

K C A 研修会 2013 にて

作成：ヨコスカサイクリングクラブ
星野 成人（ほしの なりと）

故島田浩治さん（「ヨコハマサイクリングセンターシマダ」社長）と

Alex SINGER

アレックス・サンジェールのこと

はじめに

本文は、2013年7月21日に神奈川県サイクリング協会（KCA）にて主催した、「KCA研修会」に於ける原稿の表題に該等する部分を抜粋して再構成しました。

研修会は、KCA理事にしてYMCC執行部員でもあり、日頃からサイクル・ツーリズムの社会的貢献と地位向上に尽くしておられる大湖茂氏の強い勧めを受けて講師をお引き受けしました。

文中には、YMCCの創始者で在られます故島田浩治氏を通じて、現存する最期のフランス・スペシャル・メイドの雄で有るアレックス・サンジェールを手にする迄について1989年当時の事を記しています。

現在では、個人でフランス・パリの工房に出向いて製作する事が多くなった様に見受けられます。

島田浩治氏を始めとして欧州自転車事情にも精通している的確にアドバイスが出来る方が少なくなり、時代と共にビルダーの力量も最大限に活かしつつオーナーの夢も適える本物を手にする事も難しい状況に在ります。

単なるオーダー・メイドの高級品と同議語に捉えられ曲解されて、素晴らしいスペシャル・メイドの本質を理解されないまま「お任せの方が良く仕上がる」とする向きも有りますが、オーナーの人生観を最大限に反映して真剣勝負を挑んでこそ、生活に根付いた自転車趣味の道具になると考えます。

現在、執筆活動もしていますが、商業主義優先から文化面への配慮が希薄に感じ、真の愛好家に提言する内容から遊離している気がしてなりません。

研修会やこの場をお借りして、サイクリストに披露させて頂く機会を持てる事に感謝・感激！！しています。

僕も楽しいエッセンスを大先輩にお聞きする立場から、自分が継承し伝承する年齢にもなって来ました。

「床の間じゃない走るサンジェール」と「スペシャル・メイド論」により、当時の自転車店主のサイクリストとしての造詣の深さとサイクリングへの愛情、ツーリズム黄金時代の良さを感じて下さればと期待します。



司会の大湖氏と講師の僕



休憩時間に集まる愛好家諸氏

ヨコハマミナトサイクリングクラブのホームページに掲載して頂く経緯に尽きまして、執行部様より暖かい文章を頂戴いたしました。簡単ですが、お礼と代えさせていただきます。

YMCC (事務局大湖) より・・・

このたび星野成人氏により故島田浩治様 (ヨコハマサイクリングセンターシマダ社長) の自転車分野での資料提供の依頼がありました。島田社長は YMCC の創設者にして多くのサイクリスト育成にご尽力された当クラブ育ての親です。いまのわたしが微力ながらもサイクリスト育成に係っていただけるのも、島田社長の教えを受けお導きを得てのことです。

依頼人の星野氏は、自転車のスペシャル・メイド論を執筆するにあたり、ありし日の島田社長を偲び「アレックス・サンジェール」オーダーメイドに由来する 1989 年当時のエピソードを書きたいとの希望でした。星野氏は、写真を含む掲載許可について、島田婦人に快諾されたものの資料が散逸しているためかなわず、当会執行部に問い合わせがあったものです。同じ時期に島田社長のご命日墓参にて奥様にご挨拶したときの事です。

そのとき星野氏について話題がおよびました。ああそれならば、わたしも星野氏の文筆活動を存じ上げております。YMCC も協力して、星野氏が思い通りの作品を書きあげれば、きっと島田社長へのよきご供養になりましょう、という運びで星野氏との知己を得ました。

このとき星野氏が仕上げた作品は、島田社長の若き日を知る貴重な体験談であり、自転車誌だけでなく講演にもふさわしいテーマでした。おりしも KCA では、研修会講師の依頼先を探しているところでしたので、こちらもお引き受けしていただくことになりました。その後ふたりで講演用原稿を幾度も読み合わせし、完成度を高めて研修会開催に至りました。青年時代から島田社長にお世話になりながらも別々に活動していた二人が、30 年近い時の隔たりを経て、いま共同してサイクリングの啓蒙活動に注力している。これもひとえに亡き島田社長のご縁によるお引き合わせかと感無量の思いです。YMCC ホームページの場を借り、ここにクラブ間の垣根を越えて島田社長の優しいお人柄、サイクリストを育てる姿をお伝えさせていただきます。

1. アレックス・サンジェールの歴史

日本国内では言わずと知れたフランスを代表する自転車ビルダーです。1935年にフランスでは、コンクール・デュラルマンが始まりました。

デュラルマンとは、ジュラルミンという意味で、サイクリング車の発展を促した重要なコンクールです。

重量制限が有り、泥除けや電装、荷物代わりに錘を乗せ、タイヤサイズ等まで規定されたランドヌールで、決められたコースを走って、パンクから変速不良、不点灯などが出ると減点されていき、自転車の完成度を競うものでした。フランスと言えども、それに適う自転車は、自作するしか仕方が無い時代でした。

1938年11月30日より1台目(タンデム)を製作したのは、有名な話ですが、自らコンクール・デュラルマンやサイクリング・ラリーに出場し、優勝する事により知名度や完成度が上がっていきます。

日本のメーカー車でも当然の様にされているブレーキ台座や変速機やダイナモのブラケット等の直付け：ブレードオンも、破損やネジ込みの確実性を高める目的で工夫されて来た方法なのです。

