

Velo Orange Pass Hunter

I M P R E S S I O N



ベロオレンジ・パスハンターの
実力に迫る

文●田村浩／写真●島田健次

Velo Orangeとは?



クランクセット

Velo Orangeを代表するパーツである、6アームチェーンリングとクランク。往年のフレンチパーツを思わせる華やかさと、11スピードに対応する現代的な性能が共存する人気パーツ。モダンなフレームにも不思議と似合う。

Velo Orange（以下VO）は、2006年にアメリカで設立されたパーツ&フレームのブランドだ。創業者のクリス・クルチュッキ氏は、かつて訪日した際にランドナーなどの伝統的なツーリング車を目にし、その機能美に魅了されてパーツの販売と開発を始めたという経緯を持つ。

VOのパーツ群に共通した特徴は、アルミの素材感を生かした美しい仕上げと現代的な機能の両立だ。往年のフレンチパーツを彷彿とさせ

る5ピンや6ピンのクランクセットがVOの代表的なパーツだが、8～11速に対応しており、最新の変速システムと融合できる機能性が魅力だ。

VOのパーツが登場する以前は、いわゆるランドナーらしい伝統的な装いのツーリング車を作るのは非常に難しかった。2000年代に入ってランドナーの機能美が再評価されはじめたが、その源流は1950～1970年代のフランスにある。当然ながら当時のパーツは入手困難だ。そして性能・信頼性は今日から見れば貧弱であり、仮

に当時のパーツを入手しても、出来上がるツーリング車は懐古趣味の域を出るものではなかった。

こうした状況を打破し、ヴィンテージ感あるルックスと、走りの快適さ・信頼性をいかに両立するか？ それに対する答えを示してくれたのがVOだった。日本にも10年ほど前から紹介され、瞬く間に熱心なサイクリストに支持されるようになった。

VOのパーツは日々進化しつつあり、最近で



ハンドル周り

ステムとハンドルバーもVelo Orangeをアッセンブル。スーポランドナーバーは、上部が手前にスイープし、ドロップ部は外に開いているので、いずれの箇所もリラックスした姿勢で握ることができる。スレッドレスステムは、ローレット加工が施されたキャップが印象的。まるでワンオフのオーダー車のような美しい自転車に仕上げることができる。



ハブ

エンド幅142mm×12mmのスルーアクスルと、アダプターによってエンド幅135mmのクイックリリースにも対応するディスクブレーキ用11速ハブ。フランジ(スポーク取り付け部)が広い伝統的なデザインに、最新規格が融合している。



フェンダー

42Bに対応するスムーズフェンダーを装備。リム同様のポリッシュ仕上げが美しく、ツーリング車の正装に欠かせない。一般的なアルミフェンダーより肉厚で変形しにくい。



リム

アルミポリッシュ仕上げのVoyagerリムは、チューブレスレディ。最新タイヤの性能を思う存分に味わうことができる。700C、6650B、26インチをラインナップし、スポーク数は32と36を選ぶことができる。



サドル

サドルはマイクロファイバーツーリング。上面のカーブが深めで、お尻を優しくホールドしてくれる。シートポストは30.2mmセットバックしており、ツーリング向きの後ろ乗りポジションを得ることができる。

はチューブレスレディに対応したポリッシュ仕上げのリムや、ディスクブレーキ・スルーアクスル対応のセミラージフランジハブも登場。これらによって、華やかな見た目と最新規格を兼ね備えた「ネオ・ランドナー」と呼ぶべき自転車作りがますます現実的になってきた。ステム、ハンドル、シートポストなど、およそ変速メカ以外のあらゆるパーツをVOでそろえることができる。

ツーリング車のパーツブランドとして知名度

を高めたVOは、チェーンガードやポーターキャリアといったフランス流の実用車で採用されてきたアクセサリも充実している。こちらはふだん使いの自転車にこだわりたい目の肥えたユーザーに支持されており、おしゃれな街乗り自転車を手がける個性派ショップでも、VOは定番パーツとなっている。

