クロスバイクを楽しむ

コロナウィルスでわちゃわちゃなっている昨今。

スポーツバイクで人混みを避けましょう。

外出自粛とは言いつつ、電車に乗らないと行けないことがあります。

折角、暖かくなってくる季節なのでこの機会にスポーツバイクに

乗って走りましょう。

クロスバイクは、簡単に言うとマウンテンバイクのフレームに

舗装路を走るためのスリックタイヤをはかせたもので、

舗装路をより速く走るために作られたロードバイクと

過酷な山道を走るために作られたマウンテンバイクとの

中間に位置づけられた自転車かと思います。

クロスバイクを買ったら、当然ママチャリよりも速く走れる。

もっと走りたいと思うことがあります。それは、

ロードバイクに抜かれた時かもしれません。

参考：

クロスバイクをロード化

クロスバイクをロードバイク化する際には、上のリンクを参考にして頂けたらと思います。

より速く走るには、前傾姿勢が必須です。

SHIV
S-WORKS
Vision
Vision

TTバイクは、その典型ですね。

クロスバイクは、ハンドルの位置が高いのがわかります。

フラットバーのハンドルを付けるのが前提になった設計の為です。

でも、ドロップハンドル化するのは可能。

結構、ハンドル位置が高めになってしましますが、大丈夫です。

[illegible]

[illegible]V[illegible]STI[illegible]

[illegible]V[illegible]V[illegible]

[illegible]V[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

BB[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]II[illegible]BB[illegible]

[illegible]

[illegible]3[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]FSA[illegible]

ALTUS
SHIMANO

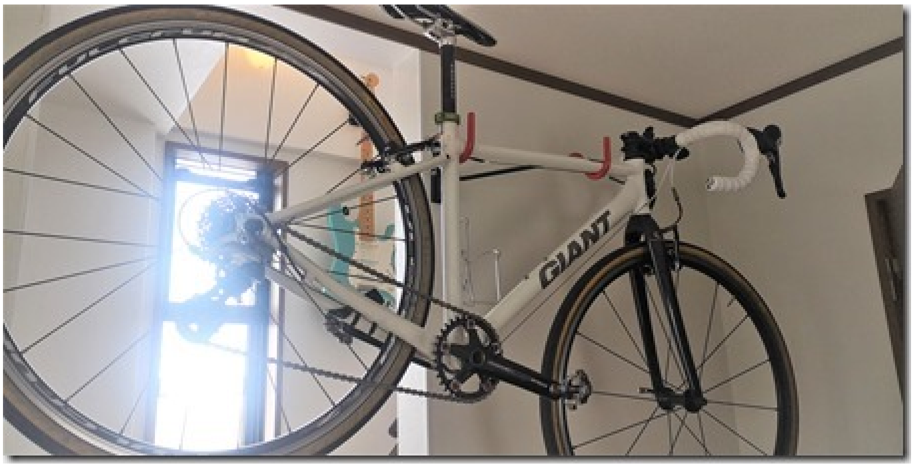
STIレバーは、ST-5700の10速。リアディレイラーは、シマノのアルタスというもの。

これはどのグレードなのか不明。ただ、３２Tまでは余裕で変速します。

SHIMANO
XTR

ペダルだけは、マウンテンバイクではデュラエース級のシマノXTR。

ボディが中空になっているのか、ビンディング装着時の音は甲高い。



GIANT

シクロクロスシーズンのスペアバイクになっていますが、シーズンが終わると、

通勤用のスペアバイクになります。最近は、GoproMax撮影用になってます。

自転車の楽しみ方は人それぞれ。

クロスバイクをロードバイクのようにしてもいいじゃない。

自分のオススメは、シクロクロスバイク化だけどね。

改造で分からないことがあればいつでも相談ください。

ロードバイク いいね！

クロスバイクの改造と正しい使い方

ジャイアントを代表する製品

”ジャイアントエスケープ”

