

気がかりになる事

— ハンドルとステムについて —

山本秀男

サドルの高さをきめること、ハンドルの高さをサドルに合せることは、サイクリングを行おうとする場合の自転車調整の第一課である。この第一課さえ完全ならば、あえてサイクリング車を使わなくてもサイクリングは結構楽しめる。逆にいえば、たとえメーカーがサイクリング車と銘打った車でも、その第一課を怠れば、サイクリングを楽しむには不向な車となるわけだ。一度でも経験をつんだライダーの指導を受けたことのあるサイクリストなら、このぐらいのことはよく知っている。

だから、すぐれたサイクリング用車はウインドに飾られているときから、必ずハンドルはサドルの高さに等しくなっている。アツパバー、たとえばオールランダーならステムの上端がサドルと同じ高さになっている。

ところが六月上旬、機械貿易会館で開催された一九五六年型スポーツ車特別展示会をみると、この第一課がまともに考えられていないので、非常に落胆させられたのである。ここには四十二台のスポー

ツ車が展示されていたが、極く少数を除いてはサイクリング車として作られた自転車ばかりである。それが申し合せたようにハンドルが非常に高く、サドルが非常に低かつたのである。壁には車の調整を教える写真が貼られてあつたが、それとこれとはまるで別ものであつた。この第一課がまともでないのだから、変速機のガイドプリーが逆さにつけられていても大して不思議ではないのかも知れないが、いかにもお粗末な感じがしてならなかつた。この展示会が現在のサイクリング車の水準を示すものだとしたら、わが日本の自転車業界のサイクリングに対する知識が非常に貧弱であるといわねばならず、まだ道遠しの感を免れないということになる。それにしても完成車業者の不勉強に恐れ入った次第である。

昨年のはじめから一部の完成車業者及び部品メーカーの示したサイクリング車研究の努力は私たちが感激させた。事実これらの業者はサイクリング用車を完成して、本年春のサイクリング時代を作るのに大きな貢献をしている。これに刺激されたのだろう。にわかには多くの完成車業者がこれに倣つた。この傾向自体は決して悪くはないのだが、この新たに出てきた業者によつて、折角完成されたものが改悪されようとしていることは非常に困つたものである。その現れが実は冒頭にのべたサイクリング車の調整の第一課を無視していることにみられるのである。これは不勉強な完成車業者の方が多いだけに、そして多くの小売業者が不勉強だけに恐いのである。

サイクリストがきいたら「馬鹿々々しい」と笑うすぐすに違いないが、サイクリング用ハンドルのステムの長さを十一時にせよという要求が不勉強な完成車業者からでている。これにはさすがのハンドルメーカーも、まともには返事をしかねたようであるが、展示会にみられた風景と一致するものがあつて、一がいに笑はずごしてはいけなと思われた。現在経験をつんだサイクリストは六時もしくは六時半の長さのステムを使つている。なぜこれを四時半から五時ものばして十一時にしなければならぬのか。その正当な理由を窺見するのはとうてい不可能である。思うに、ハンドルが高くなければ品がないと考へている実用車業者の頭の古さに由来するらしい。そうしか考へられないではないか。ところがこれを笑つてはいられないのである。私達の知らない間に完成車業者はハンドルメーカーをして、ステムの長さを一時半から二時半までも伸ばさせてしまつたからである。

日東ハンドルのノースロード・フラツ(NO、B-1型)ノースロード(NOB-2型)といへば、現在最も広く完成車業者の採用しているハンドルバーである。ノースロード・フラツは私たちの要望によつて作られたもので、当然ステムも短く六時半であつた。これが量産されるほど売れるようになったことは私たちが嬉しむが、バーはそのままだが、ステムは量産に移るに際して長くなつてしまつた。勿論完成車業者の要望によつてである。同社のカタログにはステムの長さを七時半及び八時半と明記してある。営業というものはそういうものだから仕方があるまいが困つたことだ。

問題もハツキリさせるために私たちが何故六時及至六時半のステムを使つているかを説明しよう。

サイクリングを最も快適にするために私たちはサドルの高さをきめることと、ハンドルの高さをサドルに合せることを重要視している。これは乗車姿勢を正し

くするために重大な役割を担つている。正しい乗車姿勢をとるには先ず、カカトをペダルに乗せて足を伸ばしてサドルの高さをきめる。このときのサドルの高さは、トップチューブからサドルの上面まで計る。

