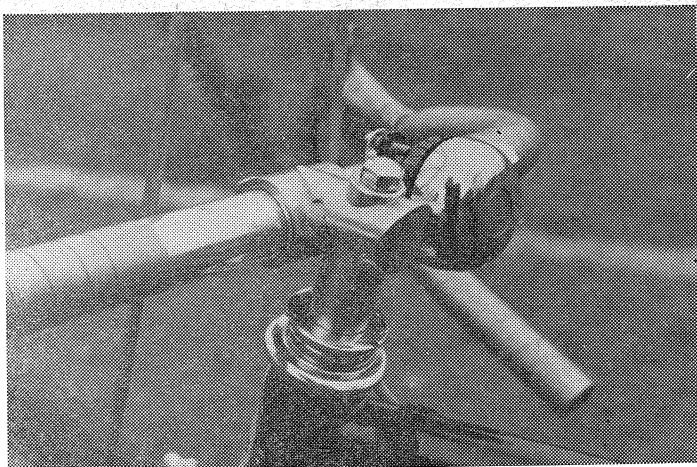


をたいたいと思う。それはチューブプラーの方
方がバンク修理もW/Oタイヤより面倒
だし、その為スベアタイヤを持たねばな



ハンドルバーステム

らないので損だからである。更に決定的なことは、私の場合廿六吋でない、思うようにフレームの設計が出来ないからである。そしてハブは青山製軽合金鍛造の純レーサー用ダブルコグ（左右に小ギヤを取付ける）ものを使つたが、これはシエル（胴）フランジ（つば）とも強度が充分であり、なんといつても重量が一ペアで四四〇グラムというのが採用の最大の理由である。
スポークに十五番のブレインを使つた

のは、間違いで何とも恥しいが、どうも組んでしまったものだから仕方ないと思つて、今だにパツテッドに取替えずにいるが、いずれ取替えた
いと考へている。

2、ハンドル

ハンドルバーは日東ハンドルの軽合金NO13（マース）を使つたが、このバーを採用した理由は、曲げが非常に正確で気持がよいからである。材料は古河電工のものでNP五六、肉厚は二ミリのものである。

ステムはこの車のためにというよりもかねてから作りたと思つていたパイプコンストラクションを採用した。この図面は私の手許に二カ月ぐらい眠つていたものだが日東ハンドルの吉川三郎氏と話していつか作つてみましょうという話になつたので、製作者の立場から図面を検討してもらい、若干の修正をして作つてもらつた。型は写真のとおりであるが、材料は肉厚一・二ミリのハイテンションのパイプで作つた。重量はバーとセットで五八〇グラムである。このステムを使つたことによつて、車全体が引締つたと思つてゐる。

3、サドル

藤田サドルの一七号ナロウを使つた。これは大部古いものだが、殆ど使わずに置いてあつたので、引張り出して使うことにした。現在藤田製ではこのタイプが

一般市場に出ていないので古いものを使うわけだが、やはり生産して市場に出してくれたいと思つてゐる。皮はソフトでないが、取付二週間前に、気に入らないポマードがあつたので裏から塗つておいたので、使用する時には非常にしつくりした肌ざわりになり、使い心地もよくなつてゐた。裏のパツチも張つていないので重量も軽い。

4、ペダル

私は前から三ヶ島ペダルの純レーサーを使つてゐる。私の靴でいけば四吋巾の必要がないからである。最も靴によつては四吋も欲しいと思つてゐるので、之を使わぬというわけではないが、この車には当然純レーサーがいいと思つた。回転

したままでカーブをしても巾が狭いため地面に当る率が非常に少ないからである。重量も現在では一番軽いし、いままで使つていて信頼できるので採用したわけである。

なおトウクリップとストラップ（縮革）は土屋製作所製のレース用をそのまま取付けた。だがこれはスペシャル・クラブだから、つけないけりやいけなう云うわけではない事をここで断らねばならない。やはり一般には万一の場合危険を伴うからである。

5、チェンホイール

関東ギヤ製の軽合金を用いた。歯数は四七歯である。但しクランクはクロームモリブデン鋼のものでクランク高さ廿六

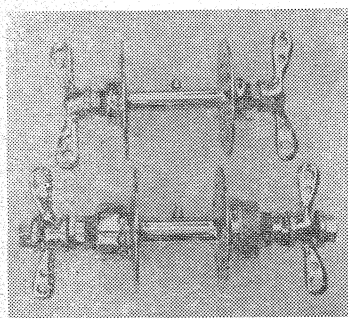
青山のツア-車ハブ

ラージフランジ(75MM)

