

[Homeへ戻る](#)[24年](#)[23年](#)[22年](#)[うんちく](#)[Mail](#)

## 自転車を楽しむ！シクロクロスバイク・その3

過日、知人から右のママチャリを譲り受けた。久しぶりに風を切って走る気分を味わった。しかし、あちこちから耳障りな音がする。つまり、車体が女性向けなのと廉価版なので、強度が不足しているため、車体がゆがんで音がするのです。これでは壊してしまうと考え、本来の設計を尊重してガールフレンドに譲ってしまった。その後、駅構内の屋根付き駐輪場と契約され丁寧に通勤に使われているとの事です。



あちこちネットサーフィンをして、どれにしようかと探し、結局、タイヤの太いシクロクロスバイクを入手した。近くの自転車専門店が代理店で扱っていたので注文した。在庫切れで3ヶ月後に納入となった。22年5月納車。

今、自転車はブームだそうで、健康によいともはやされています。定年退職後の健康維持に最適とも言われています。日本では、自転車はサイクルと言われ、バイクは原動機付き自転車を指しますが、英語では、モーターサイクルは原動機付き2輪車、バイクは自転車を指し、時々、頭が混乱します。

1頁の記事が長くなり過ぎたため、年度ごとに分割しました。240825

[ここをクリックすると、この頁の1番古い記事、最下段に移動します。](#)

[ここをクリックすると、1番古い記事、22年の最下段に移動します。](#)

<http://machizukan.net/DK/>

## 24年08月、タイヤの圧力、換算表

### psi bar 換算表

psi	00	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160
bar	00	0.7	1.4	2.1	2.8	3.4	4.1	4.8	5.5	6.2	6.9	7.6	8.3	9.0	9.7	10.3	11.0

### bar\_psi 換算表

bar	0	0.5	1	1.5	2	2.5	3	3.5	4	4.5	5	5.5	6	6.5	7	7.5	8
psi	0	7	15	22	29	36	44	51	58	65	73	80	87	94	102	109	116

タイヤの空気圧の表示には、psi と bar が多く使われている。小生は、psi を使っているのだが、世の趨勢として bar の方が多く使われているようです。

ネットや本で、空気圧 何bar といわれるとさっぱり分からないので換算表を記しました。

psi bar 換算表から、100psi=6.9bar、bar psi 換算表から、5.0bar=73psi と読みます。kPa = bar x 100 です。単位は小文字が標準だそうです。人名は大文字です。kPa はPがパスカルという人名で大文字、ほかは小文字です。単位の例外には、m(ミリ)とM(メガ)などがあります。

<http://machizukan.net/DK/>

24年08月、速度センサーの点検



過日、ケーデンスや速度センサーを固定しているタイラップを新しいものに交換した。そのときに、ケーデンス用の磁石は点検したが、速度用の磁石は点検を忘れていた。気がついたので、点検掃除しました。

画像左端：上の固定用の樹脂の右端には、スポークをはめる溝があります。反対側には少し出た部分があります。この出た部分をとり平らにします。中のものは適当な樹脂で作ります。中心近くに穴を空けます。下は磁石です。

中左画像：黒い樹脂と透明樹脂でスポークをはさみます。左側は、スポークの後ろへ入れます。

中右画像：磁石をねじ止めします。左側のスポークに軽く当たる位置に固定します。

画像右端：センサーの指定の個所に磁石の中心が来るように設定して完成です。

小さな透明の樹脂板を使う事と、磁石がスポークに軽く当たっていることで、磁石が固定され、走行中に磁石がスポークから左にはみ出し、センサーとぶつかり、両方とも破壊されるのを防ぎます。

<http://machizukan.net/DK/>

24年08月、スプロケットを調べる

時速とケイデンス  
 $\text{時速(km/h)} = 1 \text{回転距離}[\text{ギア比} \times \text{周長(320)}] \times \text{ケイデンス(rpm)} \times 60(\text{分})$   
 $\text{km/h}$   
 24.8.16  $\text{時速(km/h)} = \text{ギア比} \times \text{ケイデンス(rpm)} \times \text{周長(2.155m)} \times 60(\text{分})$   
 $\text{時速(km/h)} = \text{ギア比} \times \text{ケイデンス(rpm)} \times 0.1293\text{km}$

T	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
ギア比34 rpm	3.09	2.83	2.62	2.43	2.27	2.13	2.00	1.89	1.79	1.70	1.62	1.55	1.48	1.42	1.36	1.31
60	24.0	22.0	20.3	18.8	17.6	16.5	15.5	14.7	13.9	13.2	12.6	12.0	11.5	11.0	10.6	10.1
70	28.0	25.6	23.7	22.0	20.5	19.2	18.1	17.1	16.2	15.4	14.7	14.0	13.4	12.8	12.3	11.8
80	32.0	29.3	27.1	25.1	23.4	22.0	20.7	19.5	18.5	17.6	16.7	16.0	15.3	14.7	14.1	13.5
90	36.0	33.0	30.4	28.3	26.4	24.7	23.3	22.0	20.8	19.8	18.8	18.0	17.2	16.5	15.8	15.2
100	40.0	36.6	33.8	31.4	29.3	27.5	25.9	24.4	23.1	22.0	20.9	20.0	19.1	18.3	17.6	16.9
ギア比50 rpm	4.55	4.17	3.85	3.57	3.33	3.13	2.94	2.78	2.63	2.50	2.38	2.27	2.17	2.08	2.00	1.92
60	35.3	32.3	29.8	27.7	25.9	24.2	22.8	21.6	20.4	19.4	18.5	17.6	16.9	16.2	15.5	14.9
70	41.1	37.7	34.8	32.3	30.2	28.3	26.6	25.1	23.8	22.6	21.6	20.6	19.7	18.9	18.1	17.4
80	47.0	43.1	39.8	36.9	34.5	32.3	30.4	28.7	27.2	25.9	24.6	23.5	22.5	21.6	20.7	19.9
90	52.9	48.5	44.8	41.6	38.8	36.4	34.2	32.3	30.6	29.1	27.7	26.4	25.3	24.2	23.3	22.4
100	58.8	53.9	49.7	46.2	43.1	40.4	38.0	35.9	34.0	32.3	30.8	29.4	28.1	26.9	25.9	24.9

チェーンを掃除していたら、スプロケットの最大の数字が26Tであることに気がついた。今まで、11-28Tだと考えていた。調べたら、カタログには、11-26Tと11-28Tと2種類があった。実物はSRAMです。SHIMANOのIAGRAのリストには11-25Tが記載されています。SRAMは少し違うのですね。

その結果、ケイデンスと速度の表を作りなおしました。11T以外は偶数だと思っていたのが、ほとんど奇数で、全部書き直しです。あはは、今まで調べもせずにしたのが不思議です。

表の見方：中央上の17の最下段の数値は38.0です。38.0の左端は100です。クランク側50T、スプロケット側17T、回転数100rpm、結果は38km/hです。小生、通常は、ケイデンス60~80で、22~30km/hです。

<http://machizukan.net/DK/>

## 24年08月、トークリップ交換



靴が布製の軽めのスニーカーから、いづらか厚手のものに替わった。今まで使っていた樹脂製のトークリップに入らなかったため、古い金属製のものに戻した。また、トークリップがタイヤに当たるかと心配していたら、なんと隙間が生じた。タイヤが一回り小さく、35Cから32Cになっただけで随分違うものです。このトークリップはベルトを2本通す構造ですが、当分1本で使ってみます。不都合が生じたら2本にしましょう。靴底の厚みが増えたので、サドルも少しづつ上になり、結局2.5mm上がった。

<http://machizukan.net/DK/>

## 24年08月、チェーン交換、その後

チェーンを交換後、50kmくらい走った。小生、道路が直角に交差していて一時停止の箇所では、手前で、2段目ギヤを落としている。先日までは、2段1度ではうまくいかず、1段づつ2回落としていた。そのため、2度目のときは速度が落ちているので中途半端の状態になっていることが時々あった。今回、チェーンを交換したら、小気味よく2段の移動が1度で行えるので、苛々が解消し、また、気分よく走れるようになった。変速音も静かになり、やはり伸びていたのが原因かと納得した幸いです。

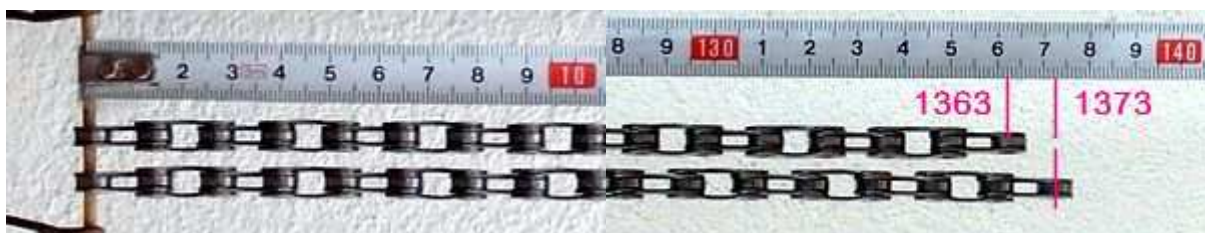
<http://machizukan.net/DK/>

## 24年07月、チェーンを交換、伸びを測定。計算値1%で交換。

実測値で、6000kmで、0.7%と満足のいく結果でした。計算値で1%。



新旧のチェーンを並べてみた。上図は、竹串に刺して吊るしたもので、画像を横にしています。上から、巻尺、新品のチェーン、使っていたチェーンです。上側が新品です。まだ、伸びてはいません。



左端と右端の拡大画像です。画像中の上側が新品のチェーンです。コマ1個の長さは、12.7mmです。約10mm位伸びています。全長はこれに、ミッシングリング1個が加わり、新品で、1376mmです。1373 / 1363 = 1.007 実測値で0.7%伸びています。実は、もう少し伸びが大きいかと心配したのですが、6000kmで、0.7%とは満足のいく結果です。

## 計算上と現物との差

### 新品のチェーン

新品のチェーンの長さを計算します、 $1363 / 12.7 = 107.3$  です。

107コマを計算すると、 $12.7 \times 107 = 1358.9$  です。

$1363(\text{現物}) - 1358.9(\text{計算値}) = 4.1(\text{差})$  です。 $1363 / 1358.9 = 1.003 (0.3\%)$ 。

