

街道用トラックレーサー2008



写真1：組み立てを終えた街道用トラックレーサー

最近、街中でトラックレーサーをよく見かけます。今は『ピストバイク』と言うのだそうです。彼等は飛ばすでもなく街中を『流して』おり、かつて競輪選手や高校競技部（70年代初期、宮城県内の高校競技部といえばトラックレースが主体であり、経済的理由もあってロードレーサーを持ってない生徒も多かった）が『街道練習』をしていたのとは全く別物です。彼等は今時のフツの服装で、当然ヘルメットもジャージも専用靴も着用しません。また彼らの自転車の多くはブレーキ無し、あったとしてもせいぜい前のみです。というか彼らの多くはBMX系のファッションで、スタンディングやバック、あるいはスキッド（ペダルを停止して制動する）の技術を競っているようでもあります。彼等がブレーキを着けない理由は、『そのほうがかっこいい』の一言に尽きます。何も着けないことが彼等にとって『粋』であり『潔さ』なのです。制動時はバックを踏む（ペダルに逆向きの力を加える）訳ですが、徐々に減速するのではなく、一気にペダルを止めてしまいます。当然後輪はスリップしますが、彼等は上手にバランスを取りながら止まるのです。私はそんなコントロールは出来ないし、第一貴重なチューブラータイヤが減るから決

してやりませんが、彼等は実に器用にコントロールしています。そのためにトレッドの厚い重めの WO タイヤを履いています。当然ながら下り坂やいざというときの制動には不安があります。もちろん法規にも抵触しており、トラックレーサーに対する風当たりが強まることも懸念されます。

それはともかく、彼等を見て私が再びトラックレーサーに乗りたくなったのも確かで、今回ここで紹介する自転車を組んだというわけです。

昔、道路を走るときはトラックレーサーにダイアコンペの街道練習用ブレーキ（後：板止式 前：バンド止式）を付けるのが常でした。もっと前（70年代末）には後用しかなく、ちゃんと止まれるとは言い難いもので、競技場に行くまでの『応急用』でしかなく、当時組んだばかりのトラックレーサーで仙台市近郊の泉ヶ岳に行ったときは下り坂でブレーキが利かず終始バックを踏みっぱなしでした。その後前用ブレーキが登場して性能はかなり改善しましたが、見た目が悪いだけでなく、取り付け金具がフレームに傷をつけてしまうのが難点でした。もちろん、制動力はロードに及びません。従って当時、スマートに固定ギアを楽しむのであれば前後ブレーキ台座付きのフレームをオーダーするしかなく、85年頃の仙台ではごく一部の競輪選手を除き、「門岡のアマンダ 10 ピッチ」が唯一といっても過言ではなかったと思われます（当時仙台とその周辺のクラブによる対抗ピスト競技会が始まり、そのチームパシュートに門岡氏がアマンダで出走。「タララララ」という独特の音を立てて力走していました）。

このタイプの自転車はそもそも、ニューサイクリング誌でお馴染みだった、画家で元競輪選手の故加藤一さんの愛車『ジェミニ・ピニオン・フィクセ』が発端だったのではないのでしょうか？それはレイノルズ 531 の 0.3mm フレームに、24H チューブラーホイールとブルーメル製フルガードがついたもので、写真を見たわけでもないのに私など随分憧れたものです。その後加藤画伯の随筆集に写真が掲載されていましたが、全体のフォルムに好き嫌いはあるものの、それはそれで大変美しいものでした。そのコンセプトでトーエイかペガサスかは忘れましたが、『ピニオン・フィクセ』をニューサイの広告に掲載していたことがあります。

ピストバイク流行りの影響でしょうか、今では各社から前後ブレーキ付き『街乗りピスト』の完成車が登場しています。しかしそれらの多くはあくまで『街乗り』用廉価版でありフレーム・パーツとも競技用の水準とはいえません。一方あのチネリなど、競技用レベルのものも僅かに存在しますが、国産フルオーダーよりも高額かつ粗雑な造りで、あまり魅力を感じません（70年代以前の造りであれば話は別ですが、最近の海外スチールフレームはデローザ・コルナゴを含め、かなり雑な仕上げになっています。値段だけは高級ですが・・）。

