鳥山新一氏は、2021 年 5 月 19 日に心臓疾患により旅立たれました。享年 102 歳。
僕らより年配の方であれば、子供の頃から教本に触れるなど知らないサイクリストは、いらっしゃらないと思います。
哀悼の意を表してルネ･エルスの自転車を掲載することで偲びたいと思います。　星 野

初めてフランスのサイクリング事情に触れた時のこと

1952 年（昭和 27 年）、通産省の特命を受けてヨーロッパのサイクリング事情と自転車生産技術の現地調査を行いました。

英国風と異なる「フランスの名車 René Herse:ルネ・エルス」との出会いがありました。「日本の自転車の流れは、これまでの 50 年あまりのイギリス風から大きく変わって、フランス風の要素が入るようになった。」と語っています。

これは、英国クラブ・モデルとフレンチ・ランドナーといったお国柄の違いに留まらずフランスの自転車文化は、遊びの種類が豊富であること、その遊びの用途別に競技用・旅行用・実用以外にも婦人用、2 人乗り用などがあり、更に刮目すると細分化された車種が用意されている文化に触れました。

ルネ・エルスは、マニアという名の趣味の領域であることは、言うまでもありません。

まして、21 世紀の方々にとっては、マニアと指を指されても左程問題にならないかもしれませんが、今風であればカルト/エンスージアストと呼ばれる偏執狂のニュアンスが、当時ありました。

その中で、あえてフランス工房の手作り自転車をいち早く取り入れることを決心した鳥山氏の心中は、戦中の「欲しがりません勝つまでは…」に代表される不自由からの脱却、上流嗜好による自転車趣味、大人の社交的な遊びとしてのサイクリングを拡げることを目指したと言えるのではないでしょうか。

これは、ダンディに通ずるものがあるように感じます。ジェントルマンと違ってナルシスト的な厭味が漂うきらいもあるダンディズムですけれどもバーで葉巻やパイプを燻らせれば身に付くものでもありませんね。

ルネ・エルスを転がせばダンディになったり、英国のラージや BSA に跨ればジェントルマンになれる訳ではありませんね。長くやっておれば、おのずとスタイルというものが滲み出てくるものです。

ルネ・エルスの機能美と造形美に饗した結果、サイクリングという遊びは、趣味性の高い車に支えられて更に楽しくなると感じ、実際に手にした自転車を乗車して「車と人間が本当に一つになった」身体感覚を「各種のサイクリング用車の中で最も趣味的な色彩の強い車種で、車に凝る人が最後にはこの車に魅力を感じて熱中する車種である。現在、市販車はないため、オーダーメイドとなる。・・中略・・いわば車道楽のサンプルともいえる楽しさのあふれた車種である」とサイクリング辞典のランドナーの項で記しています。(P.202)

閲覧のみ可･保存不可　無断複製･無断転載不可　神奈川県サイクリング協会

彼は、フランスの自転車のどこがよいのかとの問いに、次のように答えました。

「戦争中は日独同盟があったし、医学部だったからドイツ語やってたし、だからドイツにも行ったんだけど、ドイツには趣味的なものはないね。」

「物の考え方が、ドイツ人とフランス人は違うからね。国民性の違いが出てくる。」

「フランスの国民性は束縛されるのがいやだからね。自転車っていうのはね、自分の思いどおりの行動がとれるでしょ。ドイツは組織だっているから、かえって自転車に種類がなく、フランスが多い。それだけ完成度も高かった。」

「ランドナーってのは、要するにゆっくりとした、あてもなく走るような遊びのことだからね。」

★興味が湧きましたらフランス・シクロツーリズム連盟:FFCT なども覗いてみると良いでしょう。

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CYCLOTOURISME

当時のサイクル誌(1953 年5月～1962 年8月)から№104 号により出展【補足説明】

簡単に自作フレーム作成プログラムにデータを入力してみました。下記結果。

・フロントセンター:594 ㎜(ホィール・ベース:1,023 ㎜)

・ハンガー下がり:75 ㎜

・トレイル:36.5

カラー写真とサイクル誌では、ハンドルの取付け方などに大きな違いが見られます。

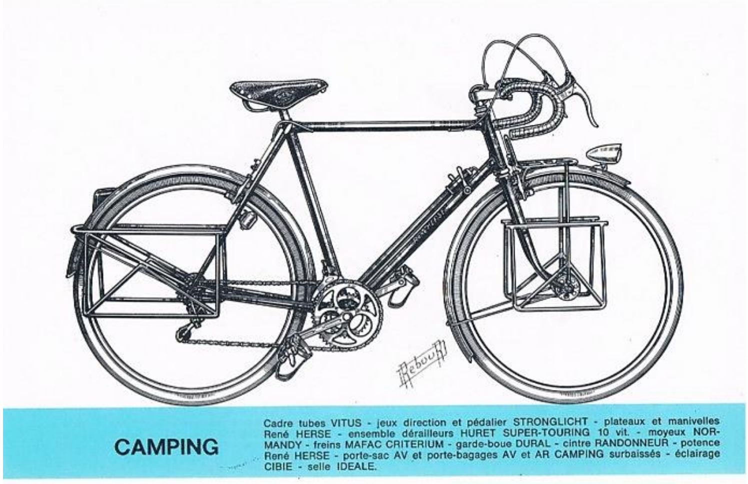
ブレーキ・レバーの位置もハンドル・下バーの延直線上にブレーキ・レバーの先端が、接するようになっていません。「鳥山さんほどのお方が…」と思っていましたが、サイクル誌を見ると正しい位置に組付けてあります。

また、ブレーキ・アウターもオリジナルは、右後ろですね。カラーの方が、写真的に格好良くまとまると思いますけれども文化遺産ですから、これから故人の自転車を引き継ぐ場合は、オーナーの組付けを正しく再現して末永く残していけるように測定する・あらゆる角度から写真に残してから引き取った方に乗っていただき、何時でも元に復元できるような状態に交換したパーツを保存するなどしていただければと切に願います。

ルネのカタログを眺めても僕らが手にしたフィリップのランドナー・バーよりも湾曲が強いです。僕は、諸兄に比べると部品に詳しくない方ですから 1950 年代の頃について教えていただければ幸いです。

カラー写真は、インフレータ(空気入れ)も銘柄も違います。これは、まあご愛敬ですね。

リアのワイヤー取り回しを右前にしたためか、オールベア・システムも必然的にトップ・チューブの右下を這うことになりサドル下部のアウター・ケーブルも右側から生えています。日本のオーダー車も含めて隠す意味から左に沿わせるのが、一般的に思いますが、ルネのカタログを見ると最初期から右前で描かれています。まあ神田 ALPS のように担いだ時に服が、ワイヤーを避けて汚れないですね。



フロントセンターは、少し短めでした。フロントセンターだけで言うとエディメルクス選手のロード競技用は、同じシートサイズですが、595 ㎜～602 ㎜です。鳥山さんは、少し胴が短かった!?のですかね。(冗談です!!)

