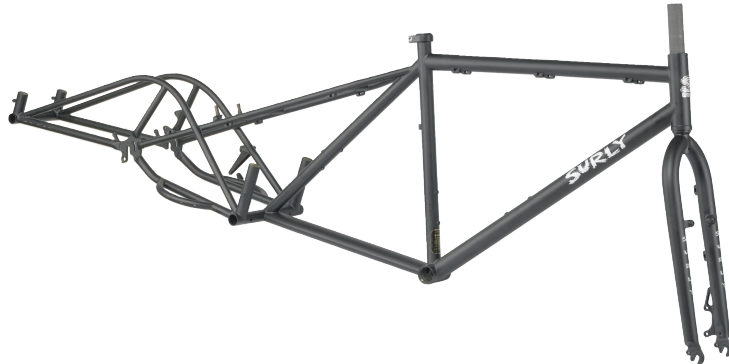


SURLY

Big Dummy™ Frameset (ビッグダミーフレームセット)



かなりの年数に渡って、サーリーはエクストラサイクルのカーゴバイクシステムの価値を信じてきました。エクストラサイクルのモジュラーコンポーネントを収容する特注のロングテールフレームを自分たちで作ろうとさえ思ったほどです。ですからエクストラサイクルの立派な人たちがこのプラットフォームを基にしたコンプリートフレームセットを設計したくないかと尋ねてきてくれた際、決断は至極簡単だったのです。

そんな訳で自転車で貨物を牽引する素晴らしき世界へようこそ。お客様はきっとパニアバッグになんとかものを詰め込んだり、メッセンジャーバッグの上に何かしら大きなものを括り付けたり、もしくは既にエクストラサイクルに乗られていたのではと想像しています。ビッグダミー/エクストラサイクルシステムを使うにあたり、サーリーはお客様が何かしら重大な荷物を運ぶためにカーゴバイクを組み上げる際にコンポーネントや工具を選ぶ手助けとなるコツやヒントの幾つかを知ってもらうのに十分な経験を持っています。

ロングバイクに乗るにあたり、多くの人がビッグダミーの乗り味がどんなだかを尋ねますが、基本的には極めて普通の自転車の乗り心地です。ジオメトリーは標準的なマウンテンバイクのそれに酷似しており、ボトムブラケットが若干高く、ホイールベースが長いという具合です。ボトムブラケットの位置が高いのは、ホイールベースの長い自転車ではクランクやペダルを地面から遠ざけないといけないためです。

- ・ 舗装路 - コーナーで長いリアエンドが障害物を越えて自転車の荷重が抜けるタイミングが若干違うのでカーブで乗り上げたり越えたりする時は注意が必要ですが、それ以外は普通の自転車と何ら違いはありません。
- ・ オフロード - ダミーデッキはオンもしくはオフロードでの使用を想定した設計ですので、オフロードでのツーリングや厳しい街中運搬での取り扱いにも十分な耐久性があります。お客様が気づかれることのひとつはご自身の体重が両方の車輪上にほぼ均等にあるということで、締まりのないコーナーを走り抜ける際もトラクションや摩擦は前後輪に同じ量かかります。そんなわけでタイトなコーナーの砂利道を叫びながら下る様子を想像してみてください。前後輪にかかる重量が同じこととロングホイールベースが相まって、信じられないほど安定した予測を立てやすいオフロード走行が可能です。お客様もすぐさまマートローウィルのような二輪ドリフトのコーナー走行が行えることでしょう。

当然のことながら後部に荷物を載せればリアエンドのトラクションは良くなります。荷重を抜いたりパニーホップで飛び越えるのは難しくなりますが、路面追従性が上がるので走破性を上げることが出来ます。

自転車での運搬 - 運搬の基本的な原則は荷物を低く設置し、左右のバランスを取り、しっかりと固定することです。キックスタンドのある側にまず荷物を積み、下ろす際はキックスタンドの反対側ということを忘れなければ、自転車がひっくり返ることはありません。最後の文章はもう2回ほど読み返して下さい。