測定の誤差を考慮しても、最初から4mm、0.3%伸びています。これはリンクの遊びで、これが0ですとチェーンは曲がりませんので、力を伝えることは不可能です。

### 現用のチェーン

現用のものは、 $1373 / 1358.9 = 1.01$  となりそれでも1%しか伸びていません。これは無意味な計算なのか、正しいのか不明です。

## 後日、訂正と追記

### コマとリンク

上記の記事で、コマと記してあるのは、リンクが正解です。

コマとは、外リンクと内リンクの1組のことで、長さ、芯間1インチ=25.4mmです。

リンクとは、外リンク、もしくは内リンクなどの単体を示し、長さ、芯間1/2インチ=12.7mmです。

### チェーンの伸び、正解

チェーンの伸びは、計算値から求めたものが正解です。

上記の場合は、 $1373 / (12.7 \times 107) = 1.01$  で、1%の伸びです。

伸びが1%になれば交換です。という根拠は、計算値が基準です。

<http://machizukan.net/DK/>

## 24年07月、工具を考察、2点

チェーンが伸びたようなので、販売店に行って、交換してもらった。見ていると、さすがプロの仕事、速いです。小生だと、その倍以上の時間を要します。ついでに、ペダルが緩まないので、ねじを緩めてもらった。そして、持参した6mmのアーレンキーで締めようとしたら無理ですと注意された。15mmのレンチです。との事だった。16分の9はねじの規格で、レンチの寸法ではありません、と、いろいろ教えてもらった。

9速用チェーン。ミッシングリンク。共に自転車専門店。



工具を考えた。ペダル用と、チェーン用のもの。赤丸内を加工します。

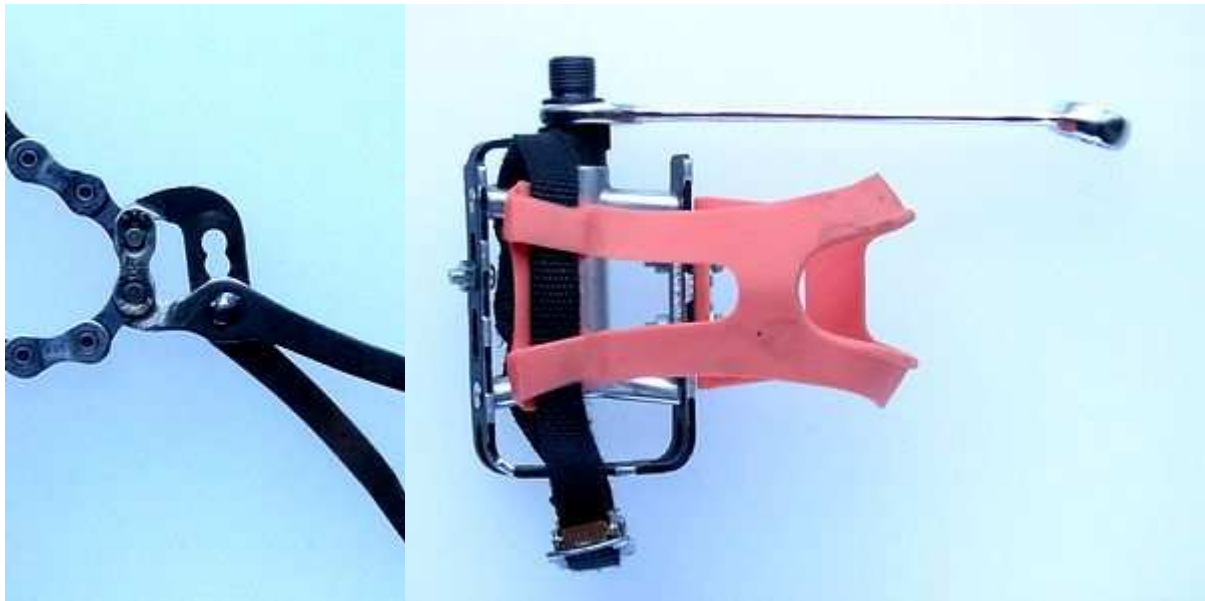
上の画像の上: 15mmレンチ、ペダル用

いくつかある、組になっているレンチの中から薄いものを探して、ペダルレンチとして使えるかを調べたら、全く違う、板金の打ち抜きのものできた。水道工事用の物らしく15mmの箇所はゆるく、精度が悪かった。で、組レンチの中から、薄めのものを探し、これを加工することにした。ペダルの取り付けナットにはフランジがあるので、それにぶつからないように、レンチの角4箇所を斜めにやすりでカット、面取りをした。差し込めるようになったので完成です。

上の画像の下: プライヤー、針金を加工、チェーン用

昔、50年位前だが小さなプライヤーをもらった事を思い出し、あちこち探して見つけた。CHICAGO U.S.A. と刻印がある。これの先を薄くして、円く凹ませ、チェーンの治具として使おうと加工した。

今までチェーンリンクの脱着にアルミの針金を使っていたが、クリーニング店で使う針金を加工して作った。適当な長さで両端をまげて完成です。



加工した工具を使ってみた。チェーン用も、ペダル用もぴったりです。実は、16分の9だと思っていたので、14mmのレンチを加工しようと購入していたのですが、まだ完成してなかったのですが、不要になりました。

後日、追記

レンチとスパナ

レンチ(wrench): アメリカでの呼称

スパナ(spanner); イギリスでの呼称

日本では、先端が解放されたものをスパナ、それ以外をレンチと呼ぶことが多い。

この記事のような、片側開放、もう一方がめがね型の場合は、コンビネーションレンチとも呼ばれる。

<http://machizukan.net/DK/>

## 24年07月、チェーンが伸びたのか？



変速の調子が少しおかしい。油が切れたかと注油するも、クランクをまわすとある特定の箇所で異音がある。チェーンが伸びたのかと、8インチの物差を当てると、いくらか伸びているようだ。当てる箇所により、伸びにむらがあり、大きい箇所では20分の1インチ、つまり1.27mm。小さい箇所でも1mm位伸びている。

クランク側で見ると、上の画像のように、歯とチェーンの間に隙間がある。楊枝が入るような隙間が上下にある。伸びが3%になったら交換時期ですなどとネットには記載があるが、0.5%位で交換したほうがよいようです。走行5950kmです。今年は、いろいろなことがあり、走行距離が短いですね！！

計算値: mm

$$25.4\text{mm} \times 8\text{吋} = 203.2\text{mm}$$

$$1.27\text{mm} / 203.2\text{mm} = 0.625\% , 1\text{mm} / 203.2\text{mm} = 0.49\% , 203.2 \times 3\% = 6.1\text{mm}$$

計算値: インチ、1インチ=1000mil

$$50\text{mil} / 8000\text{mil} = 0.625\% , 100\text{mil} / 8000\text{mil} = 1.25\%$$

24年07月、水筒のホルダー



水筒の代わりにペットボトルを使っている。100円均一店で、それのような袋を手に入れ使っていたが、チャックの部分が壊れた。新しい商品を見つけたので購入。柄違いを2個。合わせてみたら良いようです。保温、保冷と記してある。余計な紐はとりました。

左2個：購入したもの。右2個：今までのチャックのもの、巾着形態のもの。今までの使用に感謝！！

ペットボトルホルダー、500ml用、100円均一

<http://machizukan.net/DK/>

24年07月、耐候インシュロック



左：インシュロック、耐候、屋外用の文字。 右：仏英変換アダプタ



ケイデンスセンサーやスピードセンサを止めているインシュロックにも、経年で劣化が生じていると考えられ、交換を考えた。ネットで調べると白色のものを探そうなどと記載があるが、あったとは記載がない。入手のため関連するものを扱っている店舗へ行ってみた。ここは農業関連のものや、建築関連のものまで多くの商品を扱っている。インシュロックを探すと、黒色には「耐候」、「屋外用」と記載があったが、白色には、「屋内用」という記載しかなかった。黒150mmを購入。同時に、仏式、英式変換空気入れアダプターも購入。

クランクの磁石、ケイデンス用のスイッチ、速度用のスイッチ、これらのインシュロックを取り外し、新しいものに交換。ケーブルを固定していた細いインシュロックは使わず、透明ビニールテープで固定。少しすっきり。

インシュロック；メーカー：ヘラマンタイトン、耐候、屋外用、152mm、66ナイロン、100本いれ  
仏式英式変換空気入れアダプタ。共に建築、金物量販店。

<http://machizukan.net/DK/>

## 24年07月、フレンチバルブの問題

先日、タイヤとチューブを前後共に交換した。ところが、空気を入れるときに、空気入れのヘッドを奥まで押し込まないと空気がうまく入らない。その結果、それを抜くときに苦勞をするようになった。太さが少し違うのかと測ってみたが、6.00mmで同じであった。で、構造が気になったので、処分せずに置いてあった古いチューブから、フレンチバルブの部分を取り出し、分解してみた。



左: 外観。 中: チューブの内側部分。チューブと一体化している。 右: バルブの構成部品。



左: 製作したアダプタ(右の電子部品から拝借) 中: 取り付けした状態。 右: 空気を入れている状態。

構造を見てみると、空気圧を加えるときにバルブのピンを押さなくても圧力で空気が入ることがわかります。と言う事は、勘合部分の筒から空気が漏れなければよいので、奥まで挿しこまなくてもよさそうです。そこで、根元まで入らないような治具を考え、筒を入れて置けばと考察。手元にあった電子部品から、樹脂製の筒を拝借し、リムナットと一体化した。いつもこれを先に入れるのは面倒だが、入れっぱなしも格好が悪いので、使ったら外すことにした。使い心地は、根元まで入るかなと心配する必要がなくなりました。

<http://machizukan.net/DK/>



## 24年06月、シートチューブクランプを手直し



後輪のブレーキの引きの感覚に違和感がある。調べたら、シートチューブクランプから下方に出ているブレーキインナーが、ノーズ付シールドアウターキャップを通る箇所が破損していて、インナーケーブルとクランプの出口の金属が直接当たっていて、ゴリゴリした感じになっている。画像の白矢印の右です。

この部分は、最初から構造上に違和感があった。後輪からの水やごみなどを防ぐのには役に立つが、インナーケーブルの導入路の役には強度がない。そのうち役立たずになるだろうと考えていた。よく今まで使えたものだ。

考察の結果、ブレーキアウターケーシングを使って代用とすることにした。



画像左: ケーブルストッパーとアウター、下は使われていたノーズ付シールドアウターキャップ

画像右: 一体化したケーブルストッパーと導入路。完成です。

最初に、ケーブルストッパーにブレーキアウターが差し込めるように、内側を削ります。差し込んだら、周囲をペンチで丁寧に締めます。この時に、ねじを潰さない様に注意して締めます。アウターを適当な長さで切ります。



元道理に組み立てて完成です。先端に樹脂製のキャップを挿入したが、振動で落ちるとブレーキが利かなくなります。使わないほうがよいかもしれません。画像左: 完成です。画像右: 別の角度から見ます。

## 24年06月、ハンドル下部にプチルゴムテープを巻く



タイヤを交換してから、走りが軽くなった。この道路を以前はもう少し遅い速度で走っていたな〜。と言う箇所が多くなった。時々、ギヤが今までより1段上がって使われていることが増えた。