パーツブランドという印象が強いVOだが、フレーム作りも早い段階から手がけている。モデル数は少ないが、ここで紹介するPass

Hunterのようなツーリングフレームを軸にして、モダンな小径車やオールロードと呼ばれる万能フレームを展開している。いずれも素材はスチール(クロモリ)で、タフで実用性を重視したデザインが目玉を引く。パーツがフランスの息吹を感じさせるデザインであるのに対し、フレームはいかにもアメリカンブランドといったモダンな印象なのが面白い。

新世代Pass Hunterの概要

シルエット

試乗車のPass HunterフレームはMサイズ。長めのテーパーヘッドと軽くスローピングしたトップチューブが特徴だ。真横からのシルエットは端正なツーリング車そのもの。



ここで 紹介する「Pass Hunter」は、同ブランドが手がけるツーリングフレームであり、同名モデルの第4世代となる。フラットマウントディスクブレーキやスルーアクスルなど現代的な仕様を採用しつつ、クロモリを用いたシンプルなシルエットが魅力だ。

日本で「パスハンター」と呼ばれてきた車種は、文字どおり峠越えを目的としたツーリング車であり、担ぎをも考慮した軽量なモデルというイメージが強いが、VOのPass Hunterは昨

今盛り上がりを見せるグラベル・アドベンチャーバイク系であり、まさにネオ・ランドナーと呼べる自転車作りを可能にするフレームだ。

フレーム全体の特徴は、ディスクブレーキ、特に油圧タイプの強い制動力に対応するために剛性を重視した設計だ。上下異径のテーパーヘッドチューブ(1 1/8" & 1 1/2")を備え、トップチューブに比してダウンチューブも大径になっている。いわゆる「フレームの下側」を頑強にすることで、ブレーキング時に発生するフレ

ームを座屈させようとする負荷や振動を抑える狙いが読み取れる。このあたりの造形は、フレーム素材を問わず最近のツーリング車の設計におけるトレンドでもある。頑丈そのものといったストレートフォークと相まって、剛性面に不安は感じられない。シートステーが上部で左右一体になるモノステーを採用するなど、VOらしい個性的なフレームワークも目を惹きつける。価格は107,800円(税込)であり、十分にリーズナブルな設定だ。



ヘッドチューブ

上下異径のテーパードヘッドチューブ(1 1/8" & 1 1/2")を採用。これによってディスクブレーキの強い制動力に対応する十分な剛性を確保している。ヘッドパーツもVelo Orange製。



メインフレーム

トップ&シートチューブはノーマルな28.6mm径で乗り心地重視。それに対してダウンチューブは35mm径を採用し、十分な剛性を確保している。各パイプの接合は滑らかなラグレス溶接。ボトルケージは三ヶ所に取り付けできる。

Pass Hunterのフレームは、フェンダー付きで700×32Cもしくは650×45Bの車輪に対応する。フェンダーなしなら、それぞれ35C、48Bまで対応する。つまり、700Cをセットすればタイヤの幅はほどよく太く、快走志向のツーリング車にすることができる。650Bをセットすればタイヤはぐっと太くことができ、悪路や荷物を積んだ状態での安定感を強調できる。いずれの規格を選んでも、ここ数年ですっかり主流となった太めのタイヤに対応する仕様だ。

このように好みで車輪の規格を選ぶことができるのも、ディスクブレーキを採用したフレームのメリットだ。

ホイールベースやヘッド角といったフレームの角度寸法は、全体としては安定志向だが、グラベル・アドベンチャーバイクとしてはおおむね標準的だ。このジャンルには、ほとんどロードバイクと同様の角度寸法を採用してクイックな挙動を追求したモデルもある。逆に、トップチューブをかなり長めにしてショートステムを