このクロスバイクの正しい使い方をご紹介します。

【ロードバイク化のきっかけ】

・より速く走りたい

手軽な価格で購入できるクロスバイク。

自転車に乗る楽しさに目覚めた時、もっと速く

走りたいという願望や欲求が芽生えます。

ロードバイクを乗ったことがある人からすると

クロスバイクが物足りなく感じることがあります。

自分は、ドロップハンドルによる前傾姿勢に

その秘密があるのだと思っています。

「前傾姿勢」は、路面との距離が近くなる姿勢。

すなわち、よりスピード感を得られる姿勢なのです。

・見た目をカッコよくしたい

クロスバイクはスポーツバイクの

部類になると思います。ママチャリにくらべて

格段にかっこいいですが、ロードバイクが

流行る理由の一つに、

”見た目のカッコよさ” があります。

よっぽどの脚をもった人でないと、タイムに寄与しない

見た目が”いかつい”カーボンホイールを履いて走る人が

少なからずいるというのはロードバイクを乗る上で、

外見のかっこよさを求める欲求があるからだと思います。

自分はそれを否定しません。気持ちが上がるなら。

【実際にやってみよう】

・ノーマル状態

改造前の状態です。ほとんどノーマルの状態ですが、

前後に泥除けと、前輪はハブダイナモ（発電機）付きの

ホイールと交換しています。

２０１３年モデルのエスケープエアーです。

関連記事:

ロードバイク化計画の記事

・ロードバイク仕様

ドロップハンドル化したエスケープになります。

妻の身長に合わせたフレームなので、*XS*サイズです。

見た目は、ロードバイクそのものです。

この状態で車重は約９ｋｇなので、

エントリーモデルのロードバイクと同じくらいです。

関連記事：

ドロップハンドル化

クランク交換

フロントフォーク交換

【本当の目的の為に】

・ロードバイク化は可能か

結論からいうと、ロードバイク化はできます。

ノーマルの状態に比べ、舗装路をより速く

走ることができます。

細かな違いは当然ありますが、ポジションさえ

しっかり出せれば機能面でロードバイクに

劣ることはありません。あとは脚と心臓。

・行動を

この記事を読んでいただけているということは、

自分の中で答えは出ているはずです。

行動すればロードバイク化はできるので、

後は、実行するだけ。それが近道です。

・どのくらいコストがかかるか

改造のレベルによりますが・・・

大体５万円～１０万円くらいで出来ます。

製品（商品）の価格というのは、うまいことで来ていますね。

ロードバイクを買おうか迷っているくらいでしたら、

トータルコストはそんなに変わらないので、

クロスバイクを改造して損することはありませんし、

自転車を分解してみると、より自転車の

ことを深く理解できます。技術は

お金では得られない価値です。

・なぜ改造するか

ロードバイクとの差を挙げれば、きりがないです。

できない理由を挙げればきりがないです。

ここでは、やりたいという気持ちを大尊重し、ブーストさせ、

やりたいと思ったら、できるという路線を通します。

だってこれを読んでくれる人は、

もうやりたいと思っているから。

あとは、行動するだけ。

退屈な自転車に楽しさをもたらすもの、

それはドロップハンドルによる

”前傾姿勢”

にあると思います。前傾姿勢になるということは、

走りに対して、よりアグレッシブになるということです。

ドロップハンドル化が気持ちを上げます。

確実に上がります。

防犯上お勧めしませんが、買い物に行く時も

気持ちが上がった方がいいでしょう?

【お勧めの用途※ここからが本題!!】

© Kikuzo

© Kikuzo

前からロードレースのオフシーズントレーニングとして

始まりました。

基本ルールは、

ドロップハンドルであること。

タイヤの幅が、３３ｃ以下であること。

レースで主流は、３２ｃか３３ｃのブロックタイヤ。

まさに改造クロスバイクが得意な領域。

ピュアロードレーサーには逆立ちしてもできません。

・どういうところを走る競技?

基本的に未舗装路で、山や公園、河川敷がコースになっています。

土や泥の路面を走ることもしばしば。

シケインやステップと呼ばれる障害物があるのが特徴で、

自転車を担いで自分の脚で走ったりします。

自転車競技なのに、脚で走るって変でしょう?