ボトムブラケットハイトは、265 ㎜ですから目一杯下げてあります。細かいことを言うとどのビルダーに聞いても 264 ㎜までと決まっています。頑張っても 260 ㎜までに抑えます。

閲覧のみ可・保存不可　無断複製・無断転載不可　

プルプル式の変速機であることからチェーン･ステーにＶブラケットを用意する必要があるため最低でも 435 ㎜(凡そ２５.０㎝の短靴)を確保する必要があります。440 ㎜は、妥当な線でしょう。

トレイルも 42B の太目の車種ですから妥当な線ですね。ちなみに僕の好みだと、もっとスポーティにしてしまいます。トレイルは、各ビルダーで色々と蘊蓄があって面白い要素なのですけれども披露すると存命しておられ(ご迷惑をおかけすることになりかねない)から控えます。

基本重量は、12.3 kgですから現代のフルオーダーをした経験ですと、当時の部品構成(重量)からすると中庸(スタンダード)ですね。特に目立つ軽量化をしてある訳ではなく、普通に部品を組付けたらこうなった感じです。

しかしながら巻末の東叡社の重量を見てください。鳥山さんの教本を読むと 15 kgほどと書いてあります。

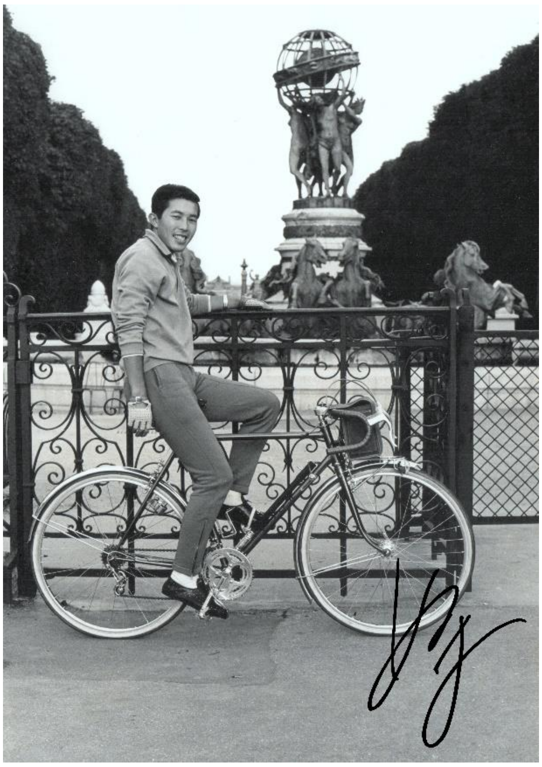
当時の日本車の標準的な重さを考えれば素晴らしく軽かったことに気づくと思います。

もう一つ。何故ラグレス仕様だったのか。当時の日本では、パイプの接合部分が明らかになる、滑らかな溶接の腕前をうかがい知れる点においてラグ付きよりも上級と思われていたとのこと。

まだまだ日本の些末なラグの仕上げを想像すればラグなしの方を綺麗にまとまると感じていたのだそうです。

ルネ・エルスの見事なラグを見れませんから知る由もなく。

沼勉さんの頃(1968 年)になるとラグ付きで注文することとなります。沼さんは、ルネ・エルスと直談判して注文した最初で最後の方です。



前ギヤの倍数は、50T×45T×28T としています。タイヤの太い旅行用ですと「アウターが大きい」と感じることでしょう。ルネのリングは「50T にするとクローバーの円が真円になる」のです。これから 50T×45T…という組み合わせが多く見られることになります。それを真似して日本のマニアも踏襲しておりますけれども 48T×40T×26T のようにした方が、効率的で使い勝手も良いというのが、巷の考え方です。

カンチ・レバー・ブレーキは、アーチ・ワイヤーが切れた時に本体が、回転している車輪に入り込まないようにピンを溶接しています。

昔、吉貝ダイアコンペ GC970(1973.7.発売)もなりました。そのままマスプロ車に付いてくるため危険極まりないことから小売店側で指摘したことにより、入り込まないように小改良して貰った経緯があります。記憶では、1977 年頃には、良くなっていたと思います。

記事では、泥除けの上に付いているライトの銘柄が漏れています。

RADIOS№.16 のガラス・レンズ仕様(プラと２種類あり)です。

写真は、自作オブジェです。№.18(レンズ仕様)

ダイナモは、細身ですから JOS TYPE”S”ですね。テールは、JOS FCM。

ペダルは、リオター№.460 と普及品です。

閲覧のみ可・保存不可　無断複製・無断転載不可　

ステムのキャップに住所や氏名を入れてあるのは、注文品だからではなく、フランスの道路交通法では、必須だった頃の名残です。

このことは、神奈川県サイクリング協会・60 周年記念懇親会冊子にて 2013 年の研修会でお話したことをまとめたアレックス・サンジェール寄稿(現在、ホームページのコラムに増補掲載継続中)にも書いたことです。