現在全ての特許工作が網羅されているフランスの資料が1937年頃に有りました。

アレックス・サンジェールに跨るとい事は、自転車文化や歴史そのものを感じるという事なのです。

何かの一助となればと希望します。

コンクール・デュラルミン 第1回目ルート

1 日目 Grenoble—Col de la placette(587 m)—Les Echelles—Navalaise (427 m)—Col de l'Église—Chambéry(272 m)—Cote du Granier(1164 m)—Col du Cucheron(1139 m)—Col de portet(1326 m)—Grenoble(214 m)にて143km、標高差2200m。

2 日目 Grenoble—Saint-Nizier(1180 m)—Villard—de Lens(1023 m)—Cote Rousset(1254 m)—Die(430 m)—Col de Meusis et de Fan(999 m)—Vil—Grenoble 195km、標高差3200m。

3 日目 Grenoble—Allevard(475 m)—Agnellet(323 m)—Saint-Avre—Coldu Glandon(1924 m)—Col de la Croix de Fer (2058 m)—Saint Jean de Maziere (712 m)—152km、標高差2200m。

4 日目 Saint Jean de Maziere(545 m)—Saint-Michel(712 m)—Col du TEG-grape(1570 m)—Cote du Galibier(2656 m)—Bourg d'oisans(719 m)—Séville(390 m)—Laffrey(910 m)—Uriage(414 m)—Grenoble 153km、標高差2570m。

○ブレーキ	15点	減点
○ブレーキレバー	15点	#
○ブレーキアーチ	15点	#
○キャリア取付部	15点	#
○泥除	15点	#
○ポンプ	15点	#
○ダイナモ	15点	#
○フリスプロケット	10点	#
○泥除取付部	10点	#
○泥除クワイ	10点	#
○サドル	10点	#
○サドルベース	10点	#
○クランク変形	7点	#
○チェン	5点	#
○スポーク	5点	#
○ブレーキケーブル	5点	#
○変形クワイヤ	5点	#
○トークリッブ	2点	#
○フレーム変形	50点	#
○チェンジの変形が2段		#
以上不可能になった物30点		#
○移された以外スベ		#
アテ交換した物	30点	減点
○バー変形	20点	#
○ランプ変形	20点	#
○リムのヒビ割れ	15点	#
○タイヤチューブの許可	15点	減点
されたもの以外の交換		#
○チェンジの一段のみの	15点	#
不釣り		#
○コッターピン	10点	#
○ペアリング部の潤滑不足	10点	#
○ペアリングのガタつき及び		#
ゆりすぎ	10点	#
○ランプが前後片方しか		#
点灯しない	10点	#
○ランプバルブの玉切れ	5点	#
○車輪の変形	5点	#
○ブレーキの不釣り	5点	#
○リムの凹み	5点	#
○フレーム、フォーク、クランクシャフト、		#
ハブシャフトの折損は失格。		#

コンクール・デュラルミンのマシンの規定と採点規程

●自転車重量
9号まで0 18kgで350点減
タンデム 18kgまで0 27kgで380点減

●エタップの平均速度 (1935年、4エタップ)
14km/hで15点減
18km/hで0
24km/h 24点増
(第2回目からは平均速度は20kmに定められ、それを越えたものは得点され、一区内でも15km/hを下回ったものは失格となった。)

●トラブル

○ハンドルバー	50点	減点
○チェンジ	50点	#
○リム	50点	#
○フリ	30点	#
○クランク	30点	#
○チェンリング	25点	#
○ゼラー	25点	#
○ペダル	20点	#
○キャリア	20点	#

これらの採点は各エタップ毎に行われる。さらに次のエタップの後までトラブルが直ってなければ更に追加減点。トラブルは走行中の修理に限られる。各エタップのゴール地点では、自転車はそのまま検空場に持ち込まれ、成員、自転車製作者はシャットアウト。この他、軽量化のためのピラーの突出が規制され、それはフレームと車輪のクリアランスまで及んでいる。なお、内装式エキスパンディングは得点になるといふようないくつかの決りもあって、重量と変形に対する兼ねあわせの採点配座も見られる。又タンデムは、荷物を4号、エキスパンディングブレーキの使用が決められている。タイヤはW/Oで幅40mm、38mmでは20点減点。38mm以下は失格となっている。

1. 1 自転車の美しさ

「走るサンジェール」をテーマに、スペシャル・メイド製作のエピソードを交えて披露していきます。僕は、覚えたての頃から乗り味とフォルムを重視します。

他人の自転車のフォルムを見れば、アマチュアの甘い感覚ですけれど無意識にスケルトンや組付け等から技量と乗り方を推測します。

遊びですから、綺麗にまとめ上げて、且つ、乗車フォームも決まって本人も乗って楽しい様にするのが理想で、乗り味だけから入るとコンポジションが飛んでしまう気がします。

「格好が良くて走る自転車」これが理想です。

学術的観点から述べさせていただきますと、自転車は、「芸術」では有りませんが、ジョセフ・アディソンの「法則に依拠する天才／しない天才」とする1711年の芸術論からジョシュア・レイノルズの「新古典主義」の芸術教育論とウィリアム・ブレイクの「ロマン主義」の天才論に発展します。

これを僕なりに自転車製作に置き換えて見ますと、過去一切の様式美を受継ぐ事で、学習し其処から磨き上げれば誰でもその時代に評価される良い自転車が作れるとする「新古典主義」と、生得性の発想を重視し、創造物なのだから真似が出来ないとする「ロマン主義」は、天才は教育可能で有るか否か？という問題から才能に関する知的所有権、サンジェールのオリジナル工作やパーツにまで発展していきます。