ブレーキレバーの位置も少し移動したので、ブレーキも上から使いやすくなった。しかし、下ハンドルを持つと、ここの巻いてあるのはビニールテープなので滑りやすく握りづらい。丁度よいテープがあったので巻いてみたら良いようです。アンテナを工事した時に使った、防水補助テープです。最近では、プチルゴムテープとは言わないのですね。伸ばして重ねて巻いたら、いくら滑らずに握れます。

<http://machizukan.net/DK/>

## 24年05月、タイヤを交換

陽気もよくなったので、購入してあったタイヤを交換することにした。



SERFAS TUONO HYBRID(サーファス ツオーノ ハイブリッド)700x32c

タイヤ:375g、チューブ:130g、計:505g



今まで使っていたタイヤと並べてみた。今までのものは、ブロックタイヤ。今度のはスリックタイヤ。随分表面が違うものですね。

接地面の厚みを測ってみたら、共に3mmだった。今までのものは減っているのに同じ厚みとは驚きです。ということは、まだ使えるのかな？しかし、2年使っているので劣化もあり、交換時期でしょう。

しかし、今までの70psiから88psiのタイヤ圧まで入れるのは大変ですね。

画像左:上;新しいタイヤ、下;今までのもの。

新旧タイヤの比較

メーカー	サイズ	空気圧(実用圧)	タイヤ重量	チューブ重量	周長
SERFAS	700X32C	75-100psi, 5.1-6.8bar, 515-685kpa(88psl)	375g	130g	2155mm
KENDA	700X35C	50-85psi, 3.5-5.9bar, 350-590kpa(70psl)	352g	141g	2168mm



タイヤを交換したら、パンク防止の手製の金具とタイヤの隙間が大きくなった。新しい針金で作りなおして取り付けた。隙間5mm。材質アルミ2Φ。



激泡キッチンクリーナー、シリコンスプレー

チェーンを脱脂、水洗する

車輪を外したので、チェーンも外して、今度は、台所用のキッチンクリーナを使ってみた。今まで石油を使っていたが、後処理が面倒であった。ネットで調べると、クリーナを使ってその後、水洗いする方法があった。台所の換気扇などを掃除するクリーナは油汚れを落とします。目的は同一と実行。泡が汚れを落とし、その後水洗い。乾燥させてから、シリコンスプレーを吹いてみた。さらさらしていて抵抗が少ない感じがする。オイルを使うのは後日考えよう。キッチンクリーナーには、アルミ、銅、塗装面には不可とあるので注意が必要です。



タイヤと一緒にブレーキインナーケーブルとシフトインナーケーブルを購入したので、随分前に購入したアウターケーシングを使って、全部取り替えた。使っていたのを外して調べたら、ブレーキ用とシフター用、各1本

のアウターに錆が浮いていた。小生、雨天で乗った事がないので、不思議です。アウターケーシングを切断するときに、インナーケーブルを挿入しておくで潰れないというので実行してみた。古いインナーケーブルを挿入して切断するのだが、ブレーキケーシングはうまく出来たが、シフトケーシングは切断するには力が必要です。結果は、潰れずにいいようです。



ケーブルを交換したので、トップチューブは小さな樹脂を使うのを中止して、インナーチューブをビニールチューブの中を通して、車体とこすれるのを保護した。下左：シフトワイヤーもビニールチューブを通して処理した。



ケーブルを交換したので、バーテープも巻き直しです。使っていたものを丁寧に外して、再利用です。何回目か不明です。よく切れずに使えるものです。ブレーキブラケットの外側が巻き始めの位置で、右画像の様に中央に向かって巻きます。

ハンドル下半分は、ブレーキブラケット下端からハンドル先に向かってビニールテープを巻きます。エンドキャップも一緒に巻いてとめます。

## 24年04月、落車後、左腕が痛く力が入らず

先月の末に近所を走っていて、車道が狭くなっていくところで車が寄ってきたので歩道に上がろうとして落車した。段差が少しあったのと角度が取れなかったので、危ないなと考えているうちに斜めに突っ込んで歩道の上に落ちてしまった。幸い人がいなかったのがよかったが、子供でもいたらと考えると危険でした。

そのときに、左足の親指をぶつけ、左手の親指を強打し、左腕の内側をぶつけたようでした。これで落車は4回目ですが、今回は随分強打しました。その結果、まだ、あちこちが痛く、力が入りません。

依頼しておいたタイヤも手に入ったのだが、取り替える気力がわきません。当分、お休み状態が続きそうです。

<http://machizukan.net/DK/>

## 24年03月、リアブレーキを点検



リアのブレーキの調子がおかしい。一度リムに当たってから、もう一度締まる。そのときに、異音がする。ケーブルの責かと調べたがわからず、千鳥のワイヤーの先が広がったのかと調べたが原因不明でした。よく調べたら、インナーワイヤーがトップチューブの上でたるんでいる。今までもこのような状態で何事もなかったのだが、もしや、先日ブレーキを分解したときに中央位置がずれたのかと、画像中の赤矢印のスプリング調節ネジをまわして左右が均等に動くように調整しました。何て事はない、ただこれだけのことで悩んでいたのです。一件落着！！

<http://machizukan.net/DK/>

24年01月、トークリップのビスを交換



**ステンコートとは**

ステンレスを使用することなく、鉄素材でもステンレスと同等以上の**高耐食性**とステンレスに近い独特の外観が得られる画期的な表面処理方法です。  
自動車の耐熱要求部品や航空機、各家電製品や建材・建築金具など、**厳しい耐食性が要求される部位**に使用されています。

**耐食テスト** (JIS-Z-2371に基づく塩水噴霧試験結果 (試料: 平板テストピース))

処理	白サビ (発生迄の時間)	赤サビ (発生迄の時間)
一般的なユニクロネジ	48	264
Znメッキ光沢クロメート+Kコート	96	744
Zn-Ni光沢クロメート (ジクロロイ5μm)	216	1248
<b>ステンコート</b>	480	1872

強度はステンレスネジの約2.2倍、サビ(耐食性)にはスチールネジの約10倍の効果があります(当社製品比較)。  
※ネジはメッキ処理品ですので保証の限りではありません。  
※取扱いや温度の諸条件で異なる場合があります。

先日取り付けたトークリップが斜めに取り付けられているので、補正金具を使って正常にしようとしたが、ビスの長さが不足していた。100円均一店でビスを探したが、5φx20Lの六角頭のものはなく、なべ頭があったので購入した。ステンコートと表示がある。この類のなべ頭の本ネジは使っているが、ステンレスのような光沢で綺麗です。強度はステンレスの2.2倍、耐食性は鉄の10倍と記してある。重さは鉄です。ビス、スプリングワッシャ、ナットで5g。ナットが両面処理してあるので、対象物に傷が付きにくい。ネジ、ビス、ボルト、対象物のサイズが大きくなるとどのサイズで名前が変化するか不明ですが、いろいろな呼び名がありますね。



取り付けてみた。4φが5φになっただけだけど、少し安心。

トークリップの付いたペダルの画像は、通常はトークリップが重いので下にさがっているのが多い。しかし、使う状態では水平になっている。写真を撮るときに工夫をすれば、左の画像のように撮影できます。ベルトがクランク側に回りこんでいる箇所のペダルの爪をセロハンテープでクランクの下側に引っ張ってペダルが水平になるように貼り付けます。そして、それが見えない角度から撮影します。

ステンコート、5φx20Lボルト、100円均一

<http://machizukan.net/DK/>

## 24年01月、タイヤ交換を考察

走行が、5200kmを越えた。そろそろタイヤを交換したほうが安心かと考察。1度もパンクをした事がないが、トレッドはそれなりに減っている。タイヤ、チューブ、リムの寸法を調べるために後輪を外して測定。



左;車輪:9段ギア、クイック付き、1.4kg。

右;タイヤ:KENDA SMALL-BLOCK-EIGHT 700x35c 352g。チューブ:KD556 D-084 700X35/43C 141g



ネットで調べると、同じタイヤで、700x32c が315gであった。120TPI。

しかし、このタイヤは、シクロクロス用なので、左図のようなブロック構造のトレッドになっていて、舗装道路を走行すると、後ろからスノータイヤを取り付けた車を舗装路で走らせたようなゴーツという音が追いかける。そのため、違うトレッドのものに変更しようとあちこちを調べたが、調べるとますます解らなくなり、決まらない悪循環に落ちいってしまった。

Panaracer パセラLX 700x32c 390g が軽量でよいか？それとも「GIANT」のネットにある FLATGURD(WIRE BEAD) にするかと考え、GIANT に問い合わせたら、タイヤ 700x32c 550g、チューブ 700x28-32c.PV 250g であった。計800g。現用のが、タイヤとチューブで500gなので、それより軽くなるかと考えたが無理であったようです。

結論が出ないので、購入店へ行って相談してみた。

タイヤの重量は、ブロックのないタイヤの方が重い。何故なら、ブロックはゴムの量が凹(でこぼこのぼこ)の分だけ少ないので軽い。スリックタイヤと言われる溝のない、もしくは溝の少ないタイヤで軽量なのは、厚みを薄くして軽量化している。そのため寿命が短く、パンクしやすい。タイヤの側面も弱い。

タイヤが軽いほうが走りも軽いかは同じではない。タイヤが重くても走りの軽いのはある。

言われれば納得である。

そして、薦められたのが、SERFAS TUONO HYBRID(サーファス ツオーノ ハイブリッド)700x32c



画像はネットから借用

トレッキングノクロス用タイヤ

サイズ:700x32c、重量:350g

カラー:ブラック、ケーシング:60tpi、ビード:ワイヤー、空気圧:7気圧/100psi

スリックタイプのトレッドで低い走行抵抗(画像左)

特殊なコンパウンドラバーですぐれた耐摩耗性(画像左)

側面に硬いコンパウンドラバーを採用(画像右上:リムに当たる部分が厚い)

パンクの発生を抑える、トレッドとケーシングの間にプロテクターを配置(画像右下:三層構造の二層目)

一緒にチューブの手配も依頼して入荷を待つことにした。

ネットで調べると、細いタイヤは、多くつぶれるので抵抗がある。太いタイヤは、空気圧が多いのでつぶれ方が少なく、抵抗が少ないとある。ますます分からなくなりました。

<http://machizukan.net/DK/>

## 24年01月、チェーンを掃除



年も明けたので、気分を変えてとチェーンの掃除をした。チェーンには「ICE WAX」という半練り状態のワックスを使っているのだが、少し使いすぎたのか、チェーンがべとべととしていて、動きが重い。