フレンチ・ランドナーについては、増補にて、この資料よりも何倍も詳しく突っ込んで解説しています。

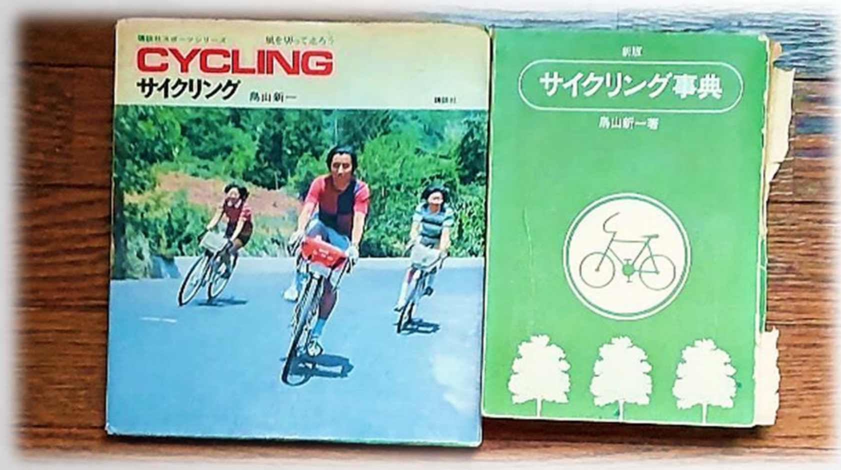
大いに楽しんでいただけるように仕上げましたので、ご興味を持ちましたら是非ご一読ください。

※コラムは、当協会会員のみ購読可能です。ご了承くださいませ。

最後になりましたが、神奈川県サイクリング協会らしく鳥山氏の言葉を載せてオシマイとします。

教本「サイクリング」より

サイクリングの実際　4



●ロードマンシップ

野外活動としてのサイクリングにとって一番必要なものは，やはり「自然を愛し，自然に親しむ心」といえる。この心がないと，とかく俗悪な観光地回りの単なる交通手段に堕落してしまいやすい。やはり青い空，白い雲，輝く太陽，ささやく流れ，草の香り，緑の木々の息吹きといったものを愛する心がサイクリングには一番必要で，同時に今の社会に生きる人々にとっても必要なものと思われる。

もうひとつ大切なことは，よいマナーで，自然環境をこわさない，汚さないことはもちろん，交通のルールを守ることをはじめ，他人に迷惑にならない心がけ，いわゆる「ロードマンシップ」が要求される。これのないサイクリストはいくら何千キロ走ってもサイクリストとしては落第である。