ステム最下端のスリ割りの部分は完全に沈んで若干の余りがある。結論はステムの長さは六時で決して短くないというのである。六時半ならゆとりも充分すぎるのである。だから私たちの使つて、

もいたくないことを力説したい。ましてや十一時においておやである。本来ならば馬鹿々々しくてものがいえないところである。

場に掲げてあつた「車の調整」を教える写真があざ笑われている事実をもう一度考へたい。たまたまハンドルを例に上げ

たが、他の部品でも、

たのである。ここには四十二台のスポー
のに大きな貢献をしている。これに刺激
て十二時にしなければならぬのか。そ
重要視している。これは乗車姿勢を正し

くするために重大な役割を担っている。
正しい乗車姿勢をとるには先ず、カカト
をペダルに乗せて足を伸ばしてサドルの
高さをきめる。このときのサドルの高さ
は、トップチューブからサドルの上面ま
でを計ると大体五時になる。フレームが
乗る人の体格に対して小さい場合でも六
時程度である。通常サドルの高さにハン
ドルステムの上端を合わせる。トップチュ
ーブが水平の場合、当然ステムの上端も
トップチューブより五時高くなる。ここ
ろでヘッドはランプ・ブラケットと小物
を組合せると上端はトップチューブより
大体一時半高くなる。そうするとサドル
がトップチューブより五時高い場合ハン
ドルステムは五時から一時半差引いて三
時半だけヘッドから上にでている。長さ
六時のステムでもヘッドの中に二時半沈
むことになる。かりに最大の場合六時と
しても二時は入っている。二時というた

ステム最下端のスリ削りの部分は完全に
沈んで若干の余りがある。結論はステ
ムの長さは六時で決して短くないとい
うことである。六時半ならゆとりも充分
るのである。だから私たちの使っている
ステムの長さは六時から六時半なのであ
る。

もらいたくないことを力説したい。まし
てや十一時においでやおやである。本来
ならば馬鹿々々しくてもものがいえないと
るのである。

場に掲げてあつた「車の調整」を教える
写真があざ笑われている事実をもう一度
考えたい。たまたまハンドルを例に上げ
たが、他の部品でもメーカーの研究の成
果を心なき完成車業者の註文で改悪され
ている例もある。たとえばサドルなどが
そうだ。馬鹿々々しいものが大手を振り
そうだ。

これを八時半のステムと入れかえてみ
たらどうなるだろう。ホークチューブの
内側の段は平均してみても、大体四時程
度だとすると、これ以上沈められぬところ
までステムをヘッドに入れてみても残
るところ四時半で、小物の上端までの一時
半を加えると、ステムの上端の高さはト
ップチューブから六時になる。普通の場
合のサドルの高さ五時と比較しても一時
高くなる。これは最も合理的な走行を行
うものにとつて大きな打撃となるわけ
だ。七時半のステムも作られていること
がせめてもの幸で、これだけは廃止して

サイクリング車は変速機だけつけられ
いいというわけでもない。フレームを七
一度にしたからいいというわけでもな
い。組上つたものを使えるものでなけれ
ばいけない。こういうことが無視されて
いると思えないのである。あの展示

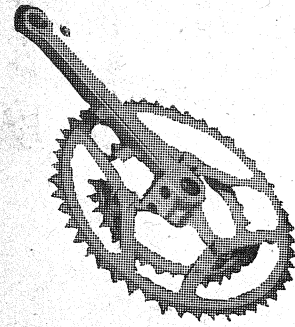
これは車を買おうとする人たちに
は、もう一度先輩の意見を求めることを
すゝめたい。また部品メーカーは自らの
權威を高めて、かりにも十一時のステ
ムを作らないようにしてほしい。もし作
つたらサイクリング車はハンドルからか
つての働く車、実用車へと逆戻りしてい
く悲運にあるからだ。そしてよい部品が
少なくなり、昔のように探すのに骨を折る時
代に逆戻りするかも知れないからであ
る。

（73）

山地ツアーのシーズンです



ダブルギヤを
整備しましょう



KNT 関東の
ダブルギヤ

A型 ¥ 2,600
B型 ¥ 2,000

52T — 33T
各種製作
カクログ 円8円

株式会社 関東ギヤ製作所
東京都江戸川区東小松川4-1570
電話江戸川 (65) 2521

尚奥多摩へ行く度に思ふのは、青梅 二、代表者 湯沢毅(同宿郷町三ノ九匹)
永遠同好の者八名で