アルミの針金で画像のように縛り、チェーンリンクを外します。それをステンレスのバットにいれ、石油で洗います。





左:外してバットに入れます。右:石油と歯ブラシで掃除します。随分油が汚れました。チェンワックスとごみが混ざったものがはがれて驚きました。



綺麗になったので、ビニールの袋に入れ、「WD-40」というスプレー式の防錆潤滑剤を吹きつけ、そのまま1昼夜放置します。そのあと、変速機、ギアなどを掃除したが、まだ、幾らか奥のほう綺麗になりません。分解掃除をしないと完全には綺麗にならないようです。

次の日に元道りに組付け終了です。  
試走してみたが、幾らか軽くなったのかな。

#### ここで使った、「ICE WAX」と「WD-40」の説明

##### ICE WAX(画像右の左)

分類:低粘度オイル  
名前:アイスワックス  
メーカー:ライトウエイプロダクツジャパン  
説明:洗浄剤が入ったチェーンオイル。チェーン表面から汚れや砂を浮かせ、その後に潤滑油膜を作る。  
価格: ¥997一、容量:120ml。

##### WD-40(画像右の右)

分類:防錆潤滑剤  
名前:WD-40  
発売元:エステー株式会社  
説明:金属の表面に皮膜を形成し、サビ止め、潤滑、水分除去、洗浄、保護の機能を発揮。  
価格: ¥780一、容量:277ml。



<http://machizukan.net/DK/>

[Homeへ戻る](#)[24年](#)[23年](#)[22年](#)[うんちく](#)[Mail](#)

## 自転車を楽しむ！シクロクロスバイク・その2

過日、知人から右のママチャリを譲り受けた。久しぶりに風を切って走る気分を味わった。

しかし、車体が女性向けで、強度が不足しているのが、車体がゆがんで壊してしまうと考え、あちこちネットサーフィンをして、どれにしようかと探し、結局、タイヤの太いシクロクロスバイクを入手した。近くの自転車専門店が代理店で扱っていたので注文し、手に入れた。



今、自転車はブームだそうで、健康によいともてはやされています。定年退職後の健康維持に最適とも言われています。そんなこんなの、いろんなことを羅列しています。

[このページは、最下段が1番古い記事です。ここをクリックすると最下段に移動します。](#)

<http://machizukan.net/DK/>

## 23年11月、ハンドル端をカット



ハンドルを変更して使っていると、やはり少しハンドル端部が長いかと気になり 両端を25mmずつカット。幾らか軽快に見えますね。2個で12gだった。気になったので、前のハンドルのカット分20mm2個も計測、何と11gだった。100円均一のはかりでは、目盛の最小の部分、読取誤差がありますね。

この時に、シートポストを1mm上げてみた。その結果は、サドルの全面に座るような感じになり、今までに経験したことがない体験をしました。ハンドルとサドルの適正な位置は、なかなか決まりません。

<http://machizukan.net/DK/>

## 23年11月、ハンドルを交換



上:新ハンドル、ドロップ120mmとステム60mm  
下:旧ハンドル、ドロップ130mmとステム50mm



上:新ハンドル、リーチ70mm  
下:旧ハンドル、リーチ90mm、ハンドル先端20mmカット

ハンドルの、ドロップ130mm、リーチ90mmが、少し大きいのかと考えハンドルを交換してみた。  
あちこち探して、ドロップ120mm、リーチ70mmを手に入れた。幅は変わらず400mm。  
リーチが90mmから70mmになったので、ステムは50mmから60mmに変更することにした。



交換して試走してみたら、真っ直ぐ走るように感じた。ハンドルの肩の部分から先が短いので、手前の横棒と、ブレーキのグリップ部分のみを持つことになった。ブレーキが近くなったので、ブレーキレバーを上から押える事が可能になり、今までこの部分がしっくりとかなかったのが解決した。ブレーキレバーの移動に伴い、補助ブレーキが中心に寄った。バーテープは再々利用。ハンドル下部はビニールテープを巻き付けた。ハンドルとステムで重量が10g増加したが、先端をカットすれば、20g軽くなるので、そのうち実行しよう。

ドロップハンドル;メーカー:不明、品番:RA39A(黒400mm)、形状:アナトミックシャロー(コンパクトタイプ)

<http://machizukan.net/DK/>

## 23年10月、トークリップの交換



7月に購入して忘れられていたトークリップを使ってみた。樹脂性で少し軽い。画像左の付属していた金具は、多分蹴飛ばしてひっくり返すものだろうと考えたが使わなかった。(後日調べたら、靴に取り付けるものらしいが詳細は不明)。ペダルの前後が少し斜めになっているのだが、補正をする金具を取り付けるには、ビスの長さがたりなかった。そのため、補正金具なしで取り付けた。トークリップの前方が幾らか下がっている。また、以前のトークリップは前輪とぶつかったが、今度のは隙間が生じた5mmくらい。靴の位置が後退することになるのだが、使ってみたら共に違和感はなかった。ベルトが2本から1本になったので、靴が左右に動くのが気になったが、そのうちに慣れるでしょう。片方の部品全部で110gから70gへと軽くなった。

トークリップ;メーカー:MagicOne、品名:VP792(RED)

<http://machizukan.net/DK/>

## 23年08月、シフトワイヤーの点検



まだ少し後ろの変速がおかしい。時々、力を入れて発進するとギヤとびをする。シフトワイヤーの OUTER の両端は、きっちり平行にカットされているのかを調べた。左の画像のような箇所が見受けられたので、結局、ワイヤーを3本とも両端が直角になるように少しカットし、切り口を千枚通しで少し広げた。

ブレーキレバーからのワイヤーを少し短く切ったら、左右が対象でなくなった。気になるなら、そのうち左側も考えよう。

結果は、シフトワイヤーの調整を丁寧に行ったらよいようです。歯とびは解消したようです。

これも、経年変化というものか??

<http://machizukan.net/DK/>

## 23年07月、チェーンの伸びを調べる

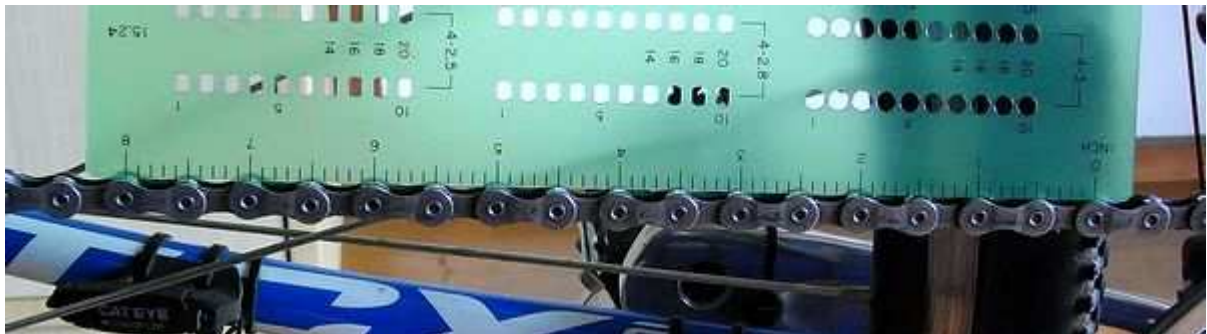
走行が4000kmを越えたら、チェーンの伸びに注意などという記事がネットにある。正確に伸びが何パーセントなら交換かは不明であるが、気になったので調べた。現在、4100kmを越えた。



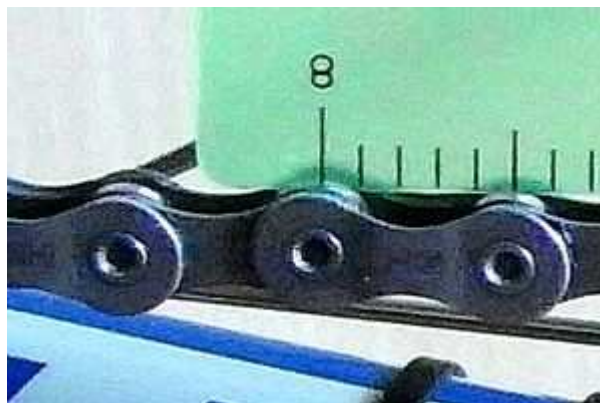
チェーンに30cmの物差を載せる



後輪のブレーキレバーを紐で固定し、ペダルに錘を載せ、チェーンを張る。30cmの物差をチェーンに載せる。0を芯に合わせ、254mmの箇所を見る。チェーンの長さはインチの倍数です。10インチ=254mm。カメラは1箇所から撮影しているので、チェーンの正面ではない。しかも、左図は画像の拡大であるので、斜めからの映像です。しかし、これを見ると、255mmではないらしい。0.5mmくらい伸びているようだ。254.5mm。伸びは、0.2%でした。



チェーンに8インチの物差を載せる



今度は、インチの物差を使ってみた。チェーンの長さはインチの倍数ですので、綺麗に目盛が合います。左図は上図の画像の拡大であるので、斜めからの映像です。しかし、これを見ると、8インチの位置はほとんどずれていませんね。8の隣の短い線は、0.1インチです。1.25%です。これを見ると、気持ち伸びているかな、というところでしょう。まだまだ、使えそうで、安心です。

## 23年05月、シフトワイヤーの張替え



今まで、シフトワイヤーは、前でクロスしていた。そのため、トップチューブの後部で、またクロスして、それぞれの変速機へとつながっていた。この箇所にはゆとりがないのか、後輪の変速が調整してもなんとなくおかしかった。シフトワイヤーは、どちらの状態が多いのかネットで調べたがよくわからなかった。物は試しと、クロスしないように変更を考察。綺麗に平行に配置された結果、変速の感じも少しよくなったようです。張りなおしたので変わったのかもしれませんが。ワイヤーのカットはしなかったなので、調子が悪ければ元に戻せます。

<http://machizukan.net/DK/>

## 23年05月、ハンドルをカット、ほか



左:ハンドルカット、テープ巻き完成。

右:右半分完成。ハンドル下部、左右で長さが違う。



左:下部カット、完成。ハンドルが軽そうに見える。

右:以前の状態。

先日、ステムを50mmに変更したら、Uターンなどをするとき、靴がタイヤにぶつかり、膝がハンドルに当たる。靴とタイヤ以外のものにも注意するのが気になったので、ハンドル先端をカットして短くすることを考えた。ハンドル下部の先端を持つことはありえないので、20mm切る事に。バーテープの手持ちがないので、再利用も考察。上部は、使っていたバーテープを重なりを多くして太くした。下部はビニールテープで代用。手持ちのカッターを使ったらすぐに壊れたので、100均一店で新しいものを購入。