こういう形にみえないことは，とかくなおざりにされるので，まずこの心構えをしっかり持ってほしい。

サイクリングのときだけ急に公徳心がよくなるというものではない。ふだんから心がけて欲しい。

閲覧のみ可･保存不可　無断複製･無断転載不可

RENE HERSE cyclo tourisme

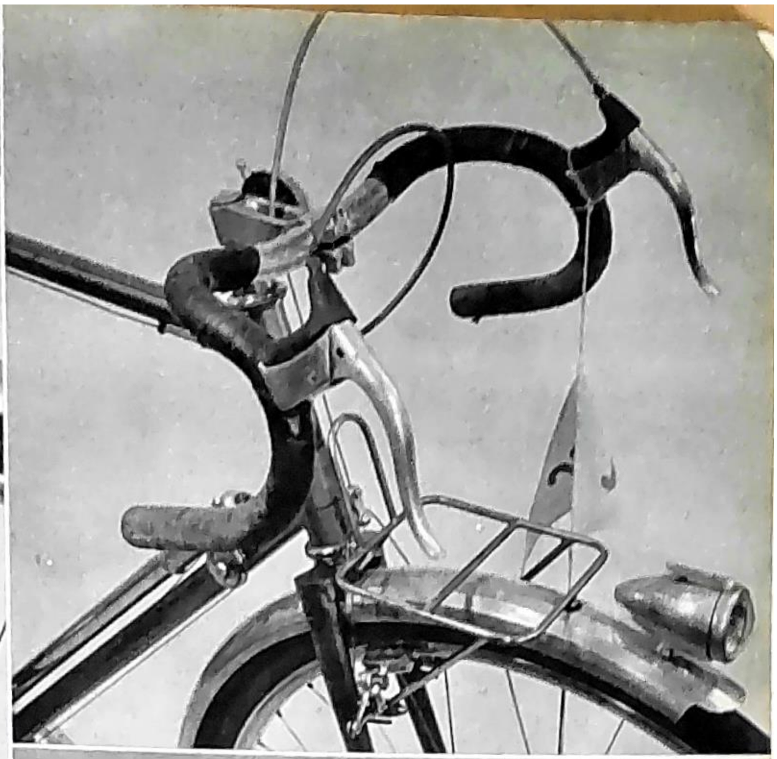
（ルネルセ シクロツーリズム）

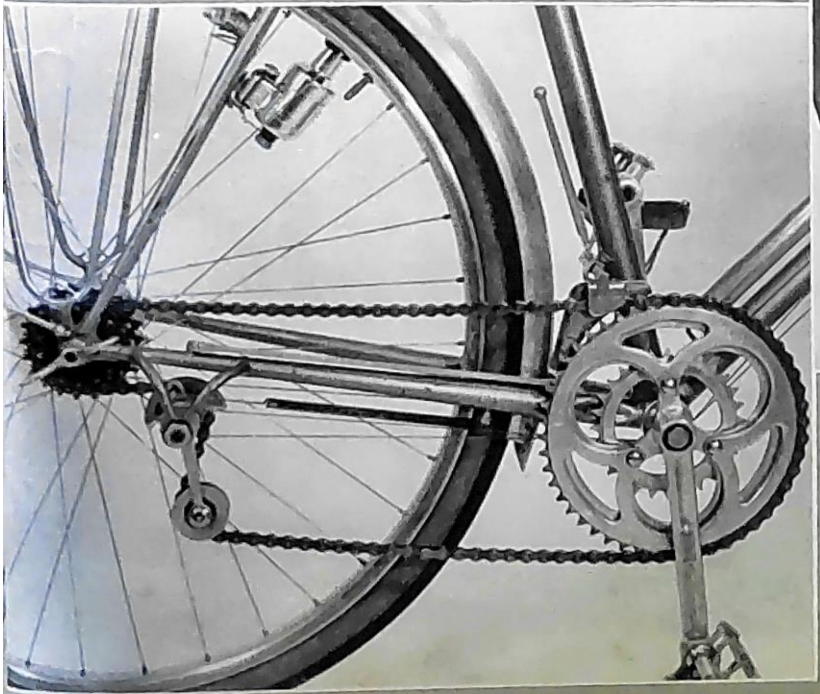
撮影・解説 鳥山新一

世界的な名車と云われているルネルセは毎年POLYMULTIPLEEに入賞しているが、英国のサイクリストから「考え得る最上の車」と絶賛されている。
（本文参照）

閲覧のみ可・保存不可 無断複製・無断転載不可

神奈川県サイクリング協会





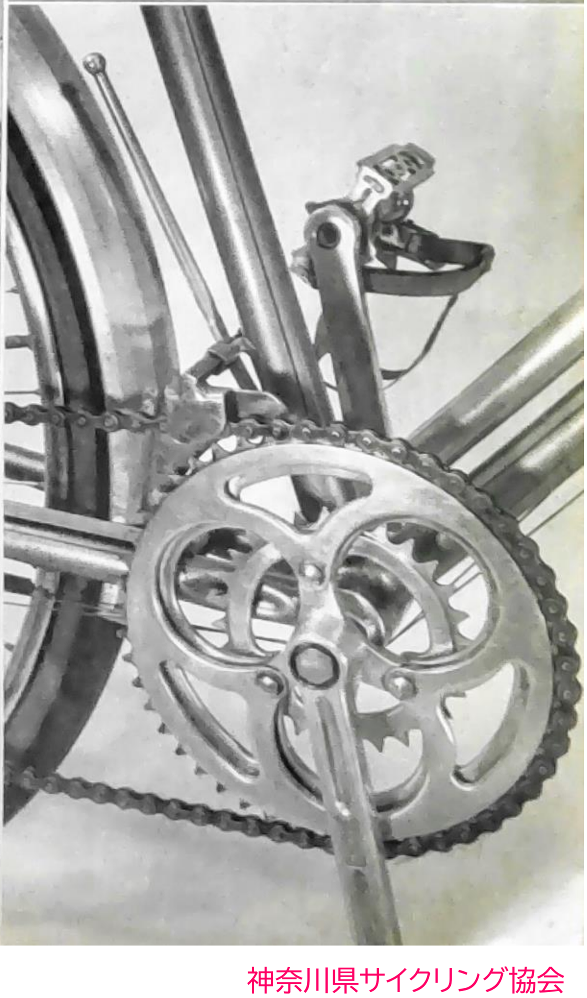
一見した所、特別に奇をねらつたわけでも普通の車に見えますが、機能を第一に設計されて居り、すっきりした外観の内に驚くほどの機能が充実している

閲覧のみ可・保存不可　無断複製・無断転載不可　神奈川県サイクリング協会

各要所々々にはルネルセ自身の考案による特殊工作が至る所に施されて居り、そのアイデアには感心させられる。ステムの引上ボルトやベルのクリップなどまで一切外から見えないようにしてあるため仕上げが実にすっきりしている。

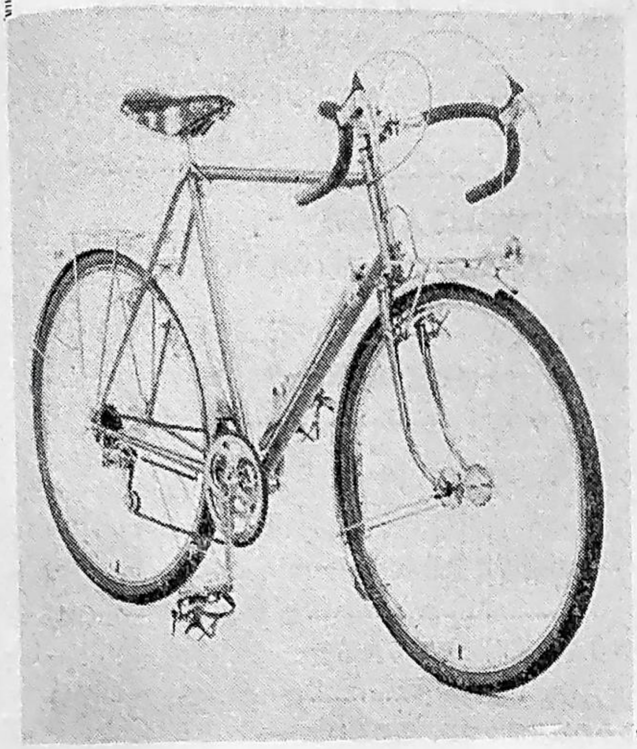
閲覧のみ可・保存不可　無断複製・無断転載不可　神奈川県サイクリング協会

ダイナモの完全内部配線、カンティレバーブレーキ、フロントディレイラー、ハニア台などいづれも見事なものです。部品は軽合金をフルに活用して居り、鉄の部分はチエン、ベアリング（SKF）、スポーク、シャフト類だけで、15スピードで総重量 12.3kg



閲覧のみ可・保存不可　無断複製・無断転載不可　神奈川県サイクリング協会

世界の名車・ルネルセ



RENE HERSE

— Cyclo Tourisme —

解説

鳥　山　新　一

<グラビア参照>

新年おめでとうございます。

昨年は軽合金部品が姿を消したり、高級部品が品薄だつたりで、サイクリストにとつては余り香しくない年でした。

今年はオリンピックもあと一、〇〇〇日の掛け声もあつて、もうそろそろ良い部品が生れて来そうにも思えます。

もつともツーリング用のものとなりますと、需要量の関係もあつて、仲々思うようにはゆかないようですが、軽合金カンティレバーブレーキ、フロントディレイラーなどの生産計画もあるようですし、ロックライト0 25のような高級クロモリチューブが現れましたので、案外今年は良い年になりそうです。

一方サイクル誌の懸賞募集もありますので、これから車を作られる方にも、また作らないまでも車に関心のある方々の御参考に今月は世界の名車の名をほしいままにしている、フランスのルネルセの車について紹介したいと思います。