- ・ 長いモノの運搬 - エクストラサイクルはサーフボードやカヤック、材木、はしごなどを積むためのロングローダーと呼ばれるアタッチメントを作っています。このアタッチメントを使うことにより長い荷物を前方へ移動させて後ろに出張ることが無くなり、前側に外に逃がすことでペダリングにも影響を与えません。以下へ飛んでみて下さい：<http://www.xtracycle.com/longloader-p-18.html>
- ・ 高さのある荷物 - は低いそれに比べ安定性に欠け、ねじれによる屈曲をフレームに感じると思います。自転車から降りる際はシートの後ろ側からではなく、前側からトップチューブをまたぐことを覚えて下さい。これはビッグダミーのトップチューブが湾曲している理由の一つでもあります。また乗っている間、自転車で立たないことで、自転車全体が安定します。
- ・ 重い荷物
 - 荷物を支える手助けにエクストラサイクルのHラックを使ってください。
 - Hラックを使わない場合、フリーローダー左側のバッグストラップと右側のバッグストラップをフライトデッキ上で連結、荷物を固定することで、Vラックがスナップデッキのテンションを緩めるのを防ぎます。
 - 左右の荷物のバランスを最適に保ってください。
 - ビッグダミーは90kgのライダー重量に加え、90kgの荷物まで積載可能です。
 - 止まる時は長めの制動距離を想定して下さい。
- ・ 幅のある荷物
 - 普段他の自転車では行っていた道幅を押し分けて進むことが出来ない恐れがあります。注意して走って下さい。
 - 尖ったものは内側に積み、隣接したフェンス、車、木、もしくは私に引っかからないよう尖った先は後ろに向けて下さい。

ホイール - 耐久性、入手の容易さ、このサイズの種類の豊富さと乗り味の良さといった観点からビッグダミーは26インチホイールを基にした設計となっています。

フレームのジオメトリーに関しては、カーゴバイクの標準的なタイヤサイズと見なしてきた2.1インチ(外径676mm)を基にした設計となっており、このサイズ近くのホイール、タイヤを使うことで最高の乗り味が得られます。カンチレバーもしくはリアナプルのリムブレーキを使う場合、ホイールは26インチの一択です。私たちは好奇心旺盛な連中ですので、以下全ての選択肢を試し様々な結果を得ています：

- 26" x 2.2 - 2.5"タイヤ - ビッグダミーに収容可能なタイヤの最大サイズは2.5インチ (シュワルベのビッグアップル/ファットフランク2.35"やマクシスのフックワーム2.5"を考慮) です。

長所：

- クッション性の増加は快適な走行性をもたらします。
- リム打ちバンク耐性
- トラクションの増加
- 路面の障害物に対するペダル、チェーンリングのクリアランス増加
- オフロードの走破能力

短所：

- スーパーファットサイズタイヤの少ない選択肢
- ローギアの際チェーンがリアタイヤに当たる可能性が高くなります。スクエアテーパーのクランクとボトムブラケットを選択し、長めのBBスピンドルを使うことでこの問題に適應出来ます。
- フェンダーを付けている場合、リアホイールの出し入れが若干大変かもしれません。フェンダーをフロントブリッジに取り付ける際はパンヘッド(ナベ小)型のねじを使って下さい。
- 大きなタイヤはフォークのトレール値を伸ばすので、操舵性が若干ゆったりとしたものになります。本当に大したことではありませんけれども。
- 転がり抵抗と重量が若干増えます。
- スタンドオーバーハイトが高くなります。

- 26" x 1.5-2.0" - 細めのタイヤは転がり抵抗も減り、このタイヤ径には良い選択が行えます。その他の特性は以下の通りです：

長所：

- 高圧設定、低い転がり抵抗、より早く走れます。
- スタンドオーバーハイトの低減
- トレール値が減ることによる若干クイックな操舵特性

短所：

- 少ないクッション、厳しい乗り味
- リム打ちバンクの可能性増大
- トラクションの減少
- 低くなるオフロードの走破性
- 路面の障害物に対してチェーンリングやペダルが近くなる

26インチホイールと比較した他サイズのホイール

- 24" ホイール - ビッグダミーで24インチホイールが使われることには警告という手厳しい言葉で忠告します。26" x 2.0"タイヤから24" x 2.2"タイヤへ変更するとボトムブラケットはおおよそ21mm(約1インチ)低くなります。これによりチェーンリングは縁石や丸太に近づき、クランクやペダルはもっと地面に近づきます。ペダルを動かしている最中に地面にぶつくと、身体と自転車に深刻な損害を引き起こします。オフロードで24"ホイールを装着して乗ることは明らかに推奨出来ません。