付けるなどしてMTBに近い走破性を狙うモデルもあるが、Pass Hunterはどちらでもなく、ツーリング車にふさわしい手堅い設計といえるだろう。

フレーム各部には、キャリアやフェンダー取り付け用のアイレット（ダボ穴）が備わっており、一見して拡張性の高さもわかる。特にフォークの左右には3対のアイレットが設けられ、大型のケージラックにしっかり対応する。ダウンチューブ下にもケージが取り付け可能だ。な



フォーク

ユニクラウンのストレートフォークは相当に肉厚で、安心してフルブレーキングできる剛性を発揮。左右3対のストレージポイントを装備し、大型のケージラックなども確実に固定できる。フェンダーとキャリア用のアイレットも完備。

シートステー

ウィッシュボーンリアトライアングルと呼ばれる、モノステー構造のシートステー。左右によじれるような変形を抑えることができるので、素直で安定感ある走りに貢献していると思われる。フェンダーとの相性も抜群。



お、モノシートステーゆえに、大型のリアキャリアはやや取り付けづらい。やはり、大型サドルバッグを中心とした、バイクパッキングが似合うフレームだろう。

こうしたタフなフレームゆえに、Pass Hunterのフレーム重量は2.4kg、フォーク重量は1.4kgに及んでおり、このカテゴリーとしてはかなりの重量級だ。アルミやカーボンフレームを採用した各社のグラベルバイクに比べると倍も重い。Pass Hunterは4130という一般的な

クロモリ鋼のダブルバテッドパイプを採用しているが、似たパイプ構成の他社製スチールフレームに比べてもかなり重い。つまり、Pass Hunterは相当に肉厚なパイプを選んでいることがうかがえる。詳細なスペックは不明だが、パイプの厚い箇所は1mm以上ありそうだ。

重量の「軽さ」は、数値そのものなので乗らなくても分かりやすい。軽い自転車は、乗る前から軽快な走りを期待させる。しかし、Pass Hunterは潔く「軽さ」を捨てている。販売上

は大きなメリットになるであろう軽さを手放してまで、Pass Hunterは何を追求したのだろうか？ 実際のツーリングシーンで確かめてみる。

新世代Pass Hunterの概要



Pass Hunterで走ってみる

今回は VOのパーツをアッセンブルした美しいPass Hunterの完成車に試乗する機会に恵まれた。フレームが重い重いと書いたが、完成車として組み上がったPass Hunterの重量は12.3kgだ。タイヤは650×42B。VOの各パーツは軽量化を重視した設計ではないし、フェンダーやボトルケージ3つを装備した状態の重量なので、スチールフレームでディスクブレーキを採用した太めタイヤのツーリング車としてはまずまずの重量だろう。ロー

ドバイクでは8kgを切る重量のモデルも珍しくないが、まるで用途が異なる自転車と比べても意味はない。

早速旅へ、と行きたいところが、世は緊急事態宣言下だった。加えて、ちょうど「東京サイクリング23区編」(八重洲出版)というムックの編集に追われているタイミングだったので、まずはその取材の一環として、Pass Hunterで都内を何度か走ってみた。一日の走行距離はせいぜい50kmだが、それを3日ほど繰り返した。

ご存知のように、街中の車道は意外なほど段差が多い。都内とはいえ荒れた路肩に出合うことは多いし、歩道を徐行せざるをえない場合もある。そんな時、42Bのタイヤは本当に心強い。路面の状態に神経を尖らす必要がなく、心が休まる。だから周りの風景がよく見える。フレームの振動吸収性うんぬんと言う前に、路面からの衝撃はタイヤがほとんど吸収してくれる。そういう太いタイヤにしっかり仕事をさせるフレームだ。

試みに前ブレーキを強くかけてみても、まったく挙動が乱れない。スチールのフレームとフォークにディスクブレーキを装備した自転車の多くは、強くブレーキをかけると瞬間的にフォークが後ろへ引っ張られ、つんのめるような不安を感じさせることもあるのだが、Pass Hunterにそんな気配は皆無だ。