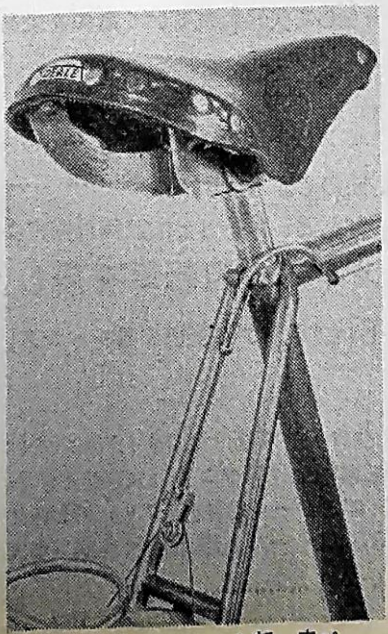
口絵のグラビアを眺めながらのんびりと楽しんで下さい。

① ルネルセの地位

今では日本のサイクリストでもかなり沢山の人がルネルセの名を知っていることでしよう。

すでに59年新年号、61年新年号に紹介しておきましたし、自転車生産技術第78号にも全車種をあげて解説しておきましたから併せて御覧下さい。

ルネルセは現在のところ「サイクリストが考えうる最上の車」という讃辞を受けている車で、フランスの自転車の技術コンクール（JCC技術シリーズ第6号サイクリング用車の技術コンクール参照）ともいうべき、POLYMULTIPLIEE CHANTE-LOUP（略して普通単に“POLY”といいます）で、圧倒的な成績を示しています。



すつきりしたシート部、皮パッキングに注意

フランスだけでなく、イギリスでも、アメリカでも第一級のサイクル・ツーリストにルネルセの愛用者が沢山おります。

アメリカのサイクリストにルネルセといつた取り合わせは一寸奇異な感じを受けますが、やはり本当にやる人には良い車というものがすぐ判るのです。

Réhé HERSE は彼自身がサイクリスト

閲覧のみ可・保存不可　無断複製・無断転載不可　　神奈川県サイクリング協会

でもありますし、夫人は毎年の "POLY" に出場してルネルセのために大いに気焔をあげています。

大低タンデムの部で第一位になっています。

ルネルセの車はすべてオーダーメイドで通勤用車からレース用車迄作っています。トラックレース用車にも特殊な才能を揮っていて、たとえば24時間レコードの車とか、トラック用タンデムなどに記録車を出していますが、ルネルセの本来の舞台は何といってもツーリング用の車にあるといえます。

パリ郊外の小さな店ですが、ここから世界中にこの宝石のような車が送り出されているのです。

毎年のパリのサイクルショウの花形といわれ、人気の焦点になるのも無理もないことで、これに似たような他の車、たとえば**ALEXSINGER, GOELAND** と較べてみますと、車の品格という点でやはり一歩抜きんでております。

これは何といっても作る人のセンスの問題が最後に物をいうので、決して手先の技術だけではないのです。

② 私とルネルセ

私がルネルセを入手したのは、27年にヨーロッパの自転車工業とサイクリング界の実情調査のために渡欧した時、各国の車をみて廻り、やはりこれだという車はこのルネルセと心にきめたわけです。

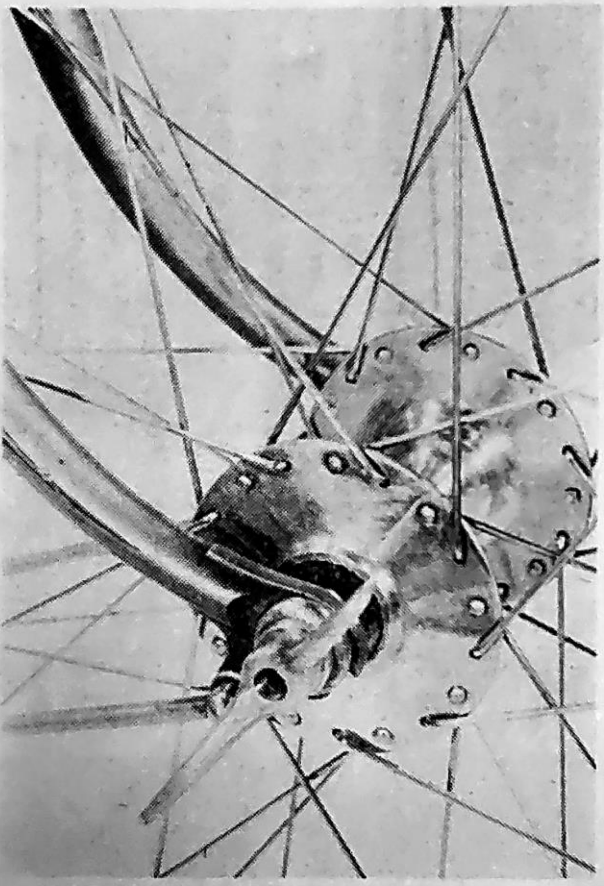
オーダーメイドの名車の工場を方々訪ねましたが、車の気品の点ではやはり格段の差があります。

何分高価な車ですし、当時は一日20ドルしか持ってゆけませんので、帰国後百方手をつくし、外貨割当から一切の貿易手続を自分でやって、スッタモンダの末に漸くの思いで29年に輸入したのです。

二年かかって苦労しただけのことはあって、梱包から取り出して、跨ると何と今迄の事とは較べものにならない位ピタッとした感じで、車と人間が本当に一つになったというのはこのことだといえる位です。

これはこちらから注文する時のオーダーフォームに仕様の細かいことの他にこちらの体格や特長を記入して送ってあるためといえますが、それにしてもサドル一つ調節する必要なしにピタッと合つたのにはびっくりしました。

それ以来ずっと愛用しているわけですがいくらたっても、決して飽きがこない車です。



MAX-CARのSKFベアリング入り軽合ハブ
フオークエンドに注意

③ ルネルセの仕様

(a) **車種** シクロツーリズム

(b) **鋼管** レイノズル 531 DB
〃 531前フォーク
〃 シートステイ
〃 チェンステイ

(c) **工作** ラグレス

(d) **塗装** ボンデライズ処理
オレンジ色トランスパーレンシイ

(e) **フレーム寸法要素**

フレームサイズ	580mm
トップチューブ	540mm
フォークオフセット	70mm
チェンステイ	440mm
ボトムブラケットハイト	265mm
ヘッドアングル	72°
シートアングル	72°

(f) **特殊工作**

- ダイナモ完全内部配線
- ステム引上げボルト内蔵
- 泥除け止めネジ、パニア台止めネジナット内部仕上げ
- ハブ、ボトムブラケットSKFラヂアルベアリング使用
- ディレイラーオイルニップル工作
- 全ベアーシステム、直付け工作

(g) **使用部品**

- リム Mephisto a Block 650B 軽合金
- タイヤ Dunlop Cord ½ Ballon
  Leger 650B オープンサイド
- ハブ Max Car SKFラヂアルベアリング、ラージフランジ
  軽合金鍛造
- ハンドルバー Philippe 3 Position
  軽合金
- サドル Ideal No.59 軽合金ベース
- チエンホイールセット
  - リング R. Herse 軽合金トリプルチエンリング50T, 45T

