで低位置としているのに対し、後者はどのバッグも高めの位置となっている。筆者が所有するキャンピング車はどれもヨーロッパスタイル。高速でカーブを曲がろうとすると路面にバッグの底が接することがある。これは世界一周に使ったキャンピング車も同様、フロントサイドバッグの前下部分には何度も擦ったことから縁が毛羽立ってしまっている。

フロントバッグも同様、ヨーロッパスタイルの場合は、バッグの底が前下口ヨケすれすれの位置になるが、アメリカンスタイルの場合では、

RETRO CYCLES

# 浅麓堂

せんろくどう

- タンポアポーター 550mm ビーズオレンジ前後キャリア・ハブギヤ+コースター・仏ハンドメイド中古¥143000
- 片倉シルクロードレーサー 540mm 赤 / 白ヘッド抜き胴抜きラグ付き 3×5 速 1970 年代前半国産パーツ  
マイティーツアーとV-GT でローギヤード化・中古美品¥99000
- トーエiroードレーサー 545mm 濃赤メタ・ラグ付きカンパビクトリーコンポ 2×5 速 28T フリーでローギヤード化  
中古美品¥99000
- ラバネロミニベロ 495mm 白ラグ付きトップ内蔵カンチブレーキ 20×1・3/8 車輪 2×5 速中古¥60000
- ナカバヤシ?ハンドメイドミニベロ 470mm オレンジ・ラグレスカンチブレーキオールベア 20×1・3/8 車輪  
フロントキャリア付き中古¥40000
- 島野アーチェリー W フルセット・グリップコントロール+左グリップ+ワイヤー+アウターバンド新品¥10000
- ブルックス B33 茶・中古¥10000 ●藤田ゴーチェ型婦人車用革サドルナチュラル中古¥1000
- マイヨール 700 フリーセット 5段 BSC14-16-18-21-24T 予備歯 19・20・22・23・25・26・28T 付き  
抜き工具付き新品元箱¥20000
- 栗田製作所帆布バッグ・エンジ色 1970 年頃 K-200 フロントバッグ新品¥2000
- 同 K-300 パニアバッグ新品¥2000 ●同 K-400 サイドバッグ×4 新品¥10000
- 銘柄不明総革フロントバッグ高さ 18cm と低めトーエイバッグサポーター用・中古¥5000
- デュラエースボスフリー用フリー抜き新品元箱¥2000

※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





バッグの下方に大きな空間が存在してしまっている。

さらにフロントの積載量が小さい分、リアに多くの荷物を積むことになり、リアパニア台の上に荷物を積み上げることになるので、荷物の位置は全体的に高めになる。筆者が米国で出会ったサイクリストの中には、後から見ると背中が見えないほどリアパニア台に荷物を積み上げ、ヨロヨロと走っている方もいた。自転車を倒してしまった時なども、起こすのにかなり苦労をしていた。筆者のキャンピング車はヨーロッパアンスタイルだったため、縁石のある道路ではサイドバッグがスタンドの代わりになってくれた。

二つ目の違いはフロントとリアの重量バランスの違いだ。ヨーロッパアンスタイルのキャンピング車の場合、荷物の重量バランスはフロント

が6〜7に対し、リアが4〜3といったフロント・ヘビーな状態が一般的であり推奨されている。ところがアメリカンスタイルのキャンピング車の場合では、逆にリア・ヘビーになっている。

自転車は左右への重心移動により方向を変える乗り物だ。フロント・ヘビーの方が方向を変えやすいはず。シミール現象についても、筆者の経験値では、フロント・ヘビーとリア・ヘビーの場合、前者の方がシミール現象は起こりにくいようだ。もちろんシミール現象についてはその他にも様々な原因が考えられる。実際アメリカンスタイルのキャンピング車に跨らせていただいた時も、「よくこんなものに乗っていられるな」と思わされた。ルネエルズにただただ感謝するばかりであった。