やはり車重があるので、スタート時の加速感は鈍い。これは太いタイヤのデメリットでもあるが、街中ライドで急加速する必要もないし、坂道で無理に頑張る意味もない。そして、いったんペースに乗せれば、浮遊感のあるスムーズな巡行性能を発揮してくれる。筆者の場合、時速20～25kmが気持ちよいゾーンだ。タイヤはWTBのレゾリュート650x42B。これは比較的大きなブロックパターンが刻まれているが、センター部の配置が密なので舗装路の転がりも軽い。

この試乗車は変速系メカにシマノGRXを採用しているので、かなりギアが軽くなる。重さが気になる加速時や登坂では、軽いギアを活用すればいい。23区内に長い坂道はないが、勾配が急な坂道はしょっちゅう現れるので、軽いギアに助けられるシーンは思いのほか多かった。

ダブルのチェーンリング・クランクはVOオリジナルだ。GRXのフロントディレーラーと

の相性に問題はなく、変速も十分にスムーズに感じられる。GRX標準のクランクセットに比べれば、フロントの変速はワンテンポ遅れるが、あくまで比較の話であり、変速フィールの差はわずかだ（本車のアッセンブルを担当したベロクラフトの大槻正哉氏によると、最適なセッティングを出すのが少々面倒だったらしい）。

街乗りを通じて感じたのは、総じて乗り手への負担が少なく、疲れが後に残らないこと。疲れのような走り方をしていないので当たり前といえば当たり前だが、同じように太いタイヤを履いたグラベル・アドベンチャー系の自転車でも、なかには急かすような乗り味を感じさせ、本人は急ぐつもりがないのに妙に疲れさせるモデルがあるのも事実だ。そういう自転車のほうが結果として速く走れるのかもしれないが、乗り手の気分と合わないと滅入ってくる。街乗りであっても旅としてサイクリングを楽しみたい筆者には、Pass Hunterの落ち着いた乗り味は好みだ。

このあたりの感覚的な性能に対する評価は乗り手の好みで変わるものだが、流麗なパーツで組まれたPass Hunterは見るだけで心が華やかぐし、筋トレっぽい無粋な走りをするもんじゃないと思わせる風情がある。そういう気分的な癒し効果も自転車の魅力ではないかと思う。



Pass Hunterで走ってみる

Pass Hunterのキャンプ装備



バイクパッキング

筆者によるキャンプツーリング仕様。
フロントのBiggish Bagとフォーク・フレームの
ケージポイントのおかげで、ソロキャンプとしては
充実した装備を余すところなく搭載。
この状態で安定感ある走りが味わえるのが、
Pass Hunterの真骨頂だ。

ようやく 緊急事態宣言が明け、そろそろキャンプツーリングへ出かけようというタイミングで、VOの新しいフロントバッグ「Biggish Bag」が届いた。直訳すれば「大きめのバッグ」だろうか。アメリカ人にとっては「大きめ」かもしれないが、筆者にとっては「かなり大きい」フロントバッグだ。幅が約34cmあり、試乗車にセットされた幅42cmのハンドルバーに吊ると、ブラケット内側のクリアランスはわずか。握る親指がバ

ッグに触れるが、実用上は問題ない。VOブランドだが、ロサンゼルスでバッグをハンドメイドしている「ロードランナー」製のバッグであり、作りの丁寧さには定評がある。かなり分厚いナイロン生地を用いており、ロールクロージャーによるインナーバッグによって防水性も高い作りだ。その分、重量は実測で700gを超え、最近のバイクパッキング用バッグに比べると重い。バッグは自転車本体と同じかそれ以上に耐久性と使い勝手が重要なので、重さは最重要

事項ではないだろう。なぜか容量の表記はないが、9ℓくらいはありそうだ。幅は広いが前後の奥行きは15cmほどと控えめなので、荷物の重量バランスはよさそうである。取り付けは付属のベルトのみで行うことができ、ランドナーのように下から支えるキャリアは不要。形状的にサドルレールに吊るすこともできる。