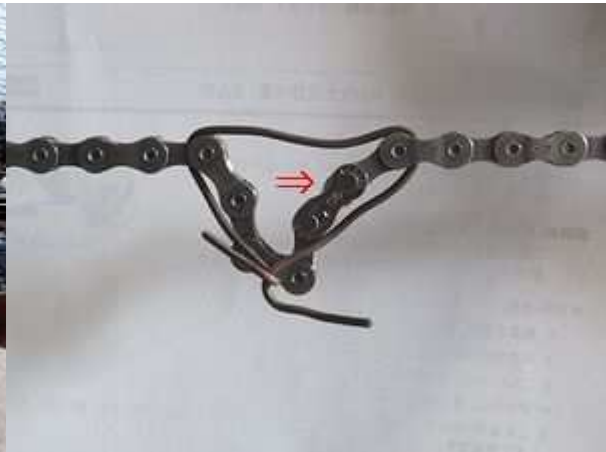
左:壊れた手持ちのカッターと購入したもの。



右:20mmカットした端くれ。2個で20gを訂正11g。



左:タイヤを前後交換するためにはずした車輪。



右:チェーンは、針金で固定するとリンクがはずしやすい。

約1年で、3600km走った。後輪のタイヤが減っているので、前後を入れ替え。チェーンもはずして掃除した。ブレーキブラケットとサブレバーの間のブレーキワイヤーも長さを再考察。あちこち、調整、完了。

パイプカッター、アルミのカラーワヤー; 100円均一店

<http://machizukan.net/DK/>

## 23年05月、ゆっくり走るとサドルが当たる



先日、知人が車に自転車を載せて拙宅へこられた。運動不足と気分転換に良いという小生の言につられて、奥さんにも乗れる自転車だと言う。折角なので、一著にポタリングと洒落込んだ。シティサイクルですが速度は出ません。いつものように走ると、迷子になりそうなので、久しぶりにポタリングの速度です。往復35km、2時間でしたが、ゆっくり走ると、サドルがあちこち当たって、帰りのコースでは股ずれを生じていました。今まで経験したことがありません。やはり、適度なスピードが必要なのですね。

手前が知人の自転車、ブリジストン:マークローザ

<http://machizukan.net/DK/>

23年04月、ステムを50mmに変更



左:ステム、50(125g)、60(145g)、80(160g) 右:ケーブルカッター



ステムを50mmにしたらどうなるかを考察。これ以上短いのではないらしい。ステムも短くなると軽くなる。結局、50mmは、125gで35g軽くなった。ステムを下向きに取り付け、ハンドルからの距離を短くするパッドスペーサーがあったのを思い出して一緒に取り付けた。レバーが4度近くなるとのこと。しかし、何気なく見ていたら、ブレーキブラケットの高さが、左右で違うことに気がついた。右が少し高いのです。で、右を低くしたら、ブレーキワイヤーもずれ、サブレバーの位置が、左右対称からずれてしまった。今回、やはり指定の工具の方がよいかと、島野のケーブルカッターも購入したのでそのうちに、ブレーキワイヤーを再考察し

よう。

ステム; メーカー:バイオレーザーステム、品名:GS-19 ロードステム 50mm

ケーブルカッター; メーカー:Shimano、品名:TL-CT11

<http://machizukan.net/DK/>

23年03月、ステムを60mmに変更



今まで、ブレーキは主にサブレバーを使っていた。しかし、先日、下ハンドルを持って走っていて、ブレーキレバーが引けなかった。小生、手は大きいほうだが、腕の長さが短い。その為、やはりハンドルが遠過ぎるのかと考え、ステムを短くすることを考えた。

インターネットで探し、現物を見に出かけた。50mmからあったが、60mmを購入。

8度80mm(画像上)から、6度60mm(画像下)に変更。下を向いていたステムを上向きにして取替え。上ハンドル部分を水平にセット。





左:変更後。

右:以前の状態



左:ステム60mmでハンドルが近くなった。 右:変更前、80mm。

随分昔に乗り回した、ドロップハンドルの感覚がよみがえったようで、やっと自分の自転車になったようです。では、今まではどうだったの？。ケーブルアウターは4本とも少し短く加工。ブレーキインナーの末端は半田で処理が可能だが、シフトインナーは半田がつかず、木工用ボンドで処理すると良いというので実行。

何十年も昔に乗っていたオーダーメイドの自転車を思い出した。

車体:クロモリ(ダブルバデット)、タイヤ:26x1-1/4、変速:2x4か2x5か不明、変速レバー:ダウンチューブ取り付け、車体色:朱色、ペダル:ハーフクリップ使用、重量:10.3KG、神経質そうな細い車体だったが、よく走った。丁寧に乗っていたのか、パンクをした記憶がありません。

ステム; メーカー:バイオレーザーステム、品名:GS-19 ロードステム 60mm

<http://machizukan.net/DK/>

### 23年03月、ブレーキサブレバーを5mm外側に移動



左:レバー位置を外側に5mm移動、左側のレバー下の文字が良く見える 右:移動前

過日、ワイヤーの短縮がうまく出来たので、今度は、ブレーキサブレバーの移動を考察。レバーの位置を外側に5mm移動することにした。前輪のブレーキワイヤーを緩め、ハンドル部のワイヤーアウターから3cmくらい中に引き込みます。サブブレーキをはずします。バーテープを少し解き、それ以上緩まないように紐で固定します。ブレーキアウターのキャップをドライバーで暖め、抜きます。5mmほどニッパーで切ります。キャップを戻し、ブレーキワイヤーを押し込み、サブブレーキを通します。サブブレーキを取り付け、ブレーキワイヤーを元道理にし、5mmほど短くセットします。バーテープを戻します。

片側が完成したら、反対側も同じように変更します。両方ともはずしてしまうと位置がわからなくなるので、片方ずつ行う方が間違いがありません。また、後輪のブレーキワイヤーは取り回しも間違わないように戻す必要があります。

完成は画像左、サブレバーの下の文字の幅が広がった。ベルとサイクルメーターの間に隙間が生じた。

<http://machizukan.net/DK/>

## 23年02月、シートチューブに水筒を



冬はあまり汗をかかないので、水筒は500mlのペットボトル1本で足ります。いつもは、水筒1本と、小物を入れた小さなウエストポーチを1個腹部に巻いているのだが、先日、両方ともない状態で走ってみた。随分軽くなった感じがした。これほど違うとは思わなかった。

今度は、水筒をダウンチューブからシートチューブに移動してみた。これも変化が実感できた。なんとなくハンドルが軽いのです。むしろ軽すぎる感じで、砂利道では、走りにくいです。失敗です。元に戻しました。

<http://machizukan.net/DK/>

## 23年02月、ワイヤーを短く



左:変更を加える前のワイヤーの状態

右:横から見る。円弧状は後ろブレーキワイヤ

ブレーキワイヤーやシフトワイヤーが長すぎるのでは？、もう少し短ければハンドル周りがすっきりするのではと考え、ワイヤーを短くすることを考察。ワイヤーの長さは、最初の半完成品で運送のことを考えてこんなに長いのだろう。使っている人の画像を見てもこんなには迂回していないような気がする。



そこで最初に、前ブレーキのワイヤーを短くすることにした。100円均一店で、自転車のブレーキワイヤーを購入。手持ちのピアノ線ニッパーで切って現状のものと交換して長さを確認。現状のものを先端のキャップをはずして同じ長さに切断、取り付けて動作を確認。いいようです。随分昔に手に入れたピアノ線ニッパーですが、刃こぼれもなく切れますね。しかし、力は必要

です。

次に、後ろのブレーキワイヤーの引き廻しを考えます。左からトップチューブに行っていて少し長めだったので、右から廻すことにして、同じ、トップチューブの左に入れます。少々無理に曲がっている感があります。ブレーキワイヤーの短縮がうまく出来たので、次に、シフトワイヤーの短縮も考察。何とか完成し、トップチューブは以前は、左：後ろブレーキ、中：後ろシフト、右：前シフトだったのを、左と中を入れ替え、左：後ろシフト、中：後ろブレーキとなった。



左：変更後      右：下から見るとすっきり。中央の丸は、猫の鈴

垂れ下がっていたシフトワイヤーも水平に近くなり、上から見た後ろブレーキワイヤーもほぼ気にならなくなった。



左：切られたワイヤー      右：工具類

ブレーキワイヤーの外皮は、角線が螺旋になっているので切るのは1本ですが、シフトワイヤーの外皮は、芯線と平行に作られているので、全部を同じ長さに1度に切る必要があります。端末キャップは、両端を注意深く観察してはずしやすい方を取り外します。

芯線の端末キャップは、取り外すときにはラジオペンチで緩めれば取れますが、取り付け時に締め付けるには、電工用の端子を圧着する工具を使った方が、キャップの痛みは少ないです。キャップは補充用を購入し、ワイヤーの端末キャップはなかったが、全部、現用をうまくはずして再利用が可能でした。

画像左：上から( )内は長さ

ブレーキワイヤー外皮と芯線2組 (前：65mm)、(後ろ：85mm)

シフトワイヤー外皮と芯線2組 (前：65mm)、(後ろ65mm)

100円均一の実験に使ったブレーキワイヤー外皮

画像右：上から

圧着工具、ラジオペンチ、ピアノ線ニッパー。

## 23年01月、サドルを移動



インターネットを見ていると自転車のサドルが合わないの買い換え話が多々見受けられる。小生は、最初から違和感はなかったが、先日シートポストが少し下がった感じがあった。そこでシートポストを1mm上げて、サドルを2mm前へ移動した。乗った感じがこんなに違うとは思わなかった。座る位置がサドルの後方へ移動したのが実感出来ました。どこにも当たる箇所はなく、気分よく走っています。移動するときには、油性ペンで現状の箇所に印をつけてから行くと、移動した寸法や、位置がわかり、元に戻すのも簡単です。

<http://machizukan.net/DK/>

## 23年01月、ブレーキシューを交換



左は、後輪のブレーキシューの画像です。リムの金属や、砂や、いろんなものが埋まっていました。それらを取り除いて穴だらけになりました。よく見ると、シューの溝が磨り減っていません。まだ、2800kmしか走行していません。随分減るものですね。で、新品を購入、交換しました。交換後は、シューの音鳴りもなく静かになりました。



画像左端：磨り減った後輪用のシュー。中：幾らか減った前輪用のシュー。右端：購入したもの、1台分4個。左右はないそうです。上下があります。説明書に従い取り付けで完成です。