これが過ぎると前衛的で価値判断を越えてしまい理解不能となって埋もれてしまう恐れもあります。



其処で、ショーペンハウエルの彼の主著「意志と表象としての世界」(Die Welt als Wille und Vorstellung, 1818/19)の第3巻「表象としての世界の第二考察」を僕なりに解釈して「伝統に影響された好み」に縛られて創造性を失う部分に着目し「天才性とは、世界に存在する全ての観点から容易に客観的認識が出来る純粹認識主観」が出来るとしました。

よって、客観的視点ならば創造主が説明をする事により天才性は理解可能としました。

これから判る様に、彼は、どちらかと言えば保守的芸術性である「新古典主義」の方を支持している様に見えますね。

有る意味、走るサンジェールの自転車は、「道具」という本質的な部分を前提にして、僕のアプローチは、経験的(法則的)な古典的・芸術性/機能性の良さの中に独創性を破綻無く取り入れていく事に他ならないので、ショーペンハウエルの発想を師事しているかの様ですが、そう単純では有りません。

独創性といっても、部品一つとっても数個しか無い物になると一品製作と区別が付きませんから、希少部品と認知される程度に普及している方が大衆受けするとも言えますが、此処では追求しない事とします。

自転車も、買う物や与えられるものではなく、自分の走りを体現する物を創作する意味においてはクリエイティブな芸術行為になり得ると信じています。

興味が有りましたら、ネオ・クラシックやアン・オリジナルという言葉で簡単に片付けずに、芸術天才教育論から眺めてみるのも面白いと存じます。

1. 2 「床の間」の捉え方 骨董部品の意味 走る楽しみ

走るのに重要なのは車輪と3点と思っています。

3点とは自転車と身体が触れる3つの「ル」、ハンドル/サドル/ペダルです。

変速機が確実に動作し、常用速度に見合ったブレーキ・コントロールが出来ればサイクリングには十分です。身体が覚えて乗りこなす訓練の方が大切です。

だからニベックスのリア・メカにオリジナルのフロント・メカやブレーキなんて遊び心も許される訳です。ラインナップの一つとして捉えても愛好家とすれば一興で楽しさ満載でしょう。

日本人特有の趣味形態の一つとすれば、これは何台もサンジェールを保有する多くの仲間や友人を代表して、「シクログラフ」初号での大きな誤解の反響だと申しておかなければ・・・これだけはオリビエ・スューカ氏を含め編集部/日本全国の愛好家に述べておきたいと切に思います。

シクログラフでの「床の間：トコノマ」に対しての僕なりの答えです。

希少部品を数えて単純に眼に映ったままを愛でて珍重するとか、単純に最新部品じゃないから性能に劣るでは無くサンジェールの文化や歴史を汲み取って欲しいですね。

それを感じたいから、雑誌の写真で満足するのでは無く、所望したい/乗ってみたいくなるのでしょうか。

その場合、サンジェールの良き時代のオリジナル・ブレーキや変速機等をフル・アッセンブリーしたモデルを強く希望するのも良く理解出来ますし、僕のように自分が慣れ親しんだ70年代の部品を持って来て、組付にも全知識を投入して仕上げ、その良さを乗って楽しむ。

僕の自転車は、オリジナル・ステムやシートピラー等に押さえた無難な実践モデルで仕上げましたが、一点、サンジェールのブレーキング・システムについて僕なりに考察して、オリジナル性の意義について触れたいと思います。

このブレーキは、巷では、不評とされていて下記理由が挙げられます。

- ① ブレーキ制動能力からブレーキ・シューの変更等により性能向上をしようとする直付け台座の強度不足により破損に到る事例が、まます見受けられる。
- ② コイル・スプリングが連続使用性で劣る。
- ③ 剛性不足から共振による「鳴き」が発生して、治療したくても改善が見込まれない。

ですから、「床の間か否か？」を判定する際、自転車雀から真っ先に「ブレーキは、何を付けましたか？」と聞かれたりもします。



何故、この様な劣悪品！？をサンジェールは、創ったのでしょうか？

- ① サンジェールは、ワイヤーを出来るだけフレーム体に近づけて綺麗なフォルムを出そうとしている。
- ② リア・ブレーキを倍力システムにする事で、引きの軽さと効きに寄与する方式を採用した。
- ③ フロント・ブレーキは、「カンチ式」のままとしてマイルドさを残した。
- ④ シマノVブレーキの一部で採用していたリニアプル式とは異なるものの平行スライド式によりリム面に対して力学的に有利な理想的設計を模索した。

※シマノVブレーキ 一般名/リニアプル・カンチレバー・ブレーキ 便宜上、文中V表記とします。

此処で着目したいのは、「フロントとリアの効き具合です。」

停止行為を行えば運動力学的に見て前輪荷重にシフトしてフロント側にダイブする現象が生じます。

これを防止するには、穏やかにコントロール出来るカンチ式が有利です。

そのままリア側にも採用すると、総合的なブレーキ・パワーが足りなくなる事が容易に想定出来ます。

これを倍力にしてバランスを取ります。

副次的要素として、握力も半分になりケーブルの抵抗を減らしてフロント・ブレーキと同じフィーリングに近づけて、より効き目感を出す事が出来ます。

効きが強いセンタープル式に置き換えると、制動力で満足してもフロント側が強くなってしまいます。

Vブレーキの様な効率性を追求すると、レバーの可動が急峻で、且つ、軽くなりコントロール性が不足して簡単にロックしてしまいます。

設計開発思想からアレックス氏の意図を汲み取っていくと、先見性や創意工夫が見えて来る・・・そういう見方も有るのではないのでしょうか？

実は、この方式を真似て僕の東叡社のカンチ式に採用してみると、上記に挙げた良さを体現する事が出来、満足のいく結果となりました。

※高制動になるとブレーキ台座周辺からステーにダメージを与える場合が有ります。

ブレーキ本体の剛性／耐久性等も含めて安全性等を検証しつつ導入する事をお奨めします。

柔軟で豊かな発想力により人生経験の全てを活かせるかがスペシャル・メイドの成功を決定するのではないのでしょうか。それが生活に根ざした自転車遊び／道楽の極みだと思います。