はっきりいって、変で笑ってしまいますが、皆真剣ですw

周回コースで、大体見えている範囲内でレースが

行われるので応援も楽しいですよ。

・お勧めポイント

YCC
Rapha

Ｖブレーキのストッピングパワーは、リムブレーキで最強。

泥づまりしにくいカンチブレーキへの変更も可能。

とにかく丈夫で、コケようが吹っ飛ぼうが問題なし。

日本で一番の激戦区である「関西シクロクロス」で

トップカテゴリーまで運んでくれたのが、クロスバイクフレーム。

安心してください。充分通用します。

【シクロクロス仕様のご紹介】

・チューブラータイヤ

シクロクロスのレースでは、より空気圧を落として走れて

パンクの少ないチューブラータイヤが主流です。

もちろんクリンチャーでも走れますが、空気圧を

高めに設定しないとリムうちパンクしてしまいます。

一昔前のロードバイクは、アルミ製のチューブラーリムが

主流でしたので、中古市場ではただみたいな値段で

ホイールセットが売られています。

カセット式のハブでしたら１０速までなら対応しているので、

安価で入手可能です。多少振れててもＯＫです。

【アドベンチャーロードという選択肢】

・舗装路も未舗装路もＯＫ

未舗装の車道のようなところを”グラベル”ロードと言います。

近年では、ロードバイクのスタイルで、舗装と未舗装の

両方をカバーする昔でいうとランドナー自転車のもうすこし

スポーツバイクよりのバイクのことを

グラベルロード（バイク）やアドベンチャーロード（バイク）という

名称でジャンル化されてきています。

ここにちょうどハマる走り方が可能なので、クロスバイクです。

よりグラベルを攻めて走りたいという姿勢が、シクロクロスバイクに

共通していますし、ドロップハンドル化したクロスバイクが得意な

分野なのです。

GIANT

街乗りでは、大き目のスリックタイヤを履かせると歩道やグレーチングの

分解、組み立てを行ってください。

走行中に重要部品が脱落すると大事故につながりかねません。

改造方法を紹介しておりますが、改造によって起こった

トラブルや事故についての責任は一切負えませんので、

あらかじめご了承ください。

GIANT ESCAPE AIR ロードバイク化、完成!

ジャイアントのEscape Air の2013年モデルを改造して、

ロードバイク化しました。

どうみてもロードバイクでしょう？？

・ドライブトレインを総取っ替

・ドロップハンドル化

・カーボンフォーク化

・シートポストもカーボン化（他の所有ロードにさえやってないのに・・・）

・サドル交換

完成したので、走ってきました！

ちなみに重量計測しました。

ブルベの為のロードに仕上げているのですが、

ブルベ装備は外して、サイコンを取り付けたのみの状態で、

８．８８kgとなりました!

クロスバイク時の重量から

マイナス1kgくらいでしょうか。

CAAD8と同じくらいですねぇ。

かかったお値段は、

改造費だけで１０万円は・・・。

やり過ぎた・・・＾＾；

でも、けっこう気に入ってます!

変わりすぎてて!