カンチレバーブレーキ用シュー：1台4個

<http://machizukan.net/DK/>

## 23年01月、介護用手袋



この記事、雑記帳と同一です。

先日、100円均一店で、介護用手袋を購入。要介護の補助に、汚物処理時に、傷等の保護に、と書いてあった。以前の塩化ビニール製の手袋は、指の周りの圧着部分が広く、ひらひらがついていたので使いにくかった。しかし、透明の袋を覗いたらそのひらひらがありません。今度はその部分が使用に耐えられるかが気になりました。とりあえず購入。使ってみようと手にはめてみると、指部分に接着した跡がありません。つまりこれは、指の形をした型を樹脂の中へ刺しこみ、薄い膜を形成したものでした。使い心地は、うたい文句同様、素手の感覚でした。自転車の掃除で汚れるので使ってみたら、いいですね、手が汚れません。また、自転車で使われるメンテナンス用の溶剤では溶けることもなく、安心して使えました。

介護用手袋：100円均一、Lサイズ

<http://machizukan.net/DK/>

## 23年01月、メンテナンス スタンド



左:スタンドとクイック、 右:部分の拡大

自転車のチェーンはよく汚れます。また、後輪の変速機も時々点検する必要があります。今までは、ベルトで吊り下げていたが、動くのであまり調子が良くなかった。やはり、スタンドが必要かと入手した。



しかし、これが悩ませられました。上の右の画像にあるように、手前の前輪用と、後ろの後輪用とはクイックレバーの長さが違います。前輪用は何も問題がなく入ります。しかし、後輪用は入りません。狭いのです。ホールドする箇所にアタッチメントなどありません。で、ネットで調べましたが、この問題に触れている記事は見当たりません。しかし、ネットでの画像では、使われている様子があります。結論、間隔を手で少し広げてみたら、左図のようにうまくはまり、掃除も、点検も楽になり、1件落着。

スタンド; メーカー:U-Lix、品名:UL-302 シャフト; メーカー:PROGOLD、品名:Prolink

<http://machizukan.net/DK/>

## 23年01月、ステムの天返し



左:ステムを天返し後、 右:変更前

22年11月にシートポストを短くして、サドルを下げた。そのときにハンドルバーも回転させ少し低くなった。今度は、ハンドルステムをひっくり返し、これを天返しというのだそうだが、ハンドル位置がもっと下がるとどうなるか実行してみた。結果は、見た目は随分下がったようだが、乗ってみたら、いいようです。平地では手前の横バーを持っているので、変化はあまり感じられませんが、登りでは、ブレーキブラケットを握ると足に力が入るのを実感しました。

<http://machizukan.net/DK/>

[Homeへ戻る](#)[24年](#)[23年](#)[22年](#)[うんちく](#)[Mail](#)

## 自転車を楽しむ！シクロクロスバイク・その1

過日、知人から右のママチャリを譲り受けた。久しぶりに風を切って走る気分を味わった。

しかし、車体が女性向けで、強度が不足しているの、車体がゆがんで壊してしまうと考え、あちこちネットサーフィンをして、どれにしようかと探し、結局、タイヤの太いシクロクロスバイクを入手した。近くの自転車専門店が代理店で扱っていたので注文し、手に入れた。



今、自転車はブームだそうで、健康によいともてはやされています。定年退職後の健康維持に最適とも言われています。そんなこんなの、いろんなことを羅列しています。

[このページは、最下段が1番古い記事です。ここをクリックすると最下段に移動します。](#)

### 22年12月、トップチューブのワイヤー



上側のブレーキワイヤー、作業途中でビニールチューブが一部。ほか2本：可動するので右前方側なし

シクロクロスバイクは、競技に使うときに肩に担ぐ時がある。この時に、ブレーキワイヤなどが邪魔にならないようにトップチューブの上側にある。そのため、手でトップチューブをつかんだり、振動でワイヤーが踊って車体に傷がつかないようにワイヤーが小さなドーナツ型の樹脂で浮かしてある。しかし、固定がないので、すぐにサドルの方へと移動して役に立たなくなる。ある程度の間隔で固定すればよいのです。手元にビニールチューブがあったので、適当な長さに切り、切り裂いてワイヤーに被せてみたら、いいようです。

<http://machizukan.net/DK/>

### 22年12月、手袋について



手袋については、ネットで探すと、いろいろなことが記事としてある。また、グリップについても、クッション入りが良いとかの紹介もある。先日、河川の堤防の上の道路で、ここは砂利道であるが、前からフラットバーハンドルの人とすれ違った、しかも2人。何の気なしに見ていると、ハンドルを取られまいと、しっかりとグリップを握っている。これでは手が痛くなるとの話もわかります。小生は、廉価版の軍手を使っている。ハンドルの水平部を離さない程度に軽く握っているの、しっかりと握っていない。

砂利道でも同じ方法です。グリップとバーテープの差もあるのかもしれませんがね。変速レバーの操作にも支障はありません。真冬になれば風を通すのでもう少し厚手のものにする必要があるかもと考えています。

<http://machizukan.net/DK/>

## 22年12月、トークリップ、トーストラップ



画像左:トークリップとトーストラップなど、片側全重量110g

画像右:ペダルに取り付けた状態

トークリップを取り付けようと考察。昔、ハーフクリップを使ったことがあった。そのときに靴が横にずれたことが記憶にあり、トーストラップを使って、スリッパやサンダルのベルトに足を差し込んだ様な感じのものをネットで探した。ペダルに布製のストラップを2本取り付ける物があったが、この方法はペダルも取り替えねばならずよい方法ではない。うまい具合にストラップを2本通せるものが見つかり、自転車を購入した店へ、手配を依頼し、入荷した。

トークリップのペダル側の取り付け面は斜めになっており、修正する金具はペダルに付属していたが、ビスの長さが足りなかった。近くの100均一店で六角ボルト頭のビス5Φx15Lを手に入れ、取り付けした。ストラップは、1組を購入し、もう一組は、手元の似たようなベルトを代用した。

靴を軽めのスニーカーに変更して使ってみた。ベルトは締め付けずに、ゆるめに設定し、袋に足を突っ込む感じで使い易くなった。返しの爪がないので短めのビスを頭を内側にして取り付け、裏返しが楽になった。

トークリップ; メーカー:GP、品名:MT-21 ダブルトークリップ

<http://machizukan.net/DK/>

## 22年11月、シートポストを50mm短くする



いろいろとインターネットを見ていると、自転車のページも多く、身長と自転車のサイズの見方などのページがある。トップチューブにまたがり、股下の隙間が50mm以上必要などと記してある。小生の場合は隙間なし。サドルとペダル、ハンドルとの位置関係の記事も多い。それらを読んで自分の自転車と比べると気になる点もある。自己流に測定してみたが、サドルが高いように感じ、ハンドルも遠いような気がする。身長に対して車両が大きすぎるのか、つまり自分が小さいのか??などなど疑問がわいた。

購入した自転車店へ行き、相談してみた。結果は、不都合なし、との事。サドルが下がらないので、シートポストを50mm短く切ってもらった。5mmくらい下げたら、帰路は違う自転車かと感じた。帰宅後、ハンドルを回転し、ブレーキレバーが水平になるように戻した。今まではブレーキレバーが水平では手が届かず、少し上へ回転していたが、今度は、届くようになった。体重が減って、身体が柔軟になったのかも。

<http://machizukan.net/DK/>

## 22年11月、チェーンリンクを取り付け



自転車のチェンがよく汚れる。掃除も面倒です。チェンはずして灯油で洗うのが1番簡単です。簡単にはずせるものを探したら、購入した自転車店のWebページに記載があった。早速購入。取り付けてもらった。はずして灯油で洗ったら随分綺麗になりました。

チェーンリンク; 品名:MissingLink9

<http://machizukan.net/DK/>

## 22年10月、サイクルメーターの取り付けを変更



左:サイクルメーターが左端。中:塩ビのキャップを利用。右:サイクルメーターを中央に移動。

サイクルメーターの取り付けベルトが短く、ハンドルステムに取り付かない。そのため、左端に取り付けたが、これではランプをつける場所がない。水道工事に使う、塩化ビニールの配管用のエンドキャップを手に入れ、何とかなるかと考察。アルミのワイヤーを横に3本並ぶように、ヒシチューブで押さえた。これをコの字に折り曲げ、塩ビのエンドキャップに黒ビニールテープで固定した。ワイヤーのエンドをU字に折り曲げ、タイラップでステムに固定。メーターのバンドをエンドキャップに巻きつけ完成です。メーターの位置が少し前方に寄り見やすくなった。

塩化ビニールエンドキャップ:水道工事材料、タイラップ:100円均一

<http://machizukan.net/DK/>

## 22年09月、鶴見川 0km標識





神奈川県鶴見川と第三京浜道路が交差するところの左岸に、河口まで15.5kmという案内標識がある。画像左。面白そうなので行ってみた。堤防上の道路と広い道路が交わるころは、柵があって、自転車に乗っては通過できないようになっていて、多くの箇所でも面倒であった。しかし、安全を考えるとほかに方法は見当たらない。途中でこの先は行かれませんという箇所があり、右岸へと移動します。そのまま下って、河口の近くまで行ったのだが、この先は大企業の私有地で先へ進めません。やむを得ず帰ることにし、今度は、左岸を登ることにした。で、最初に出会ったのが、右の0kmの標識です。高速道路の横羽線の脇です。まだ海までは2km以上あります。ということは海の方はマイナス表示になりそうですね。いや、鶴見川の0kmはここで、この先は埋立地でここからは海です。そのように定義しないと、川の末端がどこか不明になりますね。合っているのかな・・・？この先は行かれませんという箇所も、堤防上の道路がないだけで、わき道へ回れば何とかなりました。

<http://machizukan.net/DK/>

## 22年8月、あちこち点検、ボルトの増し締め。ヘルメットを購入

購入してから、1度も点検を依頼しなかったのが、あちこち緩んでいるのか音がする。購入した自転車店へ行き、点検を依頼した。作業を見ていると、あちこち緩んでいる箇所が見受けられた。このときに、安全のためにヘルメットを購入したので、被って帰路についた。不愉快な音もなく快適に走れ、車体が軽くなったように感じた。帰宅後、ヘルメットのベルトを説明書に従って再調整。

<http://machizukan.net/DK/>

## 22年7月、サイクルメーターからの線を工夫



左:スパイラルチューブ。中:メータからの線をブレーキワイヤーと一緒に。右:鈴を変速ワイヤーの交点に。

左の後輪の近くから、メーターのセンサーの線がハンドル上の表示部へとつながっている。最初、これはビニールテープであちこち固定されていた。しかし、動く部分は少し固定方法に難があった。100均一店を除くと、ケーブルの処理をするスパイラルチューブがあった。細めの6mmを購入。

ブレーキワイヤーとセンサーからの線をまとめ、すっきりした。

役に立たなかった鈴を、よくなる猫の鈴に変更し、ハンドルの前の、変速ワイヤーの交点に金属の輪を使って吊り下げた。交点の前後にスパイラルチューブをかぶせワイヤーを保護した。