このフロントバッグに加え、サドルの下に愛用しているオルトリーブのシートパック16.5Lを装着した。さらに右フォークにトピークのヴ



Biggish Bag

VOから新たに登場したBiggish Bag。幅約34cm、高さ約19cm、奥行き約15cm。秋冬用の寝袋やレインウェア類が余裕で収まる大容量が魅力。前開きのフラップには大きな反射板とベルトループを備える。

アーサケージ（荷物用の大型ケージ）を取り付けたので、積載スペースは十分すぎるほど確保できた。VOのパーツ群はトラディショナルなデザインだが、Pass Hunterはかなりモダンなフレームである。やはりバイクパッキング式の積載スタイルが似合う。

キャンプツーリングは、キャンプ道具の取捨選択が肝だ。キャンプ道具をふんだんに持っていけばキャンプ場では快適だが、道中の走りがしんどくなる。逆にキャンプ道具を削れば走り

は軽快になるが、キャンプ場で過ごす時間が不便になりかねない。どちらに重きをおくかは人それぞれだが、確保できるバッグの容量や、自転車の荷物適性が大きな影響を与える。

筆者がキャンプツーリングに出かける際、自立式のテントを持っていく場合は、必要性和バッグ容量の制限から、イスや焚き火台は割愛することが多い。逆にイスや焚き火台を持つ時はテントを諦め、より小さくなるシェルターを用いている。今回はバッグ容量に余裕がある。何



荷室は防水性が高いロールクロージャーを採用。従来の角型フロントバッグとバイクパッキング用フロントバッグの特徴を併せ持つ構造だ。前面には小物を取めるポケットが設けられている。

でもかんでも持っていくと道中が辛くなるだけだが、Pass Hunterの荷物適性を確かめるためにも、テント・イス・焚き火台を余さず積み込んだ。

近年のアウトドア界隈で注目されている「ウルトラライト」の装備を自転車キャンプにあてはめた場合、筆者の装備で荷物重量を3kg台まで抑えることができるが（夏場なら）、今回の荷物重量は6.2kgにもなった（工具含む。バッグ自体の重量は含まず）。いつもの調理は固形



キャンプ道具

ソロキャンプとしては十分すぎるほどの道具を搭載。Pass Hunterの搭載能力によって、キャンプの質を高めることができる。

燃料と小さなクッカーで済ませているが、今回はガスバーナーを選び、フライパンも持参。調理の便利さも重視して道具を選んだ。こうした荷物を積んで、それが苦にならずにツーリングを楽しむことができれば、Pass Hunterの荷物適性は十分に高いといえるだろう。

もちろん、コースも重要だ。自転車とキャンプ道具の双方が重いのに、わざわざ信州や伊豆の峠越えに向かうのは賢くない。まだ春なので、あまり標高がある土地でのキャンプも避けたい。

そこで、茨城県の大洗にあるキャンプ場を利用することにして、常磐線の石岡駅まで輪行して走り出すコースを考えた。道中の地形はほぼ平坦で、距離は50kmほど。撮影時間を考慮しても、さほど遅くない時刻にキャンプ場に到着するだろう。やや物足りなく感じる距離だが、道中に点々とダートが現れるので（さすが茨城県）、何度走っても飽きることがないお気に入りのコースだ。キャンプ場で荷を降ろしてから、周辺を軽装で走るという楽しみもある。なに



せよ、新しい自転車とバッグで旅立つのはうれしいものだ。

Pass Hunterのキャンプ装備

Pass Hunterで行くキャンプツーリング

輪行

前後輪を外し、縦型輪行袋に収納したPass Hunter。リアフェンダーを外して車輪に沿わせ、ステムを緩めて90度回転させれば、一般的なスポーツ自転車と同様に収めることができる。



最寄りの

池袋駅で自転車を輪行袋に収納し、フロントバッグを肩に下げ（ショルダーベルトが付属している）、シートバッグを片手でつかんで列車に乗り込む。上野駅で特急に乗り換えれば、石岡駅までわずか1時間だ。