乗り味とは、フレームばかりでは有りません。部品固有の味が有りますから「使ってみたい」とか「軽くしたい」自由にやられたら良いと思いますが、チンドン屋のアッセンブリーにならない様にします。

サイクリストの皆さんですから、いらっしやらないと思いますが、トラック・レーサーに無理やりブレーキとライトを付けて走るのは、乗っても楽しくないですね。自由と言っても限度が有ると思います。

サイクリストで有れば、貴方にとって精通している時代のサイクリング車でサイクリングするのが極めて自然で有り、愛馬と共に峠や林道を駆け抜けるのが旅の醍醐味のの一つかと思います。

1. 3 お国柄による違い

最初にスペシャル・メイドの捉え方を触りだけ述べて見ます。

フランスでは、「Cadre Sur Meurse：貴方様の身体寸法に合わせてフレームを作る。」と言います。

普通、自転車のマイヨーに相当する背広や自転車に該当する革靴をオーダーする時に、オーナーが留意点の指定範囲を越えて細かく寸法形状まで指示するのは考え難いと思いますが、日本の場合ユーザー・メイドが存在します。それは双方の技量バランスも有るかと思います。

僕が製作した頃のフランス工房では「うちの自転車が欲しいのでしょうか。乗り味を楽しみたいのでしょうか。だったら部品も含めて誂えますよ！！」との考えですから、肝要な所になれば頑として譲りません。

オーナーが「違う部品や工作を・・・」と言っても、ひと言「ノン」でお仕舞いです。

工房の経験から良いと考える部品を、性能が出るフレームに付けて渡す責任が有るとの考えです。

当時、シマノ・ジュラエースをサンジェールに売り込んだ営業マンにも「実績が出来て良品だったらアッセンブリーするからね。」とエルネストが返答しています。



島田さんも同じ考えでしたから、就職して間も無く東叡社をオーダーした時に、これぞという自転車を納車する時は、シールを渡してくれました。

最初は、フレームのシート・チューブ下に付けなよ！！と言われましたが、一番目立つ後ろの泥除けに貼りましょうよ！！と言いました。

わざわざ島田さん本人に貼って頂きました。

今でも、「オッ、シマダか懐かしいなあ！！」と、事有る度に色んな方から声を掛けられます。

島田さんの所からサンジェールを注文した意味は、シマダのアレックスと言う事も含まれているのです。

1. 4 旅目的と快走目的との違い

僕が、小学1年生の時に、舗装路の普及率、日本：63%、英国：91%と本で読みました。

確かフランスは83%だったと思います。何で覚えているかというと、当時、ドブに白い消毒剤を撒いたりして「日本は、まだ遅れているな。」と、興味が有ったからです。

今日は、サンジェールを持って来ましたが、見ての通り、車輪は、ロードレーサーと同じ規格です。

フランスでは、ブルベ・オダックスやブルベ・ランドネが早くからスタートしましたから、既にタイヤが細いものも多く乗られています。「何故、日本からの注文は、太いタイヤばかりなのだろう？」60～70年代の会話です。

僕も、サンジェールを作る時は、長く乗る点や将来の道路事情と脚力もイメージして車種選定をしました。

「細いのは全部ロードで快走用途」の既成概念から少し外れてみたら如何かな？と披露する事にしました。

僕のサンジェールは、日本語でシクロ・スポルティーフと呼ばれるものです。

フランスでは、その単語は有りません。タイヤが細くても太くても「ランドヌール」です。

旅を基準にして自転車を作ってきます。ここに感覚の違いが有ります。

サンジェールが最も得意としている車種が、この快走ランドヌールです。

日本では、未だに、細ければ快走用、太いと本格的旅行車と識別する方がいらっっしゃいますが、自転車は、そんなに単純なものでは無いと考えます。

自転車に乗っている時間の方が降りているより長い・・・そういう者の為に用意すると彼らは言います。

サンジェールとは、長距離を走って初めてその良さが判る本格的な旅用自転車なのです。

僕のような小さな体型では、700Cのホイールでマッドガード付きをまとめ上げるのは、かなり困難でしたから伝統と格式の高いサンジェールの手腕に期待しての車種選定でした。

この点は、島田さんと何時間も何回も自転車談義をして決定した重要事項なのです。

例えば、まだ若い頃でしたから、雑音にも敏感です。

当時は、太いタイヤに砲弾型で無骨な中級部品で気兼ねなく使うのが本格的サイクリストであって、スマートなフレンチ・タイプは似非リストか！！の雰囲気が支配していましたから、取りも直さず、「細いタイヤだと競技用には、基本性能で適わず、旅行用には、踏破性や信頼性に欠けた中途半端な使わない自転車になるのではないか？」