耳のよい人は、後ろから何か移動してくるのを感知して、避けてくれる。ベルを鳴らす、良心の呵責から逃れられます。

スパイラルチューブ: 100円均一、猫の鈴: 100円均一

<http://machizukan.net/DK/>

## 22年6月、ベルを変更



画像左上:最初についていたベルの頭部の腕。  
 画像左下:100円ベルから切り取った取り付け部。  
 画像右:完成した現用のベル。

自転車には、ベルとワイヤーの鍵が付属していた。ベルはチンとしか鳴らないもので、鳴らすときにはハンドルから手を移動せねばならず、本当に必要なときには実用にならなかった。100円均一店で購入したチリンチリンと鳴るベルは、ハンドルの取り付け部分の径が違うので合いません。そこで、この2個を合体しようと考察。

ついてきたベル側の加工:

頭部の樹脂を引き抜き、金属の腕を取り、柱と指掛けを取り去ります。周囲の淵の出っ張りはそのまま残します。中央部に盛り上がりがあれば、平らにします。

100円均一店で購入したベルの加工:

100円均一店ではいろいろなサイズのベルを並べています。ちょうどよいサイズのものを購入します。画像左下のように取り付け部を切り取ります。切り取ったあとは、なるべく平らになるように始末します。

連結方法:

2個の部品を、画像右のように合体します。隙間があれば、ぶつかる所を修正します。ハンドルに仮止めて、レバーの位置を決めます。取り外し、上部の下面に強力両面テープを貼り付け、レバーの位置を確認して貼り付けます。淵の外周に黒色のビニールテープを貼り付け、補強と飾りとします。完成です。

ベル:100円均一

<http://machizukan.net/DK/>

## 22年6月、ペダルの引っかかりを修正



ペダルはシャフトの部分と外側の枠で構成されている。枠は4mmの皿ビス4本で固定されているので、枠をはずし、滑り止めの出っ張りの角を紙やすりで滑らかにした。幾らか靴が引っかからなくなった。しかし、滑りやすくなった。安全を取るか、乗りやすさを取るかが按配のしどころです。

このペダルは、トークリップを着けて使う仕様ですので、靴が抜けやすくなればトークリップとトーストラップの使用が考えられます。

ペダル; メーカー:タイオガ、品名:PDL056

<http://machizukan.net/DK/>

## 22年5月、ボトルホルダーを購入



車体には、ボトルホルダーを取り付けられるようにビス穴が4個ある。ボトルホルダーには種類があるが、ボトルの大きさによってサイズが変更可能なものは少ない。丁度よいのがあったので、2個購入。暑いときには、500mlのボトルが2本必要です。画像下部のワイヤの中央にあるビスを手で廻してワイヤーを前後に移動する。サイズが変わる。

ボトルホルダー； メーカー:TOPEAK、品名:Module cage

<http://machizukan.net/DK/>

## 22年5月、パンク防止の金具を取り付け



この自転車のブレーキは、カンチレバーブレーキで、通常のブレーキ取り付け穴は使われておりません。そこで釘などを拾ったときに落とす金具を取り付けるとパンクを回避できるので考察。

塗装してあるアルミのワイヤをタイヤの外形に沿うように加工して取り付けます。

たまに、音がして、役にたっているようです。

アルミ色つき線材、ボルト、共に100均一

<http://machizukan.net/DK/>

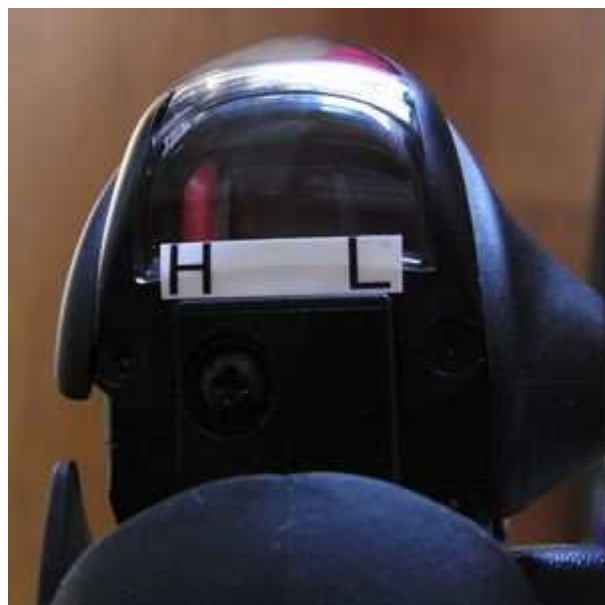
## 22年5月、車止めでこけた

近くの河川には両岸に歩行者用の散歩道がある。ここを自転車で走っている人もいたので走ってみた。車道を横切る時に安全のため、車止めがある。車止めと自転車の関係がうまく理解できずに斜めに入れなかった。そのためこけて落車してしまった。たまたま、人が近くにいないくてよかった。人がいれば、多分、降りて押しただろう。

後日、靴裏をよく見たら、滑り止めのスリットが深いようだったので、別の靴を購入した。ペダルに食い込む感じは無くなったが、まだ、降りるときに引っかかる。

<http://machizukan.net/DK/>

## 22年5月、判らないギヤ位置の表示を追加



画像左: 左のレバーは前を変速、2速



画像右: 右のレバーは後ろを変速、9速

ラベルを貼り付けて、ギヤの状態がわかるようにした。表示は車と同じで、Lが遅い、Hが早い。つまり、左はHが大きいギヤ、右はHが小さいギヤ。通常はこれは隠れて見えない。ブレーキレバーを引いたときのみ表示される。左は、通常は中央と右の表示だが、大きいほうに引きすぎてロックが掛かり戻らなくなったので、左と中央になるように変速用のケーブルの位置を移動した。L側にすると変速ケーブルが少したるんでいる。

<http://machizukan.net/DK/>

## 22年5月、空気入れを購入



画像左: 空気入れを上から見た



画像右: メーターの部分

自転車には空気入れが必要です。これの点検を怠るとパンクします。タイヤには多くの表示があります。

タイヤの形状の表示: 37 - 622 ( 700 x 35c - 28 x 1 5/8 x 1 3/8 )

空気圧の表示: MIN.50 - MAX.85 psi 3.5 - 5.9 bar 350 - 590 kps

メーターの表示は、外側黒文字: psi、内側青文字: BAR と 100xkPa となっている。

50~85psiの間をとって、70psiに設定。矢印を回転して、動かないようにセロハンテープで固定。タイヤの空気入れのバルブは仏式バルブです。最初はうまく入らなかったが、すぐに慣れました。

フロアポンプ; メーカー: ParkTool、品名: PFP-3

<http://machizukan.net/DK/>

**22年5月、納車される**

画像左:納車時の状態

画像右:ハンドル部分の拡大

画像は、納車された時の状態。

メーカー:GIANT、型式:TCX2、2010年式、サイズ:XS(460)。

前のギヤ:34/50T、後ろのギヤ:11-26T、9S。タイヤ:700x35C。納車時重量:10.5KG。

ペダル:競技用から普通のフラットペダルに変更。サイクルメーター追加。

左:ハンドルを少し回転して前方を高くした。結果、ハンドル下部は遠くになり手が届かない。それでもブレーキレバーにやっと手が届く状態です。

右:ハンドル中央の画像。補助ブレーキレバーが下方に見える。左にベルを、右にメーターを取り付けた。メーターの下に鈴を取り付け、ベルを鳴らす必要が無いように考えたが、無駄だった。

前を小さなギヤを使い、走ってみた。結果は、脚力不足で、足が回転しません。回転数を80rpm位で廻せとネットには記してあるが、そこまで回りません。いつになったら前の大きいほうを使えるのか、皆目見当が付きません。

<http://machizukan.net/DK/>

[Homeへ戻る](#)[24年](#)[23年](#)[22年](#)[うんちく](#)[Mail](#)

## シクロクロスバイクのうんちく(蘊蓄)

自転車に乗ろうという人が多くなった。しかし、通常のママチャリや軽快車から、もう少しよいものを手に入れようとするときに、多くの種類があって選択に悩みます。

この頁は、シクロクロスバイクに特化した書き方をして、そのような方の参考になればと記しています。ネットや、雑誌を見ると、欠点や問題点ばかりが目立ちます。乗っている人は、欠点や問題点を知った上で楽しんでます。記事は気ままに並んでいます。

平成22年5月購入、24年8月、6, 300km。



目的は、運動不足の解消と気分転換、少しは健康を維持する目的に寄与するであろうと考えて楽しんでます。シクロクロスバイクのレースに出るとか、旅行に行くとか、すべて無視しています。

<http://machizukan.net/DK/>

## 小生がシクロクロスバイクを選択したときの条件

1. ママチャリや軽快車と同じように砂利道や非舗装道路を走行可能なこと。
2. 歩道の少々の段差などは気にしないで乗り越えられること。
3. パンクをすると面倒なので、なるべく太いタイヤであること。
4. 壊れないように、材質は鉄、もしくはアルミで、カーボンを使ってないこと。
5. 重量増となるショックアブソーバなどが無いこと。
6. ドロップハンドルで、ブレーキと変速レバーが一体であること。
7. 本人の体力の問題が大きいですが、適当な速度で走れること。
8. 質量は、10kg前後でよい。これは、予算との関係で決まる。
9. ブレーキサブレバーがあり、隣にベルがあること。
10. 変速は、適当な範囲でよいが、前50T、後ろ12Tがあること。
11. 形状は、ダイヤモンド型のこと、スローピングでないこと。

<http://machizukan.net/DK/>

## 車体の形状、大きさ、高さ

バイクには多くの種類があり選択に迷います。ロードバイク、MTB、クロスバイク、オフロードバイク、シクロクロスバイク。形状も、ドロップハンドル、バーハンドル。ギアの種類も多いです。前2、3速、後8、9、10速など、選択に悩むことが多いです。タイヤも種類が多く、太さ、大きさがいろいろあります。

しかし、通常の、軽快車やママチャリを選ぶときは、車体の大きさで選びます。大人は26インチ、小柄な人は24インチ、高校生などの通学用には700Cと言うサイズが多いでしょう。これらは、すべてタイヤの直径をあらわしています。26インチのタイヤの外径は666mmです。これに対して、700x32Cでは、686mm、小生の自転車では28インチという表示もあるので、外径は716mmです。つまり、タイヤの外径が大きいことは車体も大きくなり、その結果重心が上に上がり、操作がしにくくなることを意味します。その上、シクロクロスバイクは、BB下がりが(この項目は後述)が少ないので、サドルの位置がもっと上になり、もっと運転がし難いです。

その上に、バイクの選択にはタイヤ以外に、車体の大きさの選択という難問があります。[自分の身長、腕の長さ、足の長さによって車体を選ぶのです](#)。通常は、身長で適用範囲が決まり、後の不都合は部品の位置を移動して合わせます。サドルの高さを足の長さにあわせ、ハンドルの位置とサドルの位置を腕の長さに合わせます。