詳しくは

GIANT ESCAPE AIRロード化計画

をご覧ください。

さぁ、サドルの調整をしたいので、

近所のいつものコースを30kmほど走ってきました。

走り出しは、ロードバイクそのものですねぇ。

フロントフォークの軽量化で、

乗り味がシャキっとしました。

純正フォークの時は、クロスバイクを

ただドロップハンドル化しただけの

もさっとした乗り味でしたが、

フロントフォークのカーボン化で

性格ががらっと変わりましたねぇ。

新調したサドルですが、

走り出しは、ちょっと違和感がありました。

後半の１５㎞は、慣れてきましたが。

自分は、レーパンの下にパットが入った

インナーパンツをはいているので、

サドルの穴の縁にインナーとレーパンの

織り目というか少し分厚くなっている部分が

当たっているようです。

それが、間接部分を圧迫してしまいます。

レーパンの織り目の部分をぐいっと内側に入れて、

穴の縁に当たらないようにすると快適に

なりますが、ダンシングすると織り目が

また縁に当たってしまいます。

サドルの高さと位置は、大丈夫そうなので、

サドルの角度を３度ほど下げてみます。

やっぱりレーパンだけにしたほうがいいのか。

ブルベ当日には、シャモアクリームを塗るつもりなので

余計にレーパンだけにした方が良いのかと迷います。

サドルは超重要パーツなので、調整に調整を

重ねたいと思います。

あんまり時間がないけど・・・

ロードバイク いいね！

GIANT ESCAPE AIRロード化計画

GIANT ESCAPE AIR用のSPDペダルを買いに

京都のサイクリー近鉄桃山店に行こうと

していた時に、

ピーンとひらめきまして＾＾

やっぱりドロップハンドルの方が、

「通勤のテンションが上がる！」

という理由で、

「クロスバイクをロードバイクにしよう！」

と思い立ちました。

折り悪く（良く）サイクリー近鉄桃山店の在庫状況を

見ていると、安く揃えられることがわかりました・・・。

もうやるしかないね！

自分は、Wレバーを使ったことがないのですが、

たぶんSTIの便利さを知っているから、

必ずWレバーに文句がでるということで、

STIは最低条件でした。

サイクリーのWEBを見ていると、8速だけど、

3980円という激安価格でSTIが売られていました。

中古のTIAGRAやSORAでも７，８千円するので、

もう値段で８速に決定!

自分にとっては、８も９も一緒なんです・・・。

細かい歯数とかを使い分けられるような

人間ではないのです・・・。

8速と決まればあとは、対応したコンポを組み込むだけです。

元々取り付けられているコンポメーカーはスラムで、

フロント変速が３速で、リアが９速。

・・・。

要するにコンポーネントの総取り替えが必要です。

肝心のハンドルは、ステムから交換です。

ブレーキは、カンチブレーキの方がかっこいいと

思いますが、メンテナンスのしやすさから、

元々付いているＶブレーキのままにしておきます。

では、次回からロード化をしていきたいと思います。

ロードバイク いいね！

GIANT ESCAPE AIRを通勤用に改造

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]10㎜[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

熱を加えるとなると塗装がはげてしまうので、再塗装しないといけない。

再塗装には剥離と塗装で１万８千円別にかかり・・・

となると、

そんなにお金をかけるべきかどうかということになるので、

一端、熱加工が必要になったら連絡を入れてくれることになりました。

こういうところ丁寧で良いですねぇ。

さて、クロモリロードにかわる通勤自転車を整備しないといけなくて、

嫁のGIANTを借りることにしました。

泥よけを前後に取り付けました。

クロスバイクは、ダボ穴がいっぱいあるので、

取り付けに困ることがありませんね。

Vブレーキなので、余裕で取り付け完了!

フロントホイールをハブダイナモにし、

ライトを取り付け、

完成!