こうしたフェンダー付きの自転車の場合、輪行の支度がひと手間増える。少なくとも後ろのフェンダーを外さないと縦型の輪行袋には収まらないからだ。フェンダーの着脱に携帯工具の

短いアーレンキーを使うと余計に手間がかかるので、フェンダーの取り付けボルトに対応したアーレンキーを一本用意しておこう。そうすれば思ったより時間はかからない。フェンダーを固定している2箇所のボルトを外し、ステーを固定している2箇所のボルトを緩めるだけだ。

筆者の場合、リムブレーキ・クイックリリースでフェンダーなしのロードバイクでの輪行準備に要する時間は約5分、ディスクブレーキ・スルーアクスルでフェンダーなしのグラベルバ

イクで約7分だが、このPass Hunterでは10分ほどかかった。後ろのフェンダーを分割式に加工すればもう少し時間を減らせるが、実用上はまったく問題ない。輪行を理由にフェンダーを付けないという人も多いが、杞憂に近い。

走っていると自転車の重さはあまり気にならないが、輪行ではテキメンに効いてくる。なんども繰り返して恐縮だが、Pass Hunterは軽くないので、輪行袋を担いで歩く距離と時間は最小限にしたい。それもあって、過去に何度も利



用した駅と路線を選んだ。エレベーターや列車が出るホームの位置が頭に入っているだけで、輪行の苦労はだいぶ減るものだ。

石岡駅でPass Hunterを組み立て、バッグを装着して走り出す。ここ最近では都内ばかり走っていたので、地方の道がひととき爽快に感じられる。信号とクルマが少ないから、するすると気持ち良く距離が伸びていく。石岡駅から走り出すと、すぐに霞ヶ浦の北部、北浦の湖畔に達する。霞ヶ浦サイクリングでは土浦スタートが

定番だが、そちらの霞ヶ浦は単調な直線が続くので飽きてしまう。北浦は湖岸の道にカーブが多く、景色の変化に富んでいるのが魅力だ。こちらのほうが筑波山もよく見える。ただし釣り人が多いので、道を横断する歩行者には注意が必要だ……。

こうしてツーリングに出かけてみると、Pass Hunterは無言で忠実に付いてくる（自転車だから当然だが）。内助の功に徹しているというか、個性を表に出してこない。ただただ走りや

すい。そして、しばらく走っていると、それこそがPass Hunterの凄みなんだと気づかされた。なぜなら、今回は前後に大きなバッグを付け、6kg以上の荷物を積んでいるのだから。この状態でなお、日帰りの軽装で都内を走った時と走行フィールがほとんど変わらないのである！

過去、さまざまな自転車でキャンプツーリングを実践してきたが、ほとんどの自転車は、荷物を積むと走行フィールが激変した。当然といえば当然だ。ハンドルにバッグを吊るせばコー



キャンプ場着

走り終えても、非日常的な時間が続くのがキャンプの魅力。走る「だけ」じゃないのがツーリングの醍醐味だろう。

ナリングが不自然になり、路面からの衝撃も増して手が痛くなった。サドル下やリアキャリアに荷物を積み、ペダルを踏み込むたびにフレームがひねられるように変形して推進力が削がれた。下りなどでスピードが増すと、恐ろしい共振現象を引き起こして自転車全体が暴れ出す自転車もあった。

そんな問題を解消するために、バッグの銘柄や取り付け位置を吟味したり、前後で荷物の配分を考えた。そして、なるべく荷物を軽くすべ

く頭を悩まし、財布も軽くしてきた。グラベルバイクという新ジャンルの自転車が登場し、バイクパッキングというキャリアレスの荷物積載スタイルが普及したことで、キャンプツーリングにおける走行性は10年前とは比べものにならないくらい改善された。それでもバッグと自転車の相性や、荷物の軽量化は避けて通れないテーマ……だった。