<http://machizukan.net/DK/>

## ドロップハンドル、バーハンドル

小生は昔、ドロップハンドルのロードバイクをオーダーして乗っていました。つまり、自分の体に合わせてオーダーしたものです。半世紀も前の話です。そのため、最初からドロップハンドルを選択してほかの形状は考えていませんでした。

しかし、初めてドロップハンドルのバイクに乗る人は怖くて躊躇するでしょう。で、ネットで調べると、バーハンドルのバイクを選択し、その後、ドロップハンドルに変更した話が多くあります。経費も1台買えるくらいを費やしています。その上、車体の形状が違うのでハンドルだけ変えても、考えるようには走りません。違和感と妥協の産物です。

ここで、発想の転換をして、ドロップハンドルのバイクを選択して、最初にバーハンドル仕様に変更し、慣れたら元のドロップハンドルに戻すほうが、多分費用は廉価でしょう。無論、変更する度に違和感を生じ、慣れるまでに時間を要します。自転車専門店と相談して変更を依頼しましょう。

バーハンドルにするときの注意点は、ドロップハンドルの手前の横バーの位置にバーハンドルを取り付けることで、突き出し、つまりステム、を交換してはいけません。この状態で真っ直ぐに走れるように努力します。多分、サドルがあわずにお尻が痛いでしょう。このときに、すぐには買い換えずに、高さや前後位置を1mm単位で移動して、丁度よい個所を探します。そのうちに、足に力が入らないことを実感するようになったら、ドロップハンドルに戻します。[腕の力を使って走ると別の世界が見えてきます。](#)

部品を処分しないで手元に置き、組み換えも自分で出来るようになれば、2度目の工賃はなくなります。このときに必要なものは、ケーブルとバーテープくらいです。ケーブルカッターなど工具は別途必要です。

<http://machizukan.net/DK/>

## ステム、ドロップハンドル

ステムとは、ハンドルを突き出す部分の部品で、長さや角度がいろいろあります。この部品は、簡単に取り替えられますが、50mmが1番短いですが、直進性が少し損なわれます。長いものは、130mmのものもあります。角度は、5度、6度、10度などいろいろです。逆さに取り付けると、ハンドル位置は角度の2倍変化します。例、-5度をひっくり返すと+5度になり、都合、10度変化します。標準では、80、100mmなどが最初から使われています。長くなると、ブレーキに手が届かないということになります。

ドロップハンドルは、横から見たときに半円の形状で下側に先端があります。半円の形状には種類があり、競輪の自転車が使っているシャロー（丸ハン）、下半分の形状が少し違うアナトミック、最近の形状のアナトミックシャロウなどの形状があります。上から見たときの幅を肩幅に合わせるのが標準ですが、使ってみないとよく分からないのが現実です。幅は、400、420mmなどが使われています。ハンドルの形状にはもっと重要な要素があります。上から見て、手前の横バーと両端の先までの距離をリーチといいます。これが大きいのが多く、日本人のサイズではないのが欠点です。また、ハンドル両端の天地の落差をドロップといいます。リーチ同様にサイズが手の大きい人向けが多いです。標準では、幅400、リーチ80、ドロップ140mmなどが使われています。

ステムとドロップハンドルは、あとから変更可能ですので、あわなければ取り替えればすむことです。価格は、ピンからキリまであり、材質が、アルミとカーボンでは随分違います。予算と希望サイズとの兼ね合いです。

小生は、ステム2個、50、60mm。ハンドル1個購入しています。3点で、¥6,000以内。

<http://machizukan.net/DK/>



## ギア、ギアクランク

ギアとは、後輪の変速ギアのこと、8段、9段、10段などがあります。歯数には多くの組み合わせがあり、小さいものでは11T、大きいものでは28Tがあります。9段とはこの葉車が9個横に並んでいて、手元の変速装置でチェンの位置を遠隔操作して希望の歯数を選択します。ギアクランクとは、ペダル軸によって後輪に駆動力を与える歯車で、2段、3段があります。後輪と同じように手元の変速装置で歯数を選択します。

ギア、および、ギアクランクの歯数は、完成品では標準的な設定で販売されています。通常はそのままの状態です。

これらは、チェーンと共に手入れが必要です。錆びたチェーンを使い続けると、突然切れたりして、事故につながります。



<http://machizukan.net/DK/>

## BB下がり、ギアクランク

前輪と後輪の軸を結んだ直線から、通常、前のギアクランクの中心は下がっています。この距離をBB下がりといいます。シクロクロスバイクでは、55、60mmです。これに対して、ロードバイクは70mmが多いです。この差は、サドルの位置に影響し、重心の位置を上下します。その結果は、操縦性にも影響を与えます。つまり、シクロクロスバイクは、乗りにくい、操縦性が悪い、となります。何故、そんな乗りにくいものが存在するのか？

これは、競技するのが目的のバイクなので、荒地などを走破するときにペダルが地面に触れないように少し高くしているのです。その結果、舗装路で曲線を曲がる時に、足を止めなくてもペダルが地面をこすらないという利点があります。小生は、ブレーキをかけながらペダルをまわしてカーブを走行します。ペダルが地面に当たった事はありません。



<http://machizukan.net/DK/>

## ペダル、トークリップ、トーストラップ

ペダルは、基本的に使いやすいものに取り替えればよいのです。購入時についていたものは、シクロクロス用のEGG BEATERでしたが、平ペダルというものに取替えました。平ペダルに、トークリップとトーストラップを取り付け、現在も使っています。

トークリップとトーストラップは危険なので使うことを勧めません、などという記事を見ますが、使い次第です。小生は、ストラップを締めずにスリッパ、もしくは袋に足を突っ込んだような状態で使っています。停止時は足を後ろに引いて外します。少し慣れが必要です。トークリップとトーストラップで、¥2,000ーから¥3,000ーです。靴の大きさが変わるとサイズがあわないときがあります。トークリップを一回り大きい物に変更すれば解決します。ハーフクリップというトーストラップが使えないものもありますが、お勧めしません。使えるものにトーストラップを使わなければ、ハーフクリップとほぼ同じように使えます。そのうちにトーストラップを使うようになります。

ペダルはSPDで、靴も専用のものを揃え、快適に走りましょと、言う記事を見ますが、経費をかけて専用のものになると、相当な値段になります。最低でも¥20,000ー以上になります。

競技を考えて乗る人と、適当に楽しむ人を一緒にしなくてもよいでしょう。



<http://machizukan.net/DK/>



## サドル、高さ、前後、傾き

サドルでネットを検索すると、あわずに取り替えた話が多くあります。しかし、高さ、前後、傾きをいろいろと変更して、やはりだめだったので取り替えたという話はお目にかかりません。努力が足りませんね。サドルは、その自転車に合ったものが選択されているはずですので、それほど不都合は生じないはずで

す。通常サドルの上面を水平にと言われるので、調整は、上下と前後です。上下は、ペダルとの距離で決まりますが、靴を替えると靴底の厚みでも変化します。ひざの前が疲れる場合は、サドルが低い。ももの後ろが痛い場合は、サドルが高すぎます。丁度よい高さはなかなか分かりません。根気よく1mmづつ上下をして調べます。前後の位置も重要です。1mm前に移動しただけで、全く違うサドルになったような経験もしています。



<http://machizukan.net/DK/>

## カンチブレーキ、ブレーキシュー

カンチブレーキについては、ネットでは酷評が並んでいます。効かない。止まらない。手入れが大変だ。そこまで言われるものが何故使われているのか？。

これらもすべて、使い方の問題です。小生には、何も支障がありません。普通に使えます。タイヤを外すのに便利だから、と言っても、整備をするとき以外は外しません。自分で丁寧にブレーキシューの面倒を見て、よい状態を維持すれば、何も問題はありません。買う前から、うわさに惑わされないようにしましょう。



<http://machizukan.net/DK/>

## 補助ブレーキレバー、サブレバー

通常のブレーキ以外に、ハンドルの横バーの中央よりに補助ブレーキレバーが取り付けられているものがあります。サブレバーとも言います。邪道だとか、無駄だとか、いろいろ言われている記事を見ます。ブレーキが利かないとも言われます。要は、使い方です。人がいるところでは、ベルを鳴らすことがあり、ハンドルの横バーを持っていることが多い。そして、ベルは使いやすい位置にあります。ブレーキブラケットを握っていると、ベルには手が届きません。ベルなしで人にぶつかります。補助ブレーキレバーは、必ず取り付けましょ



<http://machizukan.net/DK/>

## タイヤ、ブロックタイヤ、スリックタイヤ

シクロクロスバイクのタイヤは、購入時はブロックタイヤです。最初は、後ろからタイヤの音が追いかけて来ました。ゴー、と。そのため歩いている人がよけてくれました。

タイヤは消耗品です。ブロックが減ってきたら取り替えましょう。そのときにはチューブも一緒に取り替えて安心と安全を確保します。取り替えるときは、どのようなものにするかは、よく調べて決めましょう。同じ物にするか。別の形状のタイヤにするか。サイズも変更するか。

小生は、5、500kmで、ブロックタイヤの700x35Cから、スリックタイヤという、ブロックのないつるつるのタイヤで一回り小さな、700x32Cというものに変えました。いくらか軽く走るように感じます。



<http://machizukan.net/DK/>

## 消耗品、タイヤ、ブレーキシュー、チェーン

ゴムもしくは類似品で作られている、タイヤとブレーキシューは経年変化で劣化します。磨り減ってきたときと、使用時間で取り替えましょう。

ブレーキシューには、通常溝があります。溝がなくなったら交換時期です。交換には、注意が必要です。シューが斜めにリムに当たらないように、十分な注意をして取り付けます。前輪側の方が減りが早いので、いくらか減ってきたら、前後を入れ替えると、もう少し長く使えます。

チェーンも消耗品です。伸びが気になったら交換しましょう。そのまま使っていると、ギアも変形します。目安は、2~3年、もしくは、5、000km位で交換が安心です。



<http://machizukan.net/DK/>

## 最初に必要なもの、空気入れ、ヘルメット

自転車を購入したら、それに合う空気入れを必ず購入しましょう。空気圧メーターのついているものがお勧めです。サイズによっては、規定の空気圧まで入れられないものがありますので、確認が必要です。1週間に1度点検する習慣が必要です。これを怠るとパンクします。小生、パンクした経験がありません。

ヘルメットは、最初は装着する勇気が必要ですが、必ず使いましょう。小生、何回か落車しています。飛び出した人をよけるときなどで、ぶつからずに倒れています。頭を打ったことはありませんが、わき見運転の車とぶつかればおおごとでしょう。



<http://machizukan.net/DK/>