長所：

- フォークのトレール値が短くなることにより若干クイックな操舵特性に
- ホイールがコンパクトになることで横剛性が高くなる
- スタンドオーバーハイトの低減。これは短いクランクを使って以下に列挙する小さいホイールを使うことによる不利な面を認識するならば、最小の16インチフレームが大きすぎると思われている方達への選択肢となります。

短所：

- 回る際地面にペダルをぶつける高い可能性
- チェーンリングを縁石や丸太にぶつける高い可能性
- リムとタイヤの選択肢の少なさ
- 地面とのクリアランスを維持するためにボリュームのあるタイヤ(24" x 2.2"以上)を選ぶ必要がある
- ディスクブレーキを必ず使う必要がある
- 短いクランクが必要とされる可能性がある
- コーナリング中の地面とのクリアランスを良くするため、ローサイドプロファイルのペダルが必要とされる可能性がある
- タイヤの接地面が短くなることによる全体的なトラクションの減少
- オフロードでの使用に不向き

- 26"フロント/24"リア - 実験的にフロントに26" x 2.0"、リアに24" x 2.2"を履かせてみました。前後とも24" x 2.2"の組み合わせよりボトムブラケットの位置が若干高くなり、地面とペダル、チェーンリングの間隔も若干増えることから走破性も若干よくなりました。乗り味も悪くはありませんが、前後とも24" x 2.2"の組み合わせよりタイトコーナーでの回頭性が若干厳しくなります。

- 700c/29"ホイール - ビッグダミーのリアエンドに収容可能な最も大きな700cタイヤは28mmです (フェンダー込み)。見解としてこのサイズでは荷物を載せてリムを路面のこぶや縁石から守るにはボリュームが足りません。フロントに29インチタイヤを付けて走りたい場合、つま先が前輪に干渉する問題ととてもゆったりとした、厄介なジオメトリーを抱え込むことになるでしょう。それ故私たちも試してさえません。

ホイールの強度 - ホイールを選ぶ際、重量やお金を切り詰めたり節約しないでください。

- XCレーシングを意図したものでない肉厚のリムを使って下さい。
- 使うタイヤのサイズを収容可能な幅のリム
- より多い本数でヘビーデューティー仕様のスポーク (2.34mmパテッド、2.0mmもしくは2.0/1.8mmパテッド)
- 長期の耐久性と対腐食性のためプラスチックをお使いください。

ブレーキ

・ディスク

長所：

- 濡れた状況でも優れた制動力を発揮
- 長くて急な坂のある場所を走る頻繁に重い荷物を運ぶ人に適している
- リムのサイドウォールを摩耗しない

短所：

- 私たちが使ってきたディスクの大半はある程度キーキー言ったり音を立て、ウェットもしくはドライコンディションに依存しました。
- 一般的にカンチレバーやリアアブルブレーキより高価で、経験から言えば安いものを買おうと報いを受けます。
- 平均的なサイクリストにはお手入れが困難
- スモールパーツが簡単に手に入れにくい
- リアのディスクキャリアが突き出る関係上エクストラサイクルのフリーローダーバッグを削って穴をあけてしまう

その他：

- リアブレーキまで沿わせるハウジングの長さの関係で、油圧の流動による圧縮のほうがメカニカルケーブルの伸長よりも少ないことからメカニカル／ケーブルブレーキよりも油圧ブレーキのほうがより良い性能を発揮します。
- またリアのディスクブレーキホースを高品質なものにすることで、フロントとリアの効き具合を均すことが出来ます。
- ローターサイズ - 標準的な160mmローターの使用で問題や欠点は感じませんでしたが、ビッグダミーは必要性を感じるなら180mm、203mmのローターを収容可能です。

・カンチレバーとリアのリアブレーキ

長所：

- しっかりと調整、手入れがされていれば良好な制動力が得られる
- 通常はディスクブレーキよりも安価
- 平均的なサイクリストでもお手入れが容易

短所：

- お住まいの地域に長く急な丘があり、しばしば重い荷物を運び、濡れた環境を走る場合、望むべき制動力が得られないかもしれません。
- リムのサイドウォールがすり減る
- フロントブレーキよりかなり長いリアブレーキケーブルが伸びることからリアブレーキの感触が柔らかく感じられる