閲覧のみ可・保存不可　無断複製・無断転載不可
神奈川県サイクリング協会

28T 3ツ止め
・クランク　R. Herse 軽合金鍛造
　コッタ―レス 170mm
・ステム　R. Herse 軽合金鍛造
　引上げボルト内蔵式
　ネームプレート式キャップ付
　ケーブルストッパー兼用
・ブレーキ
・レバー　Mafac 軽合金フッデッドレバー
・本体　R. Herse 軽合金鍛造カンティレバー型、クイックレリーズ式
・ディレイラー
・フロント　R. Herse 軽合金レバー式
・リアー　Cyclo R. Herse 改造工作、軽合金腕、油口付
　エキセントリック軽合金レバー付
・ペダル　Lyotard 軽合金ラットトラップ
・トークリップ　Christophe
・ストラップ　Poturand
・チェン受けゴム　Foral
・ポンプ　Zefal 軽合金一体
・ダイナモセット　JOS 軽合金
・ドロヨケ　Letol 軽合金
・ベル　Sonn-Nett 軽合金
・スポーク　3-Etoile 15/17 ステインレス
・チエン　Brampton 2.38
・パニア台　Rene-Herse
・ウイングナッツ　Bell 軽合金
・ヘッド小物　Strong-Light Competition
・ハンガー小物　Rene-Herse SKF
・ハンドルバーストップ　Philippe 軽合金

――・――

これからも判るように実にふんだんに軽合金を駆使しています。
また自家製のパーツもよく使つています

④ ルネルセの特長

どうしてルネルセが世界の名車といわれるのか、その点を検討してみましよう。
まずあげられることは

(a) 最高の機能を発揮するような設計、工作がとられている。
(b) 乗る立場からすべて考えられている
(c) 無駄な仕事が一切なく、しかも全体の調和がよくとれるように、細心の注意が払われている。

という三点で、すべてのことはこの三つに集約されるといえます。

グラビアの写真をみて、「なんだトーエイの車だつて同じじゃないか」と思われる人があることでしようが、どうしてどうして仲々そんなものではありません。

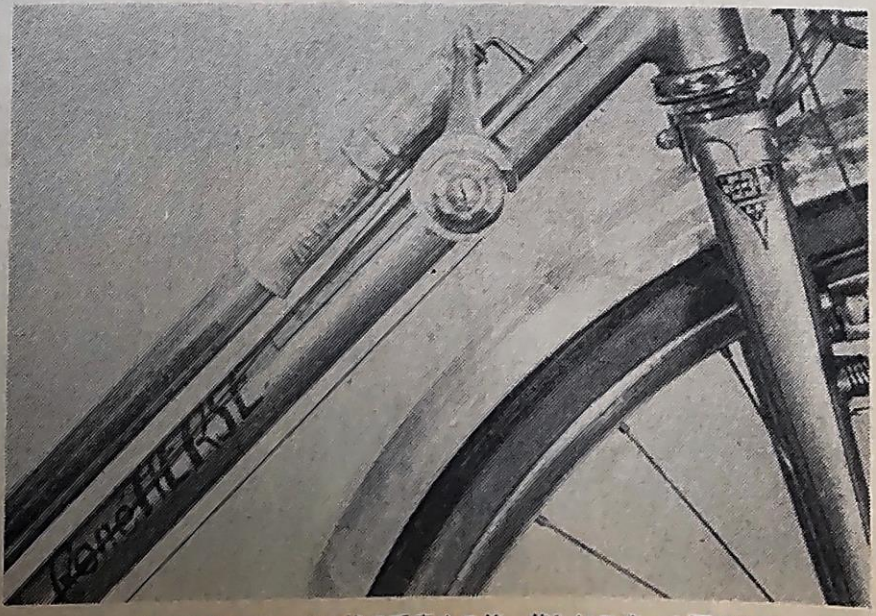
もつともルネルセが着荷してすぐに、当時はまだトーエイ車は出来ていなかつたので、丸都自転車の巣鴨工場に持ん込んで、打保さん、下村さんと三人で分解していろいろ研究して、技術的に採り入れられるところはどしどしとり入れたのです。

それが29年暮、吾国で初めて生産ラインに乗つたサイクリング用車である、JCCのサイクリング標準車（丸都製）に生かされ、31年トーエイ設立以来はトーエイの車にフルに活用されているわけですから、トーエイの車にルネルセの工作と似たところがあるのは当然ですが、残念ながらまだまだの点も多いのです。

特に全体のまとまりの点では、部品の寄せ集めの感があつてしつくりまとまつていませんし、まだまだ車として熟していない点があります。

以下(a)(b)(c)について車の各部の例をあげて説明してゆきましよう。

(a) 車に対してその主用途に最も適した機能を持たせることは、設計としては当然のことですが、実はそうなつている車は極く少ないのが実情です。

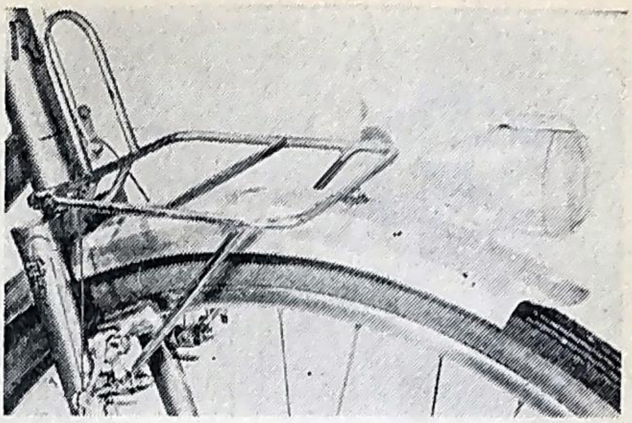


味気ない貼りマークに代る手書きの銘、美しいフォーク肩に注意

ルネルセの各車種はその点実によく研究されていて、心にくい位巧みに処理してあります。

これが成功しているために、一見大袈裟なゴタゴタした外観でなく仕上つていて、それでいて機能的には、シクロツーリズムとして必要な一切を持つことが出来、しかも重量を 12.3kg にすることが出来ているのです。