軽合金製・鉄製 二種

二重防水式ハブ各種

外装冬用適寸ハブ

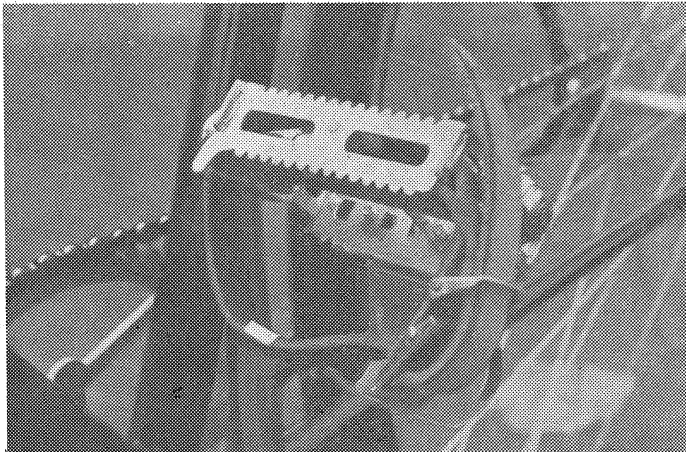


株式会社 青山輪工社

東京都足立区南宮城町554
電話王子(91)2891(夜間2983)

ミリ使った。本当はレース用のクランク高さ十八ミリを使いたいのだが、アクスルの丁度いいのがみつからなかつたのでみつかるまでやむを得ずこれを使っているわけである。この点フレイム設計に先立つてアクスルの計算をしていなかったことが大きく災いしている。歯型が三点当りになっている利点は、よくわからないので専門家に聞いてみたいと思つているが、音の静かなのはいいと思つている。

ペダル及びトクリップとストラップ



6、フリーホイール

ダブルコグにしたが、フィックス(固定ギヤ)を使わず、両方もフリーホイールにして、歯数は十六歯と十八歯を選んだ。フィックスを使わない理由は、理論的にフィックスが絶対に有利であるということが云えそうもないのと、味は別としてフリーの方が私にとつては便利であるという二点にある。なおこのスプロケットの歯数とチェーンホイールによるギヤ数は、十六歯の方で七九・三、十八歯の方で七〇・五になる。このタイプの車には

七九・三のギヤ比では小さいのかと思われる人も居ると思うので一寸説明を加えたいが、私は、私達の乗車姿勢ではギヤ比が大きいことは不利であると思つている。競輪の選手によくあるように体重で廻すという方式をとらないで、回転数を上げる方を私は合理的だと思つている。

ただ私はレースに使うのではなく、大体がスピードといつても気楽にスピードに走るという程の意味なので、何よりも一番楽なギヤ比を選んだことだけは申し添えねばならない。ただ、車が軽いので、七九・三というギヤ比も非常に軽く、近郊ではデイレラーがなくてもさして困ることもない。一八歯の方は主として砂利道で使つている。

7、ブレーキ

東京ブレーキの新軽合金鍛造キヤ

リパーブレーキを使つた。これは現在迄の使用の感じからいつて満足すべきもので、このグラスのサイクリング用車の為に作つたという感じさえする。ただプロック(ブレーキのゴム)が鉄リムを計算に入れて作つたものだから、丈夫すぎて軽合金のリムを痛めはしなやかと心配している。軽合金用として作られたら早速取替えたいと思つている。

8、マッドガード

最初セルロイド(ツクバ製作所製)を採用したが取付の時、カシメの位置をおそうと思つて不注意にグラインダーをかけて燃してしまつた。メーカーが速いのでこれを断念した。全部組上げてから川原泥除にいつて合せて作つてもらつたが同社のロードレース用というタイプを選んだ。実際使用上、何%ぐらいの時間マッドガードをつけるかは一寸わからないが、外して走ることがどうしても多くその後、前田安雄氏から、ブレーキの部分にだけマッドガードをつけたら品もよくなるというお話を聞いたが、以前同氏から拝見させて戴いたクロード・バットラー(英)のカタログに出ていたのを出し、ブレーキの保護にもなると思ひ、近く氏の意見に従うことにした。

フレイム

部品の選択集荷を終つて、ホイールも組んでから、フレイムの設計を始めたが何分にも初めての車種であるし、私の身体が小さい為におきる色々の設計上の難

点を何とか処理しなければならなかつた。やむを得ず廿七時を使つたとはいえそのために随分無理が起きている。

主要守法は凸版を参照して載ければ幸であるが、思うようにならなかつたのは次のような点である。

1、フロントセンター

これはトップチューブを廿七時以上どうしても伸ばせないで、必然的に非常に縮まつてしまつたが、最も具合の悪い寸法だろう。トクリップをはめたらホイールに当る。マッド・ガードは完全に使えない状態だ。スピード・ゲイなどという主目的からいつたら、マッドガードは外さねばならない。平常クリップが当ることは無いが何かの場合危険性がある。だがこれは廿六時のハイプレツシャヤが出来れば殆どは救われるわけである。

2、ボトムブラケットハイ

十一時迄というボトムブラケットは一寸高いかも知れないが、これ以上ボトムブラケットを下げるとホーククラウンがダウンチューブ一杯一杯にきてしまう。

思いつて巾の狭いホーク・クラウンを選んだのはあるが、結局この状態がギリギリ一杯だつたのでやむを得ず、作りなおしをしないで我慢したが、これも廿六時のハイプレツシャヤの出現によつて解決できる。