！フロントブレーキのみの使用は重い荷物を積んだ状態でフォークまたはフレームを破損させる恐れがあることに留意するべきです。スピードを制御下におくためには両方のブレーキを使って下さい。！

ギアリング/ドライブトレイン - 十分なローギアをもつ標準的なマウンテンバイクの駆動機構はオールラウンドな最高の選択肢となります。リアディレーラーのハウジングはめいっばい沿わす必要があるため、低摩擦成形の為されたステンレスケーブルの選択がシフティングを快適にする手助けとなるでしょう。W.L.Gore (ゴアテックス) 社のライドオンケーブルシステムをチェックしてみてください。このケーブルは密閉構造を有し、その他のケーブルよりも摩擦量がかなり低くなっています。また通常の自転車より1.5倍長いチェーンが必要となります。

内装ギアのハブとテンショナー - 135mm幅を持つ大半のシングルスピード、もしくは内装ギアのハブはビッグダミーで使うことが出来ますがチェーンテンショナーを必要とします。サーリーシングレーターのようなシングルブリーのテンショナーはチェーンステイの形状によって”プッシュダウン” (チェーンをブリーの下に通す) の位置でのみ機能します。小さなコグやすり減ったドライブトレインを使うといった場合、高いトルクのかかる状況下で歯からチェーンが滑り落ちるのを防ぐに足るチェーンラップ (たるみを取る力) が得られないかもしれません。またビッグダミーはRohloff(ローロフ)社のスピードハブも念頭に置いた設計となっています。Rohloff社のOEM2アクスルプレート用のタブは左側のリアドロップアウトプレートに取り込まれています。この仕様により長いトルクアームは必要なくなり、ハブの着脱が容易に行えます。取り付けにはM6 x 1で6-8mmの長さをもつソケットヘッドのねじが必要です。OEM2のアクスルプレートはねじの頭を指標にするので、ネジは頭がハブに向き合う側から挿入しなければいけません。OEM2アクスルプレート配置の詳細についてはRohloff社スピードハブの説明書を参照して下さい。

サスペンションフォーク - ビッグダミーに付いてくるフォークはアクスルからクラウンまで425mmあり、80-100mmのトラベルをもつサスペンションフォークとの間に互換性があります。ロングテールバイクにサスペンションフォークを組み込む前に考慮する必要があるとすれば、お客様の体重が通常の長さの自転車よりも前後輪のより真ん中に来るということです。これはリアホイールから幾らかの荷重を取って前輪に載せるという効果をもたらします。体重が82kgの場合、普通の自転車であればサスペンションフォークには総体重に対して25kgの荷重がかかりますが、ビッグダミーにサスペンションフォークを組み込んだ場合おおよそ半分の41kgがかかります。ですから変動した重量の増減分を補うためにコンプレッション側のスプリングを効果的に上げることでできるサスペンションフォークが必要です。さもなくばフォークは底付きを起こすか、とてもたるんだ乗り味を実感することになるでしょう。

その他 - ビッグダミーに乗って最初に学ぶのは異なる荷物をどうやって自転車に積むかということです。ご自身の意向を汲みつつ、以下の製品に投資してみてください：

- ・バンジーコード - 様々な長さのものを揃え、フックの径はフレームチューブを考慮した大きなものであることを確認して下さい。
- ・バンジーネット - オートバイ用のヘルメットネットが具合がいいようです。繰り返すとなりますがフックの径はフレームチューブを考慮した径のものにしてください。
- ・大きく重い荷物のための酷使に耐えるラチェットバックルの付いた荷締めベルト
- ・トーストラップ - この思い出の品を取っておいいた意味を知ることとなります
- ・ベルクロ - 夢中になってください

アクセサリー

- ・フェンダー - フライトデッキも体に水しぶきがかかるのを防いでくれますが、フェンダーを付けることで足やドライブトレイン、エクストラサイクルのフリーローダーバッグをよりドライに保つことが出来ます。言うまでもなく後ろに乗る人はあまり濡れないので感謝することでしょう。
- ・雪や雨はフリーローダーのバッグを透過するので、何かしらの防水で乾きやすいバッグに投資するのは良い考えです。これは目的地について荷物を降ろす作業を楽にしてくれ、同時に小さなものが偶発的に抜けにくくなります。

