

# Cafe JB ノンアルコールのスヌメ



ノンアルコールビールは、1920年代に禁酒法が敷かれた米国で、ビールの代替品として誕生したと言われる。日本で登場したのは大正末期。当時の日本ではビールが高級品であったため、ビールに味を似せた「ノンビア」という飲料が大流行したそうだ。

その後ノンビアの流行が終息する一方で、1948年に「ホッピー」が発売され、爆発的に売れた。ただしあくまでもホッピーは焼酎の割り材としての立ち位置であり、現在のノンアルコールビールとは別物だ。

新聞記事にノンアルコールビールという言葉が最初に出てくるのは1982年だが、1985

年まで認知度は低かったようだ。1986年からノンアルコールビールに関する記事が増え始め、2002年以降さらに増加。これには道路交通法の改正が大きく関係している。酒気帯び運転に関する呼気検査の基準が厳しくなり、罰則も強化されたことから居酒屋の顧客は2〜3割も減少。この対策としてノンアルコール飲料のメニューを増やす飲食店が増えた。加えて、「休肝日」という言葉が登場するなど、消費者の健康志向の高まりも販売促進の追い風となったようだ。需要の高まりから国内でもノンアルコールビールが製造されるようになった。

好調のノンアルコールビール市場に暗雲が立ち込めたのは2003年ごろ。法律上、アルコール分一度未満の飲料は酒ではないため、この頃のノンアルコールビールには少量のアルコールが含まれていたが、これが一部で問題視されるように。これを受けて各社は表記を見直すと共に、更にアルコール濃度の低い飲料の開発に取り組んだ。2009年に初めて、アルコー

**2023 ONAIR**  
**03/04**

**FM YAMATO 77.7MHz**

**くらさんの今日もツーリング日和**

3月4日放送のくらさんの今日もツーリング日和「Motorcycle friendship」バイクの輪のゲストは

**Klimアンバサダー**  
**みーさん**

前回の北西慎仁さんからの紹介でみーさんにご出演いただきました。関東在住のみーさんがバイクに乗るきっかけになったのは、友達との後ろに乗せてもらったことから。そんなみーさん、152cmという身長でBMW R1250GS adventure を乗りこなすというから驚きだ。広島に住んでいた頃は、関西や四国九州のBMW仲間や、前々回のゲスト種子さんもツーリングを楽しんでいたが、関東に住むようになってからはソロツーリングかSNSで知り合った仲間とツーリングに行っているそうだ。ソロに乗る始めてからは始めたInstagramでは多くのバイク仲間ができたという。当然低身長のみーさんが大型のGS adventure を取り回すInstagram動画は多くの反響を得ている。

パワースポーツショップシヨッパアチーロのバイク・スノーモービルウェアブランドKlimのアンバサダーを務めるみーさんに、なぜバイクに乗るのかを聞くと、「いろんなところに連れてってくれるから」と明るく。これからは色々な場所に行った先でSNS配信してくれるのが楽しみです。

くらさんの今日もツーリング日和は毎週土曜日20時ONAIR中!

**くらさんの今日もツーリング日和**

毎週土曜 20時放送!

チャンピオン、レーサー、200人以上まで出演! 今週末はスマホQRコードから同時放送! ※アプリ不要

エンジンの性能を決めるのはバルブと言われるほどとても重要な部品だ。通常のバイクのバルブはステンレスだが、それに対しハイパワー車はチタンを使用している。チタンといえばマフラーの方で馴染みの多く、「チタン」軽い」というイメージが先行しているが正しく言うなら「軽くて強い」。ただ軽いだけでなく強度もとても高いため薄肉化でき、更に軽く出来る。

バルブをチタンで軽量化することでより正確な運動が可能に軽いため傘

# J B 新聞

3月11日(土)  
2023年(令和5年)  
発行所: 横浜市瀬谷区阿久和南4-12-6

**Cafe JB**  
☎ 045-442-5557

**Moto/Car**  
☎ 045-442-5590

**じゃんぼ洗車センター**  
☎ 045-812-6400

<https://cafejb.com>

**Moto/Car**

**ハイパワー車はバルブが違う**

の径を大きくしても重くならず、正確さが増すのでリフト量を上げられ、吸排気効率のアップ。バルブが軽いためバルブスプリングのバネレートが弱く出来るのでフリクションロスの軽減などこれらのメリットからもはやGSやメガスポーツといったバイクにチタンバルブは欠かせない物となっている。

メリットだらけのチタンバルブだがデメリットも存在する。「ステンレスの比じゃない製造コスト」ステンレスと比較した時、40〜50倍の生産コスト差があると言われる。チタンは性質上成形が非常に難しく、簡単に狙った通りの物ができず、尋常ではない生産コストがかかりそのぶん車体価格に反映されてしまう。

「強すぎる故に脆い」チタンは摩耗性と展延性が悪いという性質があり、滑りにくいため摩耗し易く頑丈で曲がりたり伸びたりしない反面、限界を迎えるどの前触れもなくボキッと折れてしまうデメリットがある。ただ、メーカーが採用しているチタンバルブはそんな弱点を解決するためバルブに特殊なコーティングをすることで解決している。GSやメガスポーツといったよりスペックを求められる車種にしか採用されていない。ハイパワー車にはチタンバルブが必要不可欠なのだ。

(記事:工場長)

**オイル交換・タイヤ交換**

**車検・車両整備は、**

**カフェにて受付中!**