閲覧のみ可・保存不可　無断複製・無断転載不可
神奈川県サイクリング協会



小じんまり纒つた前部、パニヤ台の皮パッキングに注意

使用部品もすべて現在の第一級のものばかりですが、それをそのまま使うというのではなく、物によつて更に機能を高めるようにルネルセ独特の工夫がしてあります。

ディレイラーのレバー一本にしてもその例にもれず、市販のシクロのレバーそのままではないのです。

グラビアにレバーの大写しを出したのもそのためですが、読者の内で気がつかれた方が果して何人あることでしようか？

このレバーは偏心になつていて、コントロールケーブルの自動的なテンションになつているのです。

こんな細かい点に迄注意してあるのですから、他の点はいう迄もありません。

ディレイラーに注油口を追加している点もその一つですし、ドロヨケの長さ一つにしても実によく考えた上で設計されています。

服装にオシャレをいう人が、腰に手拭をぶら下げた式のマッドフラップをつけた車に平気で乗つているのが日本のサイクリストのレベルともいえますが、本来ドロヨケはドロヨケ自身でそれだけの働きをするのが当然で、ブザマなフラップを平気でぶら下げていては、何がダブルバテッドだか、軽合金だか意味がありません。

一般市販の部品では機能的に物足りないパーツは、ルネルセ独自の設計、工作のパーツを使つています。

軽合金鍛造のコツターレスのトリプルチェンホイールセット、カンティレバーブレーキ、ステム、フロントディレイラーといつたものがそれです。

こうした部分の細かい仕事をみますと実にうまい設計なのに驚かされます。

フロントディレイラーの如きはこれ以上シンプルな設計は考えられない程のもので従つて重量も軽く、作動も確実であり、外観も実にすつきりしています。

すべてがこの線で処理されていますから車全体もスッキリしてくるのです。

日本の車でかなり凝つたオーダーの車に乗る人も、ベルやステムのボルトの頭や止めバンドには案外神経を使わないで、平気でそのままでいます。

これは数年前自転車のグッドデザインの話が起り、予備審査が行われたときに、ある審査員に、引上げボルトの頭や、ベルの止めバンドをどうしてなくさないで平気でいるのかと質問されましたが、ルネルセではこの点も、とつくに解決済みです。

引上げボルトは軽合鍛造のステムの首の中に隠され、その上のキャップが持主の住所氏名を刻んだネームプレートになつているのです。

ベルの方はステムの横にキレイに止めてあります。

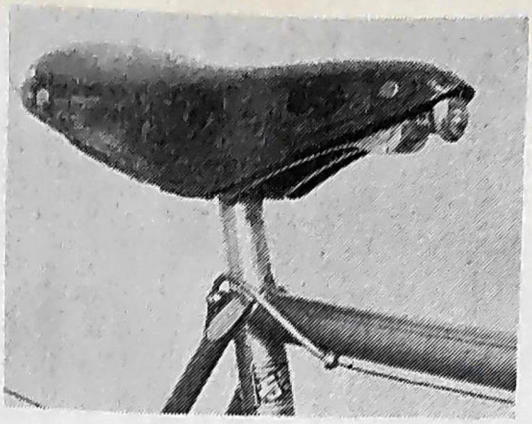
ステムは軽合金鍛造で、一販市般品より強度があり、しかも中間にフロントブレーキのケーブルストッパーを内蔵していますのでゴタゴタした金具を表に出さずに一つ省略することに成功しています。

一事が万事この調子ですから「機能を最高に、外観はスッキリ」に仕上つてくるわけです。

スッキリというと日本ではすぐ「細く」と考えやすいのですが、ルネルセではあく迄機能第一ですから、タイヤも 650 Bですし、フレームのパイプも頑丈です。

650B は重いなんて考えているのは日本のサイクリストだけのことで、このルネルセのダンロツプのデミバルーンは 650B ですがオープンサイデツドで、重量は僅かに五六〇グラム、¼のタイヤよりも軽いもの

閲覧のみ可・保存不可　無断複製・無断転載不可　　神奈川県サイクリング協会



イデアル59サドルとシート部分

です。

リムも最高級のメフィストの中空リムで重量は僅かに四〇〇グラムですから一¼のリムの半分です。従って慣性モーメントも一¼よりもずつと小さいですから、加速性能はずつと良好です。

ジョンソンベースの道で一¼をつけたクラブの学生とせったことがありますが、まだまだ負けぬだけの走りっぷりでした。

その上オープンサイドですからそのライプリネスの良さは国産の一¼や一⅜の比ではありません。

重量が軽く、しかも機能がこんなに向上しているのですから大したものといわざるを得ません。

その上650Bですからツーリングでも安心して走れるわけです。

フォークエンドの驚く程の肉の厚いことそれでいて大きさはウイングナッツの寸法一杯といったところにも機能と外観のバランスのうまさがみられます。

とかく細くしたがるドロヨケステイも、十分の太さをとっています。

ダイナモ配線も外部に出て目ざわりと故障の原因にならぬように、完全に内部に納めています。

ヘッドランプの取付金具の内を通してランプへ配線されています。

点灯式テールランプと、レンズ式レフレクターでサイクリストの安全を守っています。

後ブレーキのケーブル止め金具も必要にして十分な強度として、目立たぬようにローヅケしてあります。

メッキのゴテゴテした金具を平気でつける神経と較べると、全体のスマートさの生れる理由も判るというものです。

しかもシートピンはごついものでなく六ミリのものでピタリと止るだけの仕事がしてあります。

シートステイの上部のまとめ（これは皇太子殿下への献上車に採り入れました）やこの辺の、デザイン的な仕事振りは、シートステイの機能と考え併せて、やたらと細いシートステイを使わないことも日本のメーカーの参考とすべき点です。