3、ヘッド・チューブ長

これは難点である。タイムトライヤルで現在力量を発揮している坂本孝仁氏に

を切りこれに締付けている。

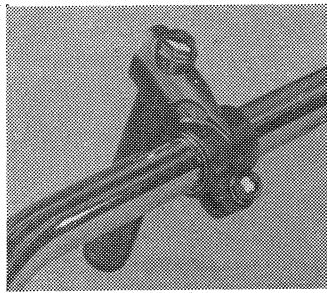
感想を書ける段階でないでこれ以上書き、こゝには控えるが、いずれもつとよく解

な

定

試乗を依頼した際、これを傍で見ている

が、スタートで大きな力のかかるときウ
イツプの非常に大きいのがついて驚
いた。宛時のヘッド・チューブ長では到
底無理な計算にはなるが、これもハンド
ルポジションを確保するために前上りに
なることを嫌ったためである。ヘッド・
チューブ長をもう5mm伸ばして前上りに
した方がよかつたかなとも考えている。
いろいろとイジメた設計であるが、と
もかくも、可能性の限界に止まっている



か、或いは限界を越しているかは一寸確信をもてないし、相当永い間乗つてからでないとい

私個人の車だという考えに立つてもよし
悪しは断じかねると思つている。
なおブレーズドオンは図面どおり、ボ
ンベツグとランプブラケット・ダボの
みである。ランプブラケットはチェン側
フロントホークブレイドに台座をつけて
ボルト締めをする方式を考えたが、適当
な材料がみ当たらないので、三光舎のデ
ィーラーのテンションアームの元の方を
切つてロー付けし、使用に際しては、ハ
ブスピンドル固定用のブラケットの一部

を切りこれに締付けている。

リヤブレーキ・ケールブレイクは採用し
なかつた。サンツァーのゴムのクリツプ
で締め付けてとめてあるが、これは使
方によつて非常に具合の良いもので、現
在生産してないのは惜しいと思つてい
る。

乗つてみて

実は最後に告白しなければならぬが
私はこの車を組立てるまでにフレームを
もう一台作つており、いまだ生地のまま
おいてある。それはチェンステー長を半
時長く、一七時半にしてあるほかは、シ
ートアングルが七二度になつている。チ
ェンステーの長いのはガードを外した場
合間が抜けてみえるのと、間が抜けても
長くなけりやいけないという理由もなく
かえつてステアリングに影響すると考え
られるので今回のものに改めたのであ
る。シートアングルは私のように背が小
さい場合七二度にしたらシートポジション
がどうしてもわずかの所で希望どおり
にならないので、七一度に改めた。
ところで最初のフレームで二カ月間乗
つたが、乗つてみての感想は前記二点を
除いては非常に私の好みに合う。そこで
改良してもう一台作つたわけだが、残念
ながら、非常に永い間工場にあつたので
まとまつた距離では一回だけしか走つて
いない。この時は舗装路三〇料、非常に
悪い道を約四〇料走つたが、大体私の目
論見どおりの乗心地になつている。まだ

何分にも初めての車種であるし、私の身
体が小さい為におきる色々の設計上の難

感想を書ける段階でないものでこれ以上書
くことは控えるが、いづれもつとよく解
つたら決定版を作つてみたいと思つた。

最後に、この車を作るに当つて再三助
言して下さいた前田安雄氏、何辺も色々
な註文にに応じて下さつた宮田実氏をは
じめ、部品製作を引受けて下さつた日東ハ
ンドルの吉川三郎氏、川原泥除の小拍豊
四郎氏に誌上をかりて厚く御礼を申し上げ
る。なお集荷から組立までいろいろな方
の御力添えを戴いたので、これを契機と
して、スペシャル・クラブモデルにつ
いて、諸先輩にいろいろ御指導を仰ぎ、将
来よりよきものが出来るようになりたい
と思つている。

美しい色彩
軽快な乗心地!!

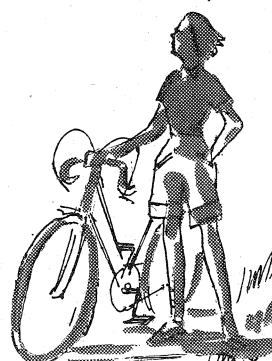
SEMMIT

外装3段・発電ランプ・パニア台
インフレーター付 ¥ 25,000


◎貸ツアー車
1日 ¥ 400
(男・女共多数保有)

◎部品・附属品が揃つて
あります。是非御来店
下さい。

スポ-ツサイクルセンター
セミツト自転車株式会社
豊島区西巣鴨 2~2345
TEL 073883
山手線大塚駅北口下車5分



サイクリング車にはスマートな



ニューワイヤー錠

3 ヘッド・チューブ長
これは難点である。タイムトライヤル
で現在力量を発揮している坂本孝仁氏に