フレームの保護

- ・内側 - 錆を抑制する煮あまに油やエンジンに吹き付けるスプレー、日本で手に入れやすいWAKO'S ラスベネ、KURE 6-66など最初に組み立てる時や以降定期的に吹き付けるのは良い考えです。
- ・外側 - Vラックチューブにラバーブーツをかぶせることで、水がたまり錆びる要因となる内側への水分の進入を防ぎます。使い古しのロード用インナーチューブを10cmの長さに切り、エクストラサイクルのVラック上に巻き上げてフレームに差し込み、巻き上げた部分を下図のようにフレームにかぶせます。



1. フェンダーステイ周辺、フリーローダーバッグのストラップを渡す場所といったホットスポットにテーピングすることで、摩擦による塗装の剥がれを防ぐことが出来ます。



前



後

2. フロントブリッジチューブ周りに絶縁テープやインナーチューブのかたまりをタイラップで固定しチェーンガードを設けて下さい。



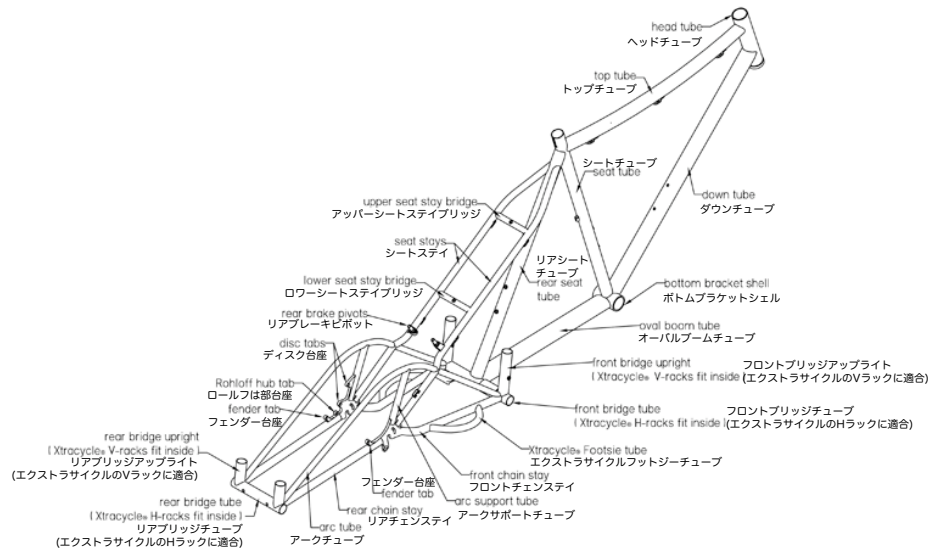
chain guard here
ここにチェーンガードを

デッキについて

1. 木製のデッキを使われる方は食いつきを防ぐため、新品の時に数回ポリウレタンかそれに近い何かしらのコーティングを施すと良いでしょう。そしてシートクッションやソーラーパネル、上下逆さまにしたスケートボードを加えてファンキーになってください。
2. シンチストラップで両サイドのVラックを囲うことでデッキのテンションを張って下さい。これはフリーローダーに重いものを載せて自転車を障害物にぶつけた際、勝手に開いてしまうのを防ぐ手助けにもなります。



フレームチューブの呼称一覧



ビッグダミーフレームプロテクションの挿入



このアセンブリは主に出荷の際、フロントブリッジチューブのダメージを防ぐために設計されました。しかし自転車の使用中損傷を受けたブリッジチューブやアップライトチューブをより良くする手助けの工具として兼用することも出来ます。プラグはどちらも片端がテーパー形状になっているので、フレームチューブの端を凹ませた時、柔らかいハンマーでこのプラグを差し込むことでチューブを修正することが出来ます。プラグの外径は正確な径に仕上げるように設計されていますので、アクセサリをきちんと受け入れます。

警告：挿入ボルトを過度な力で締め込むとチューブにダメージを与えますので、行わないで下さい。



トレーラーの取り付け - 膨大な荷物を牽引する必要がある場合、ビッグダミーフレームのリアエンドに BURLEY(<http://www.burley.com>)やBikes-At-Work(<http://www.bikesatwork.com>)の製品を取り付けることができます。