世界一周用の自転車や、冒険サイクリング用の自転車には、それぞれの走行環境にあった自転車が必要であると思う。いいかげんな選択や妥協は許されない。何万キロも何年もの間我慢しながら走らなければいけなくなってしまうからだ。それはまた不具合の原因になり、さらに危険な状態を作り出すことにもなる。結局楽しいサイクリングでなくなってしまうばかりか、途中で帰国などということにもなる。

大きなサイクリングであればあるほど、最適な自転車で楽しいサイクリングを楽しんでいただきたいと思う。

## SETAGAYA HASEGAWA JITENSHA

# ツーリングのフレーム、用品、なるべく揃えました！

スモールパーツコーナーあり。

◎以前あった変速用のメッキアウター、ブレーキには使えません。

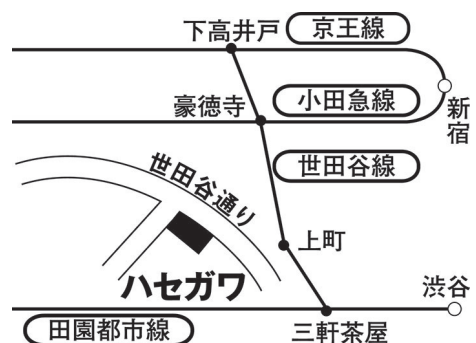
ランドナーパーツ専門店

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。

混浴 (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マ ¥440、その他ダマナジ各種、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) ¥15400、バビヨンヴァンテージ 650B、バビヨン 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 FV550g] ¥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 (ツーリングカスタム 650 × 35A ¥4400, コルデアヴィ 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] ¥5610, B135AA [399, 420] ¥5280, 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 ¥11000, BROOKS ¥10780)  
ステム (すべて 25.4) 日東バル7、8 ¥12000、バル ALPS 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) [シユール別売] ¥5280、グランボア・シユエット ¥22000、マフアック・クリテ、レーサー プレーキシユ (ディズナ・クロスカンティブレーキシユ ¥7700、クールストップ・マフアッククリテ用 ¥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 ¥3850, 139 ¥4950, 175 ¥6270, 179 ¥7150, 204QC ¥5610, GC202 ¥7920, GC202Q ¥11220) シマノ・BL-R400 ¥5000、レバーパッド各種、日泉ケール各種  
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 (スプリー用) エネシクロ LFRQR (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・シューパブプロ HB-SB00 (100-126 36H)  
チェン 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 ベダダ (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・トウストラップ各種) 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 ¥5310, SL-7700 ¥10000)、サンエクシード (SXD T08 ¥6820)、ダイアコンベ ¥6380、エネシクロ ¥6380、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, サーフアス ¥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-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] ¥14850)  
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  
ヘッドパーツ グランボア・ピンチージ ¥7700、輸送用 ¥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輸送用 ¥3000  
ボルトネージ 日東 (R [欠品中] T ¥8690, 80 ¥12760, 500 ¥9130, L ¥9790)  
インフレーター トビーク・ロードマスタープラスター [L は在庫限り] ¥4840, SKS VX ¥1980、ラビーズ 16.5<sup>+</sup>、ゼファール 18<sup>+</sup>  
リフレクター キムラ製作所 (RF-24 ¥4000, 28 ¥4000, 28FL ¥2800, 32 ¥4000, 32 ライトタイプ ¥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・チェーンステアーバー ¥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、輸送で行こう! ¥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・ヴァンテージグローブ ¥4400  
[以上 2025 年 9 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]

〒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

CYCLE TOURING

オオマエジムヲヨ

TOKYO ASAKUSA

## ポリージャパン 2025

日時●2025年10月18日(土)~19日(日)

場所●リゾートハウス・クラーレット(長野県安曇野市穂高牧 2354-1)

参加費用●お一人様 25000円(家族参加の場合、お二人目より 22000円)

(1泊2食、記念品、記念写真含む)

イベント●パーティ

コンクールデレガンス①テーマ部門「カンパ・グランスポルト初期型 RD」

②レストラン部門 車種不問

スワップミート

その他

申し込み●浅麓堂にお問い合わせ下さい

サイクルフィールド

2025年10月号

令和7年9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