島田さんに、この固定観念についても率直にぶつけて見た処「だからサンジェールなんだよ。心配しなくても大丈夫！！この僕が良く自転車に乗ってくれる君に薦めるのだから。」真のサイクリストが発する言葉の重みを感じつつ信念から来る自信を知って、霧が晴れて清々しく気分爽快になりました。

ようやくコンストラクターして下さったエルネスト・スューカ氏と同年齢になって来て、フレーム剛性感も含めて、益々、身体に優しく踏んだだけ走る推進力の良さ、二日目に疲労を残さない自転車・・・この有り難さを体感出来る年頃になって来ました。

「サンジェールだからと変に意識せず末永く乗れる自転車にしなさいよ！！」との、当時の島田さんからのアドバイスが、長年に渡り乗り込んで来て時が経てば経つほど心に浸み込みます。

2. 島田浩治さんのこと

時は、1989年（平成元年）5月27日、横浜事務所を間借りして数ヶ月程、研究開発をしていた時期がありました。

忙しければ、19:00の閉店間際に横浜西区のヨコハマ・サイクリング・センター・シマダに行くのが日課となっていて・・・「最近エルス（ルネルスともおっしゃっていましたが）も無くなったし、最期のフランスの名車としてサンジェールも何時無くなるか判らない。今、作っておかないか？」と島田浩治さんに、やんわりと薦められたのです。

一年前にフル・オーダー・ランドナーを製作していて軍資金の問題もあり、「出来上がる迄の2年間に何とかすればいいんだから。」と一歩も譲らず、今回で、もう数回も説得されていました。

閉店時間もとくに過ぎて半分シャッターも閉まり店員さんも帰宅されていて、静寂の中で2人の声だけが店に響きます。

フト気が付けば21:00になろうとしていました。



ヨコハマミナトC.C. 提供

2.1 フランスの自転車に乗ってみる

サンジェール注文から遡って、中・高校生のもっと若い頃、島田さんのルネ・エルス/デモンターブル乗車体験がありました。

シートサイズ520mmの深緑メタリック。「12.3kgかな？少し重いかな。」なんて照れながら「普段乗っているのより大きめだけれど跨げるよ。乗りなよ！！」って言ってきて、わざわざ店に天吊りして有るのに店員を使わず本人が降りて跨らせてくれました。

見ていたお母さんが、「お父さん危ないから止みなさいよ！！」なんて・・・そんな気さくな島田さんですが、初対面の時は、十代半ばの若造でしたから「僕、自転車組めるの？車輪は？ふん出来るんだ。」と、まず聞かれて・・・お店には、常連さんがついていた時代です。

若いのに珍しく？店頭で陳列されていたトゥー・クロメ（オール・メッキ）のジェントルマン（プロムナード型）のルネ・エルスや茶色のジョー・ルートン、赤の車体に（サンツアー）シュパーブPROのゴールドとブロンズの限定カラー・セットを付けた、昔、島野の中村さんが自分で仕入れた1972年製のヒッチンス（ヘッチンと今は言いますね）の事を尋ねたりして、「若いのに好きなんだな。」と

島田さんに可愛がられたみたいで、島田さんが忙しい時は、奥さんと会話して待っていて、小1時間もして手透きになるとアラビア絨毯の引いてある自室に招いてくれて海外の事情など拝聴していました。

当時は、東叡社でデモンターブルの注文を受けていない時期だったかと思います。

そんな意味でも「貴重だなー」と感じながら、分割式のデメリットは無いのだろうか？と先入観を持ちつつ試乗した感想は、普通にスーッと走ってしまいました。

それよりもハンドル・バーのしゃくり具合とレバーの微小な上方向へのずれ方・・・これが気になっちゃって。島田さんの組付けにケチを付ける事になるのでは・・・と逡巡したものの好奇心には勝てず「向こうで組んだままだよ。」と、大先輩に、やっとの思いで聞き出しました。

確か僕が注文する頃には、アレックス・サンジェールも店頭にあったのですが、サイズが違うからな！！とおっしゃられたのも有り、何となく乗る機会もきっかけも無く、このエルスの乗車感覚だけが頭にありました。



今考えると、脚に来ないマイルドな乗り味と直進性の良い安定感の有る作りで、ちょっと国産には見当たらない味付け・・・これが頭の片隅に残っていて「あのしなやかな乗り味が楽しめるなら作ろうかしら。」なんて、島田さんに生意気にも答えていました。

それで、もう一回だけと、せがんでサンジェールの注文中に乗せて頂いた様に記憶しています。

今の子が「当時の舶来車なんて見る影も無いとか、所詮、金持ちの道楽」と、心底体験もせず、ひと言で切っ捨てるのは簡単ですが寂しい気がします。

島田さんから「ヨコハマミナトに入らないか？」と誘われましたが「実は卓球でチャンピオン・スポーツを目指しており、トレーニングと気分転換も兼ねて自転車に乗っています。試合や練習で参加出来ないので、ご迷惑になりますから。」と辞退しましたが、こうやって思い出話をK C Aとする事になるのも何かの御縁なのでしょう。

2. 2 指定のポイント

「細かい寸法は、余り言わない方が良いのが出来上がってくるから」と聞かされていたので、「エルネストが、今、実際に一番良く乗る、もしくは、現代の舗装路を考慮した考えうる最良の乗る為の自転車。それを作ってくれないものか。」と但し書きして注文したのです。

注文後も、島田さんにエア・メールのやり方をお聞きして何度かエルネスト氏とコンタクトを取りました。

駄目ならば何台も作る発想を持っていれば良かったのですが、当時は、3台に1台程度しか出来上がって来なかったのです。無理に細かく面倒な注文をして機嫌を損ねるヴェテランも多かったと聞きます。