そのような中、パナソニックのセミオーダー（サイズ・色指定）フレームは、ピスト競技者のロード練習用という設定で、スケルトン・材料とも同社のピストフレームと同一のものにブレーキ台座が付いているという、他とは一線を画したものです。10 mm刻みのサイズと丹下のクロモリチューブセット+ロストワックス製ラグとトラックエンドという仕様で税込み 79000 円の価格は、私としてはお手ごろ感があります。（ロストワックス製の差込式のエンドは個人的には好みではないのですが、この価格を考えれば妥協の範囲）

ブレーキを外し、ハンドルをブレーキレバーの無いものに交換すれば、ピスト競技での使用も不可能ではありません（タイヤのクリアランスが広いことやブレーキ台座とアウター受けの存在に目をつぶれば、の話ですが）。

このフレームに、85 年頃東京で買い求めてこれまで眠らせていたカンパのブロックチェーン用チェンホイール（23T、PCD151）とスプロケット（8T）をセットしました。そして去年（07 年）秋にようやく入手したブロックチェン（ウィッパーマン社製でとても古い）を組み合わせました（写真 2）。



写真2：ブロックチェーンとカンパ製チェーンリング

このタイプのチェーンは、100年ほどの歴史をもつ自転車用チェーンの元祖的存在であったようですが、一般用としては第二次大戦前にほぼ姿を消し、競技用としてはトラックレースの世界で『米ピッチ』などと呼ばれ、70年代まで細々と使われていたようです。サンノーの高橋長敏氏著『ピストの走法』では踏み出しの良いチェーンとして採りあげられています。

また、ミヤタのカレンダーに、1975年ベルギーで開催された世界選手権を扱ったものがあり、そのタンデムスプリントにおいて某欧州チームが使用しているものがあります。

私自身このチェーンシステムを使うのは初めてで、以前に見たのは、高校総体のとき友人（それほど強くはなかったけどかなりマニアで、彼がそのチェーンを自転車屋の引き出しから取り出し「これがレジナの米ピッチだ」と目を輝かせて教えてくれた）のピストレーサーに付いていたものと、シクロウネ（現マキノ）に使い古しが展示されていたものなどです。当時のオーナー今野 義氏が「そんなもの、ちっとも良くないぞ！」と言いついていたのを思い出します。

このチェーン、アウタープレートは美しいスチールブルー、インナーブロックはニッケルか何かのメッキで、古い製品とは思えない良好なコンディションです（写真3）。何しろ全くの新品で、買ったときは金属製の専用ケースに油紙に包まれた状態で入っていました（製造年代を知りたい）。特徴として、ローラーが無くインナーはブロック状になっていて（名前の所以）歯が入る場所がありません。ピッチも独特で、アウターが約15mmとインナーが約10.4mmの間隔になっています。ギアの歯数は通常の半分一枚飛び、1インチ間隔です。歯厚は現在のトラック用ギア、1/8インチよりも1.5倍厚い3/16インチ（4.76ミリ）で実に見事な存在感です。



写真3：ブロックチェーンのアップ

ローラーが無く、1/16インチの板を3枚重ねてインナーブロックとしています。また、独特の不等間隔ピッチにも注目。

これは、強度的に優れていたとはいえ非常に重く、更にギア比のバリエーションも通常の1/4しかないことから誰も使わなくなったのでしょうか。なお、同じような変則ピッチのチェーンでも、ちゃんとローラーが入っているものがあります。故加藤一さんの随筆によれば『英ピッチ』とか『ラージピッチ』と呼ぶそうで、最近ネットで見た、ビアンキのピスタ（ビアンキコレクターの方のHP）に装着されていたのはこちらのほうでした。

さて乗り心地ですが、明らかな違いは、音が賑やかであることで、「カカカッ・・・カカカッ・・・」と踏み込むたびに聞こえます。減速時も同様です。また、足裏にも微妙なバイブレーションが感じられます。かつてのデュラエース10ピッチも音が特徴的でしたが、もっと明確な（騒々しい）音と振動感です。もっとも、通常のチェーンと比較して踏み出しが軽いかどうかは残念ながら全く判りません。

ギア比は46×16相当の2.875で、私としてはやや重く感じるものの、一応坂道も走れる程度です。他に7Tがありますがこちらはギア比3.29なので競技用です。本音を言えば、9T（2.56）が手に入れば言うことはありません。