- 連結部にかかる荷重をニュートラルにするため、トレーラーのホイール上に載せるモノを均一にしてください。これによりビッグダミーのリアエンドに過度に載せ下しをすることがなくなります。

- シャープなコーナリングはビッグダミーのフレームがトレーラーアームに干渉する恐れがあることを心に留めておいてください。乗る前に干渉を確認し、トレーラーは自己責任で使用ください。

- 重い荷物を積んでの急ブレーキは自転車にジャックナイフを引き起こし、制御を失う恐れがあります。注意を払い、スピードは制御下に保ってください。

ストークモンキーによる電動化 - アメリカに拠点を置くクレバーサイクルはビッグダミーやエクストラサイクルに取り付けることのできるバッテリー駆動のアシストモーターを販売しています。モータースロットルの接続はタンデムスターカーのようにペダルに繋がります。モーターを使う際にはペダリングが必要とされますので、基本これはハイブリッド構造のヒューマン-エレクトリックシステムと言えます。

我々の一部はこのモーターを広範囲で使用し、自身の身体による動力が不十分であったり、単に街中をより速く簡単に通り抜けるといった特定の用途において素晴らしい効果を発揮することがわかりました。

クレバーサイクルのリンクは<http://clevercycles.com/>です。

注意していただきたいのはストークモンキーを挟むことによるフレームチューブの故障は保証申請を受け付けられないということです。ですから取り付けにはトルクレンチを使っていただき、どのような損害も自己責任とお使い下さい。

モアリンク：

ビッグダミースピュー

このドキュメントの頻繁に更新されたバージョンはこちらからどうぞ：<http://www.surlybikes.com/spew19.html>

トレイルメジャーメント

こちらのページにはトレイルメジャーメントがどういったものか、そしてそれが自転車のハンドリングにどのような影響を及ぼすかが解りやすく簡潔に書かれています。

長い自転車は異なる操舵性能を持つことから設計作業にも慎重さを必要とするわけで、これはビッグダミーに関して特に興味深い内容です。

参考までに26" x 2.0"タイヤを履かせた試験測定はおおよそ60mmです。

リンクはこちらです：<http://www.dclxvi.org/chunk/tech/trail/>

ハンドルバースミー

これを経験したことがあるなら、どうして起こるのか、そしてどのように回避するかに対する素晴らしい説明がここに書かれています。シミー現象はロングバイクではより顕著になるので、ここで関与しておく必要があると考えた次第です。

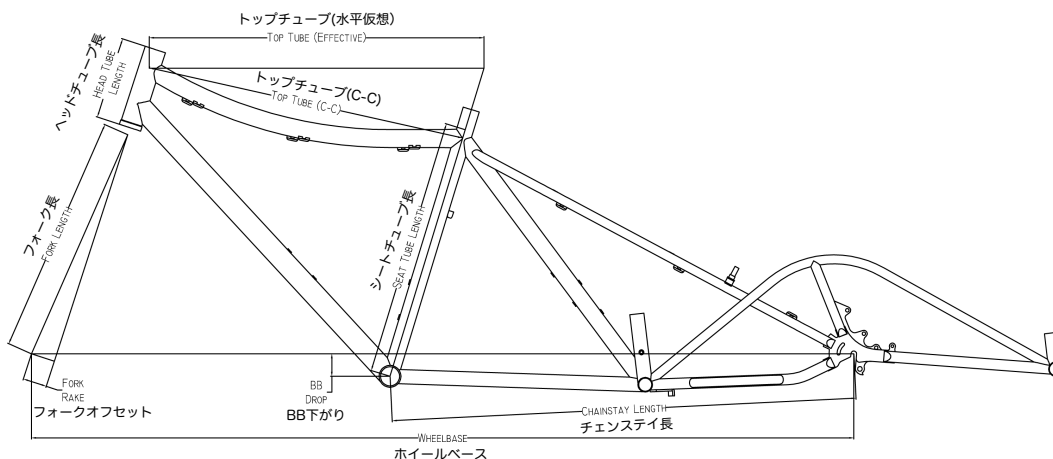
リンクはこちらです：<http://www.sheldonbrown.com/brandt/shimmy.html>

エクストラサイクル

このプロジェクトに際し、私たちはエクストラサイクルの素晴らしい人々と協力出来たことを幸せに思っています。彼らのウェブサイトはロングテールを取り巻く全ての主脈であり、閲覧には幾らかの時間を要するでしょう。