その位の熱心さが無ければフランス物が適わなかった時代です。

短い人生、最初にスペシャル・メイドを作れば、それだけ早くから長く一級品を楽しめます。

回りからは、「若造のお前に何が判る？」と言われたけれど、僕だって、もう（やっど？）15年修行して来て乗ったモン勝ちでしょう。

当時でも20代でアレックス・サンジェールを注文したのは、僕位だと思います。

「俺には、まだ早いとか似合わない」となり「何時か欲しいのだけれどね！！」となると一生涯、手に出来ず縁遠くなってしまいます。

逆に、自分で欲しいと懇願した時には「一見さんでは受け付けられないよ。」と言われかねない。それもチラッと頭をよぎりました。

「いつかはクラウン」を文字って、自転車愛好家だと「・・・トーエイ」と言います様に、相応しいか似合う年頃か？東叡社をオーダーして1年も経たないのに仏ランドヌールともなれば尚更ですから、注文の途中を承知で、念の為、島田さんにお尋ねしました。

島田さんの奥様が横で聞いていて「星野君なら平気よー！！貴方、育ちが良さそうだもの。それに、お父さんが薦めるのだから。」と、京都弁で肩を押して下さる横で黙って頷いておりました。

実際に儲けが一銭も無いにも係わらず、奥様からも親身なる御厚意を頂戴し、身に余る光栄と申し訳無い気持ちで交錯しながら、素直に受け取って注文を先に進める一幕も有りました。

サンジェールでは、肩幅/腕の長さ/身長/股下寸法720mm(Qファクターを意識して脚を開いた数値)とシートチューブ/トップチューブを提示します。

既にロード・レーサーからキャンピング車等の経験で、股下寸法に関わるサドル~B. B.: 637ミリ ハンドル・フーデット位置~サドルセンター: 718ミリ・・・これは普遍でしたから寸法は測らなくても語る事が出来ました。

ダニエル・クレモン氏の文献によると、靴のプレートやペダルの高さで違って来ると断りつつ、僕の身長だとサドルは12センチ(シードピラー: 5センチ)でステム高さ3センチと有ります。

約5.5センチの約2.5センチになりました。

僕の上腕・前腕、大腿・下肢の比率が欧州人体型なので、シート・サイズ一つ取っても日本人より10mm程長いみたいです。

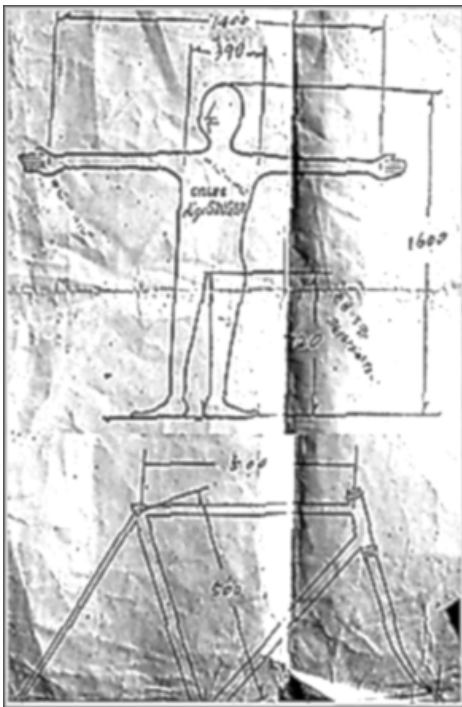
これに加えて・・・

- ① 常用速度と回転数
- ② クイック・デバイジョンは、上バーを持つので必須
- ③ ライディングフォーム（フランス語では、説明出来ないの乗車写真を送ったかもしれません）
- ④ 身長と腕の両端、股下寸法だけだったので、体重53～55キロ

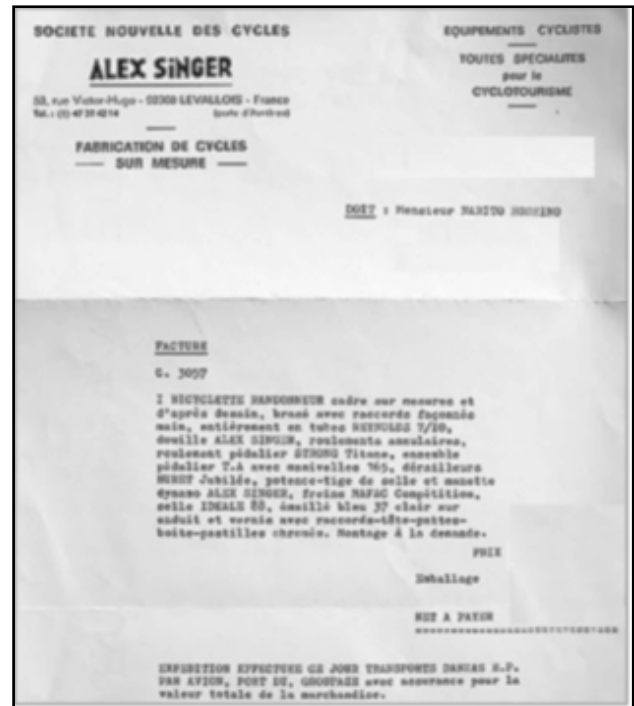
これ以外は、お任せです。

寸法も然る事ながら、もっと大事な部分は、「どんなフレーム・パイプで乗り味を出してくるか」
 軽量だから持って軽く仕上げてくるか・・・イヤイヤ、かっちり走る様に乗って軽く疲れない剛性感と弾力の有る自転車になれば楽しみだなあ！！と、夢は大きく膨らみます。