このフレーム、ブレーキもロード用で申し分ありませんので、起伏が少ない場合にはT.Tやツーリングで楽しめそうです。



写真4：スプロケットも特殊な形状です。

参考仕様（写真撮影時）

フレーム：パナソニック PF38

タンゲクロモリ（No.2 級） イタリアンカットラグ（ロストワックス）

トラックエンド タンゲ軽合ヘッド

シートアングル 75 度 20 分 ヘッドアングル 73 度 20 分

フレームサイズ 530 mm（芯～トップ）

トップチューブ 530 mm ハンガー下がり 60 mm フォークオフセット 40 mm

フロントセンター 576 mm リアセンター 405 mm

チェンホイール：カンパレコードピスタ（BB 共） 165 mm PCD151

カンパ 23T チェンリング

ペダル：カンパレコードピスタ（80 年頃に購入、玉交換とグリスアップで見事に蘇る。） ミカシマトークリップ（S サイズ、現行品）

ビンダプレステージストラップ（80 年代末に購入。同社の『エキストラ』の後継品、革質は 70 年代エキストラのベージュ色の方が遥かに上）

チェン：ウィッパーマン ホワイトスター ブロックチェン

（スペアが入手できるでしょうか・・・）

スプロケット：カンパ 8T（これもようやく日の目を見た品）

サドル：ブルックスプロフェッショナル（1978年製、79年に立川の鳴嶋さんで買った。60年代のB-17より革質が数段劣るが現行品よりはずっと上質と思う。）

ピラー：カンパレコードφ27.2（ロードの使い古し。ブルックスの取り付けと張り調整はカンパのサドルスパナを使うと最高に楽）

ハンドルバー：チネリ mod63-38（ロードの使い古し）

バーテープ：ヴェロックス テレソスター（コットンテープ、昔よりも短くなったような気がする。昔はブレーキレバー部で余計に使ってもステムのクランプまで巻けたが今回はフェール端まで巻くのが大変であった。）

ステム：チネリ A1 110 mm（ロードの使い古し）

ホイール

ハブ：カンパレコードピスタ スモール 36H（1986年、横尾さんのお店で購入して以来お蔵入りだったもの）

スポーク：星 15-16 306 mm

リム：新家ゴールド 36H（新規購入。まともに入手できるポリッシュのパイプリムはもうこれだけ！しかも32H・28Hは作ってない！）

タイヤ：ヴェロフレックス クリテリウム（現在容易に手に入るものでは最高水準の乗り心地と耐久性。イタリア時代のヴィットリア・コルサ CG に類似した感触。フランス製絹タイヤ『FMB』の約半額）

ブレーキ本体：シマノ DA-EX カンパシュー（80年代、初代デュラの次に登場したサイドプル、操作性・メンテナンス・仕上げなど、まだまだカンパにはかなわなかった）

ブレーキレバー：カンパレコード（レバーパットの寿命が短く、高額なのがつらい・・・長持ちするパットが欲しい・・・だれかご存知ないか？）

この自転車の乗り心地は・・・

フォークオフセットが40mmなので、路面の振動がダイレクトです。長距離はくたびれるかもしれません。

2008年6月 『梅雨仕様』



これまで、雨の多いこの時期はランドナーが主役で、泥除けの付いていないロード等は出番が少なくなるのが常でしたが、『加藤のピニオン=フィクセ』風にプラ泥除けを装着して雨天対応型としてみました。

前輪



後輪



使用した泥除けは「dixna」ブランドのロード用で、幅が約 35 mm 深さ約 15 mm、FRP 製です。

前輪用は、クイック芯にガードステー金物を挟み込み、直接固定することが出来ましたが、後輪には VIVA のガードダボアダプターを介して固定しています。ステーの金物がやや狭く、クイックの押さえが利かなかったためです。

フレームはスモールブレーキ対応ですが、標準的な太さ（呼び径 21C）のチューブラータイヤで絶妙にクリアランスが確保されています。

この泥除け、もともとはセンチュリーライドのためロードレーサーに装着して実走したものです。そのとき問題なく走れたことから、今回この固定式に装着したわけです。

前輪側には、フラップを自作して取付けています。厚さ 2.5 ミリ程のコードバン（馬の臀部の皮）製。

チネリ 鉄製ステム



このチネリの鉄製ステムは昭和 61 年頃、東京の殿村サイクル（今は OD ボックスの殿村さんとして有名）で、たまたま飾ってあったものを購入したもので、当時既に貴重品でした。ピスト競技用で、角度は 65 度程度です。実に強固なクロームメッキが施され、錆は目立ちません。