

ングスピリットの反映かもしれない。
急坂の切り直しコースが自転車通勤に安全なことがわかり、1カ月で通勤はMTBに切り替えたのですが、同じ年の秋に、Mt.富士ヒルクライム第1回大会に、佐藤さんと一緒にF20Rで出場。そのころには体重は春より9kg減、佐藤さんの助言でSPDペダルや細いタイヤに交換し、1時間32分で完走できました。
その後、ロードバイクを購入したので、F20Rは再度役割交代。輪行が簡単なことから旅用自転車に。最初はあまり遠くへ行くという発想がなく、丹沢や箱根方面へ輪行して走っていました。そのうち、佐藤さんが、古くからの友人である嶋田さんと、自転車で数泊の山の秘湯めぐりをしているという話を聞き、私も同行させてもらうことにしたのです。
道中では、山口さんの小径車がリードする場面も多いとか……。
山口 ギアは標準装備のままですが、ギア比をロードに換算するとリアのローが31Tに相当するなど有利な点と、小径ならではの弱点があります。低速の安定性が低く上り坂でダンシングしにくい、凸凹道に弱いし急な下りはやや不安定、高速ではギアが回りきり、大径車のトップスピードについてはいくのが大変。でも、総体的には、舗装路なら、友人たちの700Cや26インチにも遅れることなく山々を走れる走行性能を、F20Rは持っていました。今年9月には、久々に小径で大会出場の予定。箱根ターンバイクで催されるスーパーヒルクライム、平均斜度9%をF20Rのギア比で乗りきりたい。



1「折りたためる小径車なら、職場に置いておいても大丈夫」が購入動機だったKHS・F20-RシモノST仕様。候補として、ほかにBD-1、Bike Fridayを考えたが、ブルホーンバー標準装備でいかにも走りそうな雰囲気に着かれ、逗子市のショップ、ヒラコサイクルにて04年5月に購入。メインフレームはクロモリチューブ、フォークはアルミ製。ホイール径は20インチ。変速系はシモノTIAGRA18速。乗車可能身長160～180cm。ノーマル状態で11.5kg。http://www.khsjapan.com/ **2**シートチューブとシートステーの接合部にのみピボットを配し、チェーンステーはクロモリのしなりを利用してショックを吸収し、かつ、タイヤの接地感を高めるソフトテール構造 **3**メインチューブのロックを解除し、ヒンジを折り曲げるだけで…… **4**オーストリッチ・ロード220輪行袋（アズマ産業）にすっぽり収まる **5**Fギアは53-39T、Rギアは12-23T（標準のまま）。トップギアでも時速40km近くになると回りきってしまうが、ツーリングスピードなら700Cや26インチの自転車と互して走れる **6**Mt.富士ヒルクライム大会に佐藤氏とともに出場することになり、同氏のすすめで走りの軽い細身のタイヤ（シュワルベ・ステルピオ）にはき替える **7**同会場で出会った同じKHS愛用者から教えてもらったボトル携帯方法。ハンドルポストを半回転し、ボトルケージ台座を手前に向けてケージを取り付けるとボトルを取りやすい。反対側には輪行袋を縛る。メインチューブの台座にケージを取り付けるとほぼ水平になるため、ボトルが飛び出しやすい **8**長いインフレーターもシートポストを利用して携帯 **9**標準装備のサドルはスポンジで踏み込む力が抜け、尻も落ち着かず、リュックを背負うとその傾向は顕著だった。MTBで使用し好感触だったSDGベルエアサドルに交換 **10**タイヤ同様、ヒルクライムレース出場の際、フラットペダルから、引き足の使えるビンディングペダル（シモノSPD両面タイプ）に交換し、シモノSPDシューズを履く **11**ツーリング装備はドイターの中型ザックで背負う **12**Mt.富士ヒルクライム会場で今中大介氏にサインを入れてもらったMETのヘルメットを愛用



最初に購入したコナのMTBも現役。毎日の自転車通勤やダート走行の多いツーリングで活躍中。この秋は、佐藤氏、嶋田氏とともに40kmの林道走行を含む上州ツーリングに出かける予定

ツーリングでは荷物を背負うため、できるだけ上体を起こしたポジションが楽。ブルホーンバーをしゃくり上げるようにセッティングして快適なポジションを見つけた。それでも、速く走りたいときはロードバイクのようにバーを縦に握るため、力を入れやすいという。「野球のバットでも剣道の竹刀でも縦に握るでしょ。縦グリップは気合を込める握り方なんだと思う」