☆寸法表



☆請求書



☆パリの工房にて



2. 3 フレーム・パイプ

島田さんと相談して0.5/0.8のレイノルズ531と書いてみましたが、結局、デザイナーズ・ブレンドと言うビルダーが選択出来る「ごちゃ混ぜ仕様」で来ましたから、請求書では0.7/1.0とタイプされていて良く判りません。

バテッドを叩いて調べて見ると・・・

サンジェール専用のSRフォークとなっています。今は、やっていません。

フォークは、自転車の命ですから、曲がりの格好が悪いからと東叡社で作らせて持ち込んだ方を知っていますが、受けるエルネスト・スューカも問題ですが信じられません。

僕の自転車は、ビルダーだった1993年11月に永眠したローラン・スューカの晩年に近い作品です。

フォークのくだりは、ご逝去されてからの事で、まだ血気盛んな年頃でしたから「サンジェールも落ちたものだな！！」と思いました。

少しサンジェールを知っている者だと「ローラン作ですか？」と聞いてきます。

それに間に合ったのも、全て島田さんのお陰です。

製造番号は、3057番でしたが、注文したのは、記念モデルの3000番よりも先でした。

ですから、ローラン作は、凡そ2000番台迄と認識しておれば良いかと思えます。

便利と言えばダイナモ起倒レバー。

安全面を考えると小区間のトンネルとか夜間だけじゃないですからね。曇り空とか薄暮にも有効なので、僕の所有車は、メーカーを問わず全て装備しています。

当時は、部品を持ち込んでもメッキの有無等の違いや特殊工作の多少に関係せず「支払い額が一緒。」と島田さんから聞いていたものの「メッキは、フレーム性能とか生地が痩せる」と思っていて「ドブ付けメッキも重くなるし・・・」と逡巡しました。

けれども「東叡社が塗りなのだからメッキにしなよ！！フランス車らしいよ！！」って。

メッキ・メッキと騒いだのか、ヘッド迄ワンピースのメッキ仕上げになりました。

クラウンや巻きステーも一般的な物と違っていました。

一台一台の手作り製作を乗り味の妙味と見るか、ロスト・ワックスで手やすりの手間を省き生産効率と精度均一性を高める近代的手法を取るか、優劣を競わずに互いの良い部分を活かす形でオーダーを捕えるのが柔軟な姿勢としておきます。

「部品のグレードも価格を左右しないから、それも考慮してシートを埋めて来なさい。慌てずに十日位のんびりで良いから。」それで三日後には「未だなの？」って言われ、慌てて夜なべして翌日に持参しました。



2.4 僕にとってのサンジェールの存在意義

島田さんは、僕が、「サンプレックス・レコード60等の希少部品を見たい。」と言っても、「君は、そういう嗜好・趣向性じゃないでしょう。」と、ひと言。

時を同じくして、島田さんは、ディレイラーコレクション81の188ページに「タケノコ変速機を求めて」なるエッセイを上梓して、その件もお聞きする流れの中での会話でした。

それではと、ずっと目を付けていた1975年発行のダニエル・ルプールの本を・・・と言ったら、「持って行きなさい。」

部品なら幾らでも分けてあげるよ。「それなら店に有るジョー・ルートンが520mmだから、それを乗るかい？」そういう縁と言うか運命と言うか。「コレクションに走らずに部品は、必ず自転車にして乗りなさいよ。」と教わった気がしました。

部品一つとっても、こういう心の会話が有り、何に如何使うのか？答えられないならば「ただ稀少なら止めておきなさい！！」そういう原点／起点があって今の僕が有ると思います。

人との出会いとは、こういう事だと考えます。

文化を伝承の意味から、故島田浩治氏とアレックス・サンジェールのつながりを是非、参考にして頂きたいと思って述べました。

「サンジェールを死蔵せず、ちゃんと乗る子だから勧めたのであって、誰にでも声を掛ける訳じゃないよ。」とも、おっしゃってくれました。僕の自転車趣味の歴史の中でも望外の賛辞です。

それにしても何故あれ程まで作りなさいよと勧めたのか今でも判りません。聞くほど野暮でも無いですが、本当に有り難く思います。宝物でも有りますし、其れからの自転車作りの指針にもなりました。

サンジェールの中でも凄いフレームだと、エルネスト氏の自転車に似た仕上げになっている点は、ラインナップ本が発売される前から薄々感じていました。

個人的に注文したら、素晴らしい自転車は、手に入らなかったと思います。

若い内は、自由時間も多ですから色々と研究し模索して、其処からスペシャル・メイドに進まれ自転車生活を末永く思う存分に謳歌して欲しいものです。

これから研鑽を積まれる方に、僕の真理に合致する随筆が有りましたので自分流に解釈してみました。

徒然草・第百五十段

能をつかんとする人、「よくせざらんほどは、なまじひに人に知られじ。うちうちよく習ひ得て、さし出でたらんこそ、いと心にくからめ」と常に言ふめれど、かく言ふ人、一芸も習ひ得ることなし。

訳：これから自転車を極めようとする者の中で「上手く出来ない時期は、下手に自転車をやっていますと言わないでおこう。密かに何度も練習してから披露する事こそ、たいそう粋なやり方なのだ。」と日頃から言う様な、兎角そんな者に限って、何も身に付かないものです。