ところがPass Hunterは、荷物を積んでも走りの印象がほとんど変わらない。荷物の重さを

不思議と感じさせない。その理由を考えながら、常陸路を進んでいった。

霞ヶ浦を離れると、標高差はわずかだが、ひんぱんに坂が現れる。そのたびに速度は低下するが、ギアを軽くしてじわじわ進めばどうということはない。バッグの揺れを防ぐため、キャンプツーリングでは半ば無意識にダンシングを避けているが、Pass Hunterはダンシングしても挙動が乱れず、重いなりにススッと進んでくれる。軽装のロードバイクのような軽快さは

微塵もないが、荷物を積んだロードバイクのような不安定さもない。繰り返すが、Pass Hunterは、荷物を積んでも走りの印象がほとんど変わらない。荷物を積まない限り感じられない地味な特性かもしれないが、ツーリングにおいては重要だ。

こうした安定感は、太いタイヤの恩恵に他ならないが、それを突き詰めれば、フレームが重いことで獲得できる特性とも考えられる。太いタイヤを許容するためにはフレーム各部の寸法に余裕が必要であり、結果として重量はかさむ。そして十分な肉厚があるクロモリパイプを使っているからこそ、荷重によする変形量が抑えられる。それでいて、走りの印象を良くする適度なしなりは感じさせる。

アルミやカーボン素材を用いたフレームなら、肉薄でも極端に大径な異形のパイプを使うことで変形量を抑えられるが、必然的に乗り味は硬くなる。そして軽くて硬いフレームほど高価だ。

アルミやカーボン製のフレームが、丸パイプが主体のスチールフレームより軽さと剛性のバランスに秀でていることは間違いないが、適度なしなりや外的要因（ぶついたり）に対する強度という面では、スチールという素材にもメリ

ットは大きい。クロモリにも楕円など異形パイプは存在するが、かなり高価で溶接も難しくなるため、ごく一部のオーダーメイド車にしか採用されてない。

こうした諸々の要件を考えると、スチールフレームで十分な剛性を確保し、現実的な価格とするためには、肉厚のパイプを使うという選択が導き出される。それによる重量増は実際のツーリングにおいてほとんどデメリットがないことを、VOの設計者は熟知しているのだろう。



筆者はどちらかといえば貧弱な体型で筋肉も乏しいので、これまでの自転車選びにおいて「軽さ」をかなり重視してきた。しかし、フレーム単体での軽量化には限界があり、デメリットが大きいことも実感してきた。あと少しの軽さ（走行時には実感できないような）のために、信頼性と安定感を損なうこともあった。オーダーメイドなら理想の軽さを実現できるかとも思ったが、「荷物が積めて軽くて速い自転車なんていうのは不可能」とビルダーにたしなめられ、己の不明を恥じたこともあった。そしてこのPass Hunterに、ツーリングにおいて軽さは正義ではないことを、あらためて教えられた。

道がダートに差しかかっても、Pass Hunterは何食わぬ顔で進んでくれる。砂利の手応えを味わいながら進むダートは、他の自転車に乗っていれば気を使う難所かもしれないが、Pass Hunterに乗る者にはごほうびだ。悪路では障害物や轍を避けるため、ハンドルを大きく切ることもあるが、まったく挙動が乱れない。長めのフロントセンターと650Bの車輪のおかげで、舵角がどんなに大きくなってもフェンダーとシューズが触れることはなく、まるで気を使わずにペダリングを続けることができる。今回は右のフォークだけにケージラックを付けてテントの本体を積んだが、左右で異なる重量の影響もほとんど感じなかった。Pass Hunterの個性は包容力なのかもしれない。「包容力」が自転車に対して使える言葉なのかは微妙だけれど……。

こうして何事もなく大洗までの50kmを走りきり、キャンプ場で荷を降ろした。Biggish Bagの使い勝手は良好だ。走行中の揺れは少なく、荷物の出し入れも簡単に行える。速やかにテント、イス、焚き火台を設置し、自分だけの一夜城を完成させる。これまでの自転車キャンプだと、どうしても道具をケチるので侘しさを感じることもないではなかったが、恵まれた積

