

使用の歴史としては貴重な一頁を記している。

この古河電工が再び自転車に関心を払った。昨年春以来自転車工業会のとりもちで自転車業界といういろいろ接触してきたが、今日すでにその成果が現われているのは心強い。前記の東京ブレーキはよく知られているが、日東ハンドルとの永い研究の末、熱処理をせずに済み、曲げるのに著しい困難を伴わず、強度の大きい材料を、数多い種類の中から発見したことは、これまたよく知られている。課題は適材の発見と熱処理にもあるだろうが、そういう専門的な話には立入らぬこととしても、古河電工が登場してきた最大の意義は、自転車関係メーカーが素性のいい材料を入手する手がかりのついたことであろう。

材料の話

この話題の中で材料の話をするには適格ではないようだが、一応の種類だけは紹介しておいた方がよさそう。

すなわちその種類は五種類ぐらいで、耐蝕性と強度の二つの面でいろいろと使用価値も異なるようである。まず強度の面で見ると、一番強いのがNP%、二番目が61SとA51S、三番目が52S、四番目が3S、こういう順序になる。次に耐蝕性からみると一番いいのが同じくNP%で二番目が52SとA51S、三番目が3Sで、四番目が61Sとなつて

いる。

この材料のことについて詳しく知りた方は日本軽金属株式会社（東京都中央区銀座西七の二）にアルミニウム・データ・ブックという緑のパンフレットがあるから、送ってもらおうとよいだろう。

部品のいろいろ

ハンドルバー 高級なサイクリング用車に使われているが、いま市場に出ているのは町山製作所の製品だけで、日東も山本も、吉貝もまだ出廻つてはいないようである。アルミニウムを使う利益は軽いこと、いくら天気が悪いときでも、錆びる心配のないこと、そしてパイプであるので強度も信頼できることである。最近アルマイト加工して、手が黒くならない人になつたので、テープを巻かない人には有難い。重量はステムとセツトで六〇〇瓦。

ハンドルステム これは相当な応力に耐えなければいけない。とくにイクステンションのものは首が左右にふられるようになるので鑄物では充分には信頼できかねる。その意味ではいいものはないようだ。あまり使つて人を見ないのもその辺の事情を物語つているのかも知れない。これが鍛造品なら安心できるといわれている。

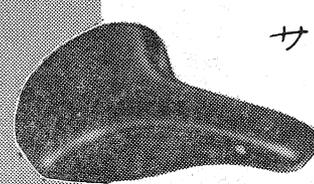
リム これはレース用にアラヤリムが数年前に完成しているが、廿七吋チューブラー用なので広く使われていなかっ

た。最近一時々及び一時々エンドリックが出来た。これは外国でも歴史が古い部品で一九三〇年代からフランスで市販されているという。日本のはまだパイプでなくムクである。錆びにくいことは何と云つても最良だが、ブレーキプロックがいまのままでは傷がつきはしないかという心配をしている人もいる。なににせよホイールの外周を軽くすることだけに最も熱望されている部品であるといえよう。これにタイヤの軽いのをセツトすれば、フレームだけ軽いよりも数段高い利益がある。重量は一ペアで一、三五〇瓦で鉄製より六五〇瓦軽い。

ハブ 三光舎のラージフランジハブほか各種ハブはサイクリストに馴染が深いので今更紹介するまでもない程有名である。同社の製品は四段クイックリリースハブ（前二四八瓦后三四三瓦、計五九二瓦）三段用では一号ジュラ（前一七六瓦后三三七瓦、計五一一三瓦）二号ジュラ（前一九三瓦后三五六瓦、計五四九瓦）三号ジュラ（前二二六瓦、后四〇〇瓦、計六二六瓦）二号レーサー（前一九三瓦后三一二瓦）等である。この場合一号二号三号の順でフランジが大きくなる。このほか総ジュラは前一七五瓦后三二〇瓦で計四九五瓦である。実用強度は長い間の使用によつて証明されている。

純レーサー用（フロントホークエンド一〇〇ミリ、リヤヤー一〇〇ミリ）は青山ハブが軽合金鍛造で古くから出ている

サイクリストが推奨する
2ワイヤー・クラブモデル用




J.C.A. 推薦
エラスチック No. 170

¥ 1300



太陽のサドル

株式会社 太陽製作所
本社工場 東京都三鷹市上連雀543
電話 武蔵野(022)2543・4651・4943
事務所 東京都千代田区有楽町1-5
(毎日新聞別館二階)
電話 和田倉 0627