また彼らのオーナーズマニュアルはこちらからご覧いただけます：<http://www.xtracycle.com/media/manual.pdf>

ダミーフレーム：



Size	ST (G-T of top tube)		TT (C-C)		TT (Horizontal)		HT Angle	ST Angle	BB Drop		CS Length		Front - Center		Wheel Base		S. O. Height**		HT Length		FK Length		FK Rake	
	inches	mm	inches	mm	inches	mm	degrees	degrees	inches	mm	inches	mm	inches	mm	inches	mm	inches	mm	inches	mm	inches	mm	inches	mm
small	16.0	406.4	21.6	548.6	22.6	573.4	72.0	73.0	1.6	40.0	32.6	827.0	24.3	617.2	56.8	1441.9	28.4	720.8	5.1	130.2	16.7	425.0	1.7	43.0
medium	18.0	457.2	22.6	573.3	23.5	596.0	72.0	73.0	1.6	40.0	32.6	827.0	25.2	640.0	57.7	1464.8	29.6	751.0	5.7	145.9	16.7	425.0	1.7	43.0
large	20.0	508.0	23.5	596.1	24.2	614.0	72.0	73.0	1.6	40.0	32.6	827.0	25.9	658.2	58.4	1483.0	31.0	787.9	6.3	160.8	16.7	425.0	1.7	43.0
x-large	22.0	558.8	24.3	616.4	24.9	631.6	72.0	73.0	1.6	40.0	32.6	827.0	26.6	676.1	59.1	1500.9	32.8	832.7	7.0	178.8	16.7	425.0	1.7	43.0

シリアルナンバー： _____

ペンを握ってお乗りのサーリーのシリアルナンバーをすぐ書き留めて下さい。シリアルナンバーはボトムブラケットシェルの底部に刻印されています。このナンバーは自転車が盗まれたりフレームに関して何かしら質問がある際必要不可欠なものです。弊社は絶えず製品の改善を行っており、時としてシリアルナンバーが一つの世代と他を見分ける唯一の方法となります。

フレーム保証

サーリーのフレームとフォークは最初に購入された日から3年間の製造上の欠陥がないことを保証されます。

もし製造段階でとんでもない失態を起こし結果として製品に早期の不具合が出た場合、私たちの裁量により修理、もしくは交換を行います。この保証は製品を購入された最初の人にのみ適用され、譲渡はできません。言うまでもないことですが購入の日付が証明されなければ、保証問題は考慮できません。

サーリーは通常走行以外の如何なる走行により生じた損害、ならびに通常使用の結果生じた避けられない消耗、傷に対する保証も負いません。サーリーの製品は精力的に使用されることを前提に設計されており、購入者に丁寧に扱ってもらうことを期待していません。

体に対する生まれつきの脅威や、いつも足をトップチューブの上に投げ出すはめになる特質に私たちは責任を負えません。私たちは”乗れる”という現象に敏感ですが、正直なところそれを持ち合わせていません。

残念ながらペイント関係も保証の対象外ですし、私たちのある製品の欠陥により引き起こされたあなた自身もしくは他のあなたの製品への損害も負えません。最後になりますが製品に改造を施したり手入れを怠る方に対しても責任を負えませんし、そういった使い方をされている間に起こったことにも責任を負えません。私たちは説明することを嫌います・・・が今は21世紀です。私たちはトレンドに逆行する製品作りで知られていますが、多くの人たちが欠陥でない、もしくは保証規定に見合っていない製品を送り返してきたのを見ています。この規定を読んで自身で決意していただき、幾らかの時間と発送の費用を節約してください。あなたのサーリー製品に関してショップ共々保証検査の必要性があるという見解である場合、購入されたお店にレシートを付けて返品してください。電話やe-mailでの問い合わせには残念ながらお答えできませんが、私たちはあなたが再び自転車にまたがれるよう最善を尽くします。

その他の製品情報

モトクロスインターナショナル、もしくは本国のサイトをご覧ください。損はさせません！

お問い合わせ

ぜひご意見をお寄せください。

SURLY

Phone: 877.743.3191

Web: www.surlybikes.com

E-mail: derby@surlybikes.com

Where We Is: 6400 W. 105th St., Bloomington, MN 55438 USA