日本ではスマートさというとかく「細く」と考えることはまえにも記しましたがこのルネルセのクランクは軽合金鍛造ですが十分な太さをもたせてあります。

チェンリングの厚みに至っては驚く程ですが、これも機能第一です。

しかも仕上りはストロングライト以上に優美なもので、これに較べますと、ストロングライトはチャチでとても貧弱な仕事振りです。

クランクの細い日本の軽合チェンホイールも、デザインや全体の感じではこの太いルネルセのものよりも、ボッテリ重く見えるから不思議です。

これはサイクリストが皆そういっていることです。

この辺にデザインと機能との上手な設計のヒミツがあるようです。

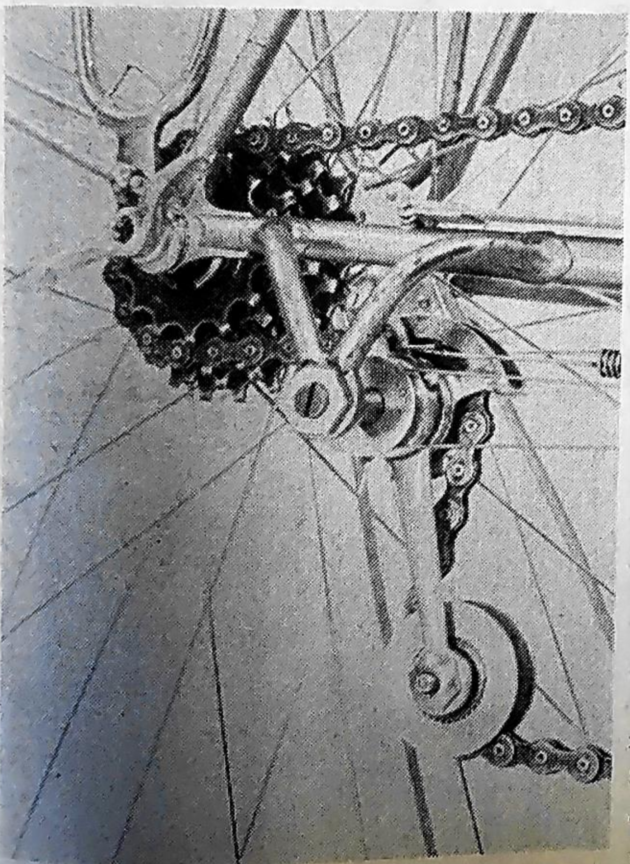
このリングの歯の厚さは僅かに二ミリですが、それだけにチェンジは全く音もなく行なわれます。

リングの本体の部分の厚さは実に四・五ミリもありますし、クランクの腕の部分は七ミリもあります。一寸踏むと曲るような軽合のリングやクランクが一級品で通るのが日本の現状ですから全く雲泥の差といえます。

ボトムブラケットの左右の止め金具は軽合金で中にSKFのベアリングを入れています。

(b) 使う立場で考えているという点は、当然のことですが、仲々出来にくいことです。

ルネルセでは自転車にありがちなネジのゆるみがないようによく考えてあります。



注油口付シクロランドナー、フォークエンドに注意

閲覧のみ可・保存不可　無断複製・無断転載不可　　神奈川県サイクリング協会

今迄七年間ドロヨケの止めネジ一つさえゆるんだことはありません。

これは全く驚くべきことで、一寸日本の自転車では考えられないことです。

その秘密はパニア台とドロヨケの間に革のパッキングが入れてあるのです。

ナッツの寸法はすべて揃えてあって、スパナ一本で用が足りる（もっとも使う必要もないのですが）というのも親切なことです。

ハンドルバーのスリーポジションにテープというのもツーリングには最適なもので文字通り手の内にバーがピタッと吸い着いたような感じです。

スティンレスのスポーク（15/16段付）の便利なことはいう迄もありません。

手入れの記事は書いても、普段は車庫に吊し放しの手入れ（要するに埃を払わないことの意味の手入れです）の悪いことではJCCでも定評のある私ですが、七年たってもグラビアで判るようにピカピカです。

これはスポークに限らずパーツも軽合金が多いので、それも大いに偉力を発揮しているわけです。

優美なスタイルにまとめた、サドル部分はオーダーですから当然なことですが、ピラーを中央部で固定して（イデアルではクランプの位置がきまっていて、前後に移動出来ません）しかもピタリ体に合わせてあるのは流石です。

名ばかりオーダーで、サドル位置のおかしな車の多いことは一考を要することです

ドロヨケの長さ、タイヤとドロヨケのクリアランスなどもよく考えてあります。

(c) ルネルセの写真とブルーバードの写真を自転車を知らない人に黙ってみせても、「こっちの車の方が良いな」と必ずいいます。これは他の人が試みてもそうだったそうですがこの差が何から生れたかといえば結局無駄な仕事をしない、無駄なものは一切つけないで、しかも必要な機能は一切もたせる、その上全体の調和を考えているというところに原因があるといえます。

一本のネジで兼用できるところ、たとえば後のフォークエンドのパニア台足とステイの止めネジは一本で済ませるし、前ブレーキの止めはステムで済ませる、前パニア足の受けはブレーキ台坐で済ませるといったやり方です。

またパニア台の止めネジや、前後のドロヨケの止めネジは一切外から見えないように隠してあるのでゴタゴタしないのです。

日本のサイクリング用車のようにすぐ切れるドロヨケの吊り金具といったものは使いませんから丈夫でそれでいて外観はスマートで、重量も軽いというわけです。

スッキリ見える一つの大きな理由は前フォークのカーブの美しさでしょうが、これはフォークのサヤの材質のちがいで、日本のものでは曲率半径を足先で小さくとると曲げモーメントが大きくなって、強度的に辛くなるので出来ないのです。

優美さの点では切削加工のフォークの肩のスッキリした仕上りも大きな特色です。

またボルトの頭はナットの面ときれいに合わせてあります。

しかしこうした細かい部分の一つ一つの仕事でなしに車全体をみたときのスッキリした外観はなぜかと申しますと、要するに全体の調和がよくとれて各部品がとけ合ってルネルセという自転車になっているからだといえます。

日本の車ではまだそこまでいってないので、サドル、ハンドル、チェンジ、ダイナモがそれぞれ自分自身で目立ってしまい、どうしても寄り合い世帯的なゴタゴタした感じになってしまうのです。

この辺が自転車のデザインの難しいところでしょう。

これだけの機能——15スピード、ダイナモ、前後パニア、650B——で12.3kgといった車は他にもフランス、ベルギーにありますが、これだけのスマートさ、品格はありません。

ルネルセにはやはりそれだけの何かがあるのでしょう。

いわば豊潤な葡萄酒の香りとまる味とでもいえるものでしょう。