未だ堅固かたほなるより、上手の中に交りて、毀り笑はるゝにも恥ぢず、つれなく過ぎて嗜む人、天性、その骨なけれども、道になづまず、濫りにせずして、年を送れば、堪能の嗜まざるよりは、終に上手の位に至り、徳たけ、人に許されて、双なき名を得る事なり。

訳：未熟で全く半人前の頃から、諸先輩の輪に飛び込んで、罵られたり笑われても恥ぢかしいとも思わず、冷やかな時期にあっても自転車を愛好し続ければ、才能、その見込みが無くても、自転車に飽きもせず怠けずに、年月を重ねる事によって、器用なだけで漫然と過ごしていた者よりも、遂に第一人者の位置に到達し、品格にも優れ、人にも認められて、類稀無き名声を得るものに相違ないのです。

天下のものの上手といへども、始めは、不堪（ふかん）の聞えもあり、無下の瑕瑾（かきん）もありき。されども、その人、道の掟正しく、これを重くして、放埒（ほうらつ）せざれば、世の博士にて、万人の師となる事、諸道変るべからず。

訳：世に一流と言われている第一人者であっても、最初は、全く素質が無いと噂される時期も有り、致命的な失態も有りました。されど、そんな者でも自転車道の規律に正しく、それを重要だと考えて、勝手気ままにやらなければ、世の中の知識人として、万人の師匠となる事は、どんな道でも変わる筈が無いのです。

それでは、折角、自転車を持って来ていますから、オーナーである僕が、研修タイトルの「サイクリングと旅」に関係性の高い部分のみを取り上げて説明を試みます。

☆ 泥除けの事



メカの保護と乗車員への配慮が有ります。
ルネ・エルスは、マッド・フラップは付かないのが多いですね。
風の抵抗軽減・・・泥除けも、ワン・サイズ小さくガード・クリアランスを5mm狭く付けて来ます。格好も良いから。
サンジェールは、ガード・クリアランスは広めで日本的です。フラップも付けます。
ですが、オリジナルが付いてくるのは珍しいみたいですから、ラインナップ本だと殆ど付いて来ません。
雨天で走れば、その効用は、嫌でも分かります。
フランスと、ひと言で言っても、それぞれ個性が有ります。

☆ LEDライト・バルブ



オリジナルのダイナモ交流用E10ソケット型のLED球を使っています。
スピテ#2932（一般的にはソービッツのピンポン球とかお団子ライト）に入れてあります。
低速段階でも明るく明滅しない設計で、且つ、50キロ程度の電圧にも適応しています。
ワットage 0.5W（フロント）0.25W（テール）と、少なくなりダイナモ・ローラーの抵抗値が少なくなるのも利点です。フィラメント式の豆電球と併用すると、そちらが球切れになるケースが有りますので、フロントとテール・ライトを同時交換しての使用を推奨します。

この製品は、開発に当たりテスト・ライダーを担当しており、林道等、振動による断線や下り坂での過電圧による球切れを検証して製品化に到りました。インバータIC使用等のプロ設計です。

※ 注文：直接星野迄。製品詳細／連絡：FACEBOOKコメント欄にてお願い致します。

<https://www.facebook.com/hoshino.narito>

☆ バッグの事

バッグは、身体に付けると背中に汗がにじみますね。肩の血行が悪くなって首が痛くなります。

ですから、サイクリストだと嫌う場合が少なからず有ります。

サンジェールの場合、フロント・バッグに併せてサポーターを作っています。

サポーター長とキャリア背もたれの付け根が一致しています。

背が低いのでバッグがハンドルよりも高いですからサポーターにする事で逃がしている意味も有りますが、クイック・デバイジョン機構は、とても重宝しています。



- ・ステム突き出し長さや高さ、及び、トップ・チューブ長とリーチの関係。
- ・トップ・チューブ長とフロント・センター、並びに、アライメントに関する乗り味のバランス。
- ・ヘッド・コラムの長さ等に起因するデザイン感覚との関連性。

フロント周り一つだけに着目しても、スペシャル・メイドと天才芸術論から始まった「機能美」の一端を汲み取って頂ければ幸いです。

さいごに

先に「高年者向けの自転車は、こう作る」でも述べた様に（※研修会のテーマの一つでした）年齢と共に走りの好みも変わってきます。

ただ走るだけで子供が憧れる自炊やキャンプする放浪が楽しかった少年の頃、がむしゃらに速さと距離を走りライディング・ポジションとメカニックの腕を磨いた青年期、仕事や十数年の卓球倶楽部の部長業が忙しくなり「床の間」で眺めた時期、少しゆとりが出来て「旅」をしたくなって来て・・・これ僕ですけれども。

それによって自転車も変化します。

ですから何時まで経っても修行なんですね。

ヨコスカサイクリングクラブの鈴木正泰代表も、「自転車って本当に奥が深いです、歳を取ってからも、自分がどういうサイクリングするか永遠の課題かも知れません。」と仰っています。むべなるかな！！

もう部品だとか特殊工作だとかが消えて愛馬として乗り手と一体になって初めて良さが判るんであって、この醍醐味は、本人しか味わえません。

サイクリングの中から真剣に遊びながら育てていくのだとも思います。

だからこそ生涯楽しめる訳ですね。

今回の自転車論も結論では無くて過程に過ぎません。

故島田浩治さんを始め、多くのヴェテラン諸氏や友人／知人による、貴重な体験談や有意義な助言、真剣な自転車談義によって楽しい自転車生活が形成されている事、気さくに声掛けして戴き心より感謝しております。

僕も自転車生活40年余になろうとしています。

共に走り続けながら自分の絵を描いていきましょう。

オシマイ