載量を生かした今回は、クルマやバイクで訪れたソロキャンパーと遜色ない豪華装備だ。

身軽になったPass Hunterで、大洗をめぐってみた。大人気なく砂浜を走ったりもしたが、Pass Hunterはどこまでも平気な顔だ。今回のコースに含んではいないが、相当に荒れた林道

(たとえば大弛峠の信州側)も難なく走れるのは間違いない。

買い出しを済ませてキャンプ場に戻ったら、お楽しみの宴会タイム。焚き火を起こし、ちまちま調理しながらビールで喉を潤す。サイクリングの後、気兼ねなくビールを飲めるのが、個

人的にはキャンプの醍醐味だったりする。陽が完全に沈むと、焚き火の炎がPass Hunterのチェーンリングとリム、フェンダーを赤々と照らし出した。そんな様子を見ているだけの時間が、たまらなく心地いいのだった。



Pass Hunterで行くキャンプツーリング

まとめ

Pass Hunterはフレーム販売なので、どんな自転車に仕立て、どんな走りを楽しむかは人それぞれだ。今回はVOのパーツをふんだんに採用し、ランドナー的な様式美をも感じさせるPass Hunterに乗らせていただいたが、フレーム自体は実用性を重視したモダンな仕様である。試乗車のアッセンブルだと35万円ほどのプライスになるが、より安価に完成させることもできる。

もしあなたが、キャンプツーリングに興味があって、それ用に個性的な自転車を仕立てたいと考えるなら、Pass Hunterは現時点で最良の一台になってくれる可能性が高い。週末の一日二日キャンプでも、日本縦断や一周を視野に入れるようなロングツーリングでも、Pass Hunterは無二の相棒になってくれるだろう。どんな道でも頼もしく進んでくれ、新しい景色を見せてくれるはずだ。

一方、日帰りメインのサイクリングや、ファストランのロングライドを志向するなら、Pass Hunter以外の選択肢も世の中には無数にある。だから、Pass Hunterは誰にも手放して勧められるモデルではない。自分が体験したい旅のイメージが半ば固まっていて、その実現にキャンプ道具やあれこれの荷物が必要な人に、Pass Hunterを選んで欲しい。



プロフィール

田村浩

峠と自転車キャンプを愛するサイクリスト。
「サイクルスポーツ」(八重洲出版)に寄稿・連載するほか、
数々の自転車ムックの編集執筆を務める。
著書に「バイクパッキング入門」(実業之日本社)など。
長らく休刊中の『シクロツーリスト』『ランドヌール』編集長

SPEC

Velo Orange Pass Hunter

フレームセット価格／107,800円(税込)

(スルーアクスル付属。ヘッドパーツ・シートクランプ別売り)

問い合わせ先

M's Bicyclette

<https://www.ms-bicyclette.com/>

試乗車SPEC

フレーム●4130ダブルバテッドクロモリ

フォーク●クロモリ

メインコンポ●シマノ・GRX 11スピード

ヘッドセット●

Velo Orange(以下VO)・テーパーシェイプ1 1/8" - 1 1/2"

ハブ●VO・ディスク

リム●VO・ボイジャーリム

タイヤ●WTB・レゾリュート650x42B

ハンドル●VO・ヌーボランドナーバー

ステム●VO・スレッドレスステム

ステムキャップ●

VO・ナルドウステムキャップ(ギザギザ付ステムキャップ)

バーテープ●VO・レザーバーテープ

サドル●VO・マイクロファイバーツーリング

シートポスト●VO・ロングセットバッグ

フェンダー●VO・650b スムースフェンダー

サイズ●S、M、L、XL

カラー●バーガンディー(試乗車)、クールブルー

試乗車重量●12.3kg(ペダルなし)



クールブルー

©ひびき出版

本書に掲載されている情報は2021年4月1日時点のものです。無断転載・複製を禁じます。
最新情報はM's Bicycletteホームページ(<https://www.ms-bicyclette.com/>)でご確認ください。