あ、箕輪のサイドスタンドを外して、

アップスタンドの金具を取り付けました。

ちょっと近所を走ってきましたが、

改めて、フロントのトリプルギアはすごいですねぇ。

ローにして、急勾配を上ろうとすると、

ウイリーしそうになりますw

さすが、マウンテンバイクのギア比ですねぇ。

大トルクが生み出されます。

しばらくは、これで通勤します。

気になるのは、ペダル・・・。

中古で両面SPDの安いのが手には入ったらいいのですが・・・。

ロードバイク いいね！

GIANT ESCAPE AIRのメンテナンス

嫁のGIANT ESCAPE AIRをメンテナンスしていきます

今回は、有料メンテナンスで

嫁から

１０００円頂きました

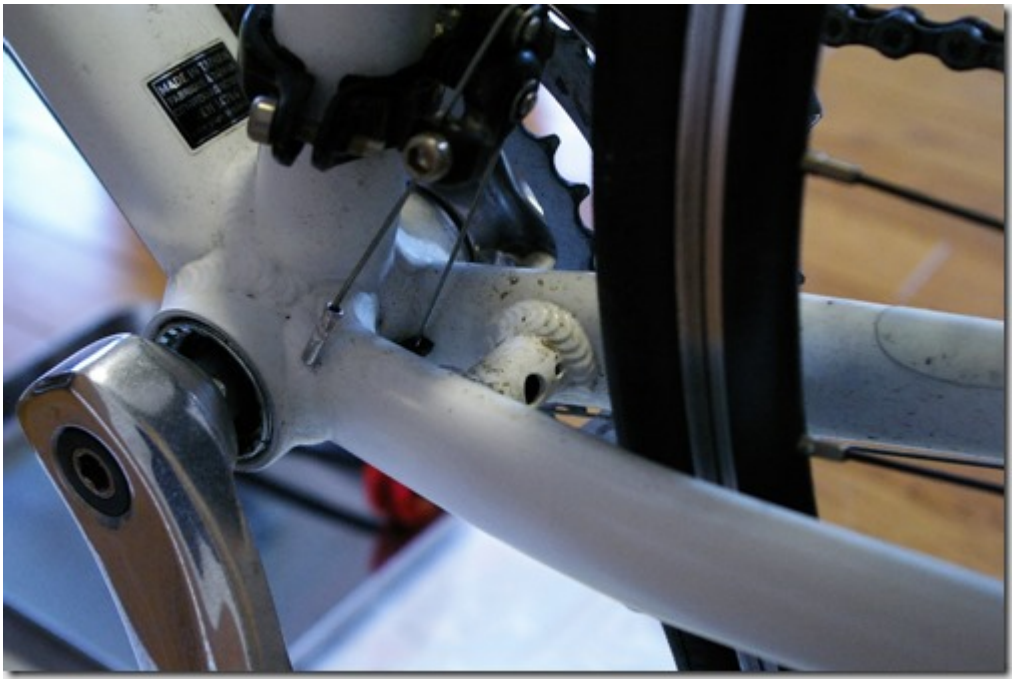
料金が発生したので、

いつも以上の馬力でやります

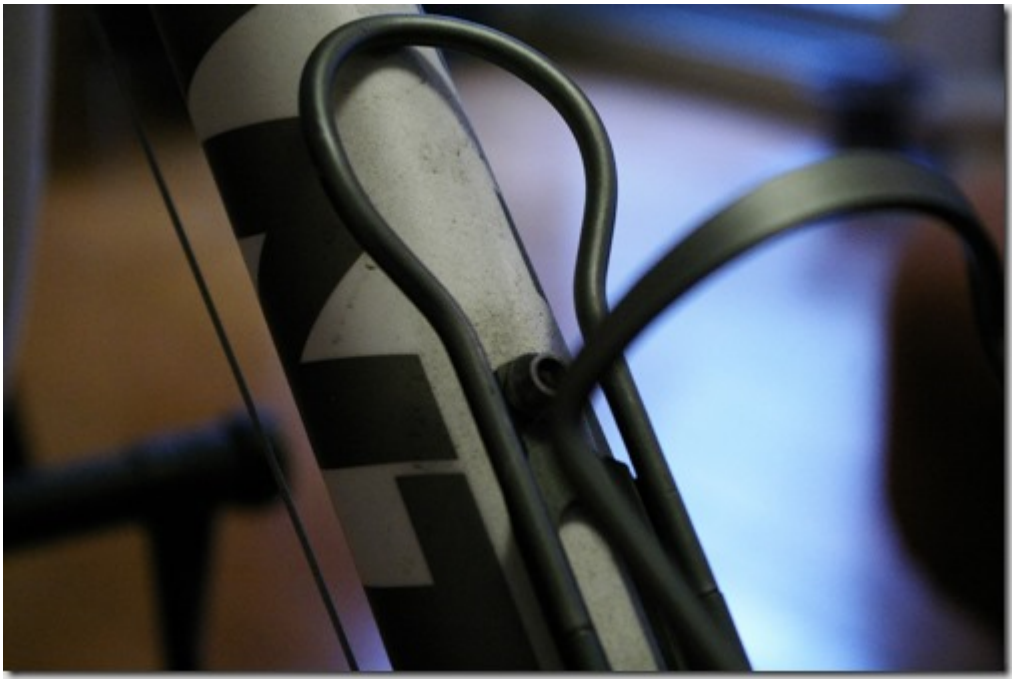
まずはフレームから

泥の汚れよりも全体に黒ずみで

くすんでいるように感じます



タイヤのゴムが削れて、黒くなるんですね



つや消しのフレームに汚れがこびりついている

こういうのや

こういうの

白のフレームは汚れが目立ちますねぇ

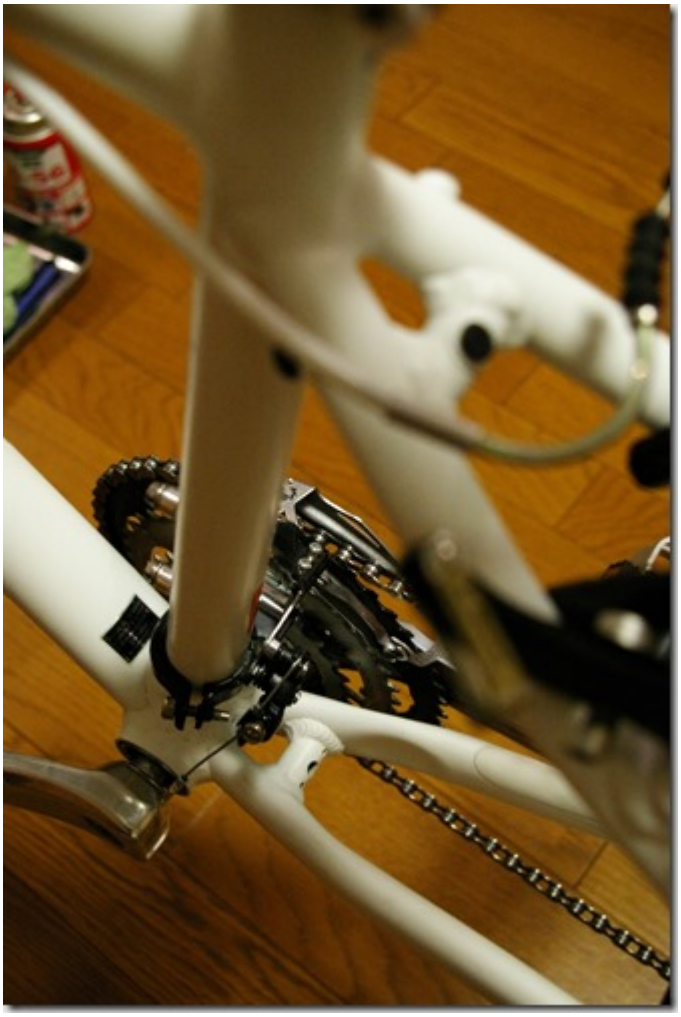
コンポーネントはおきまりの整備方法で

フレームが全体的に黒ずみと泥汚れがあったので、

徹底的に洗浄＆汚れを取っていきます

３時間かけて、フレームを激オチ君で、こすりにこすって

ピカピカにしました



GIANT

□□□□□□

真っ白な陶磁器のように

透き通るような白さ、光を放っております

激オチくん大活躍!

マット加工の自転車は、

はっきりいって

飾っておくものですね!!

こういう言い方は好きではないのですが、

「フレームを見ながらお酒が飲めるね」

です

ぷはぁ〜!

サドルも真っ白！！

いやぁ、我ながら

良い仕事しました

１０００円では安かったかな?

今度からフレームは別料金にしよう!

ロードバイク いいね！

クロスバイク(GIANT ESCAPE AIR)にスタンド

取り付け

クロスバイクには、

やっぱりスタンドがないと不便ということで、

サイドスタンドを取り付けました

MINOURA(ミノウラ)SMART LEG 27”/700C

重さは、246gでそこそこ軽量で、

価格も1900円と安いです

さすが日本製ですねぇ。

フレームと接する部分に

グリップ兼フレーム保護シートが

付いています

こういう配慮、嬉しいです

取り付け後の印象は、

ゴテゴテしてなくて、

カッコいいとまでは行きませんが、

目立たなくていい感じです

GIANT ESCAPE AIRで動画

朝、サイクリングしたときの動画を編集しました

自分はママチャリで、嫁のサイクリング姿を撮影

撮影は、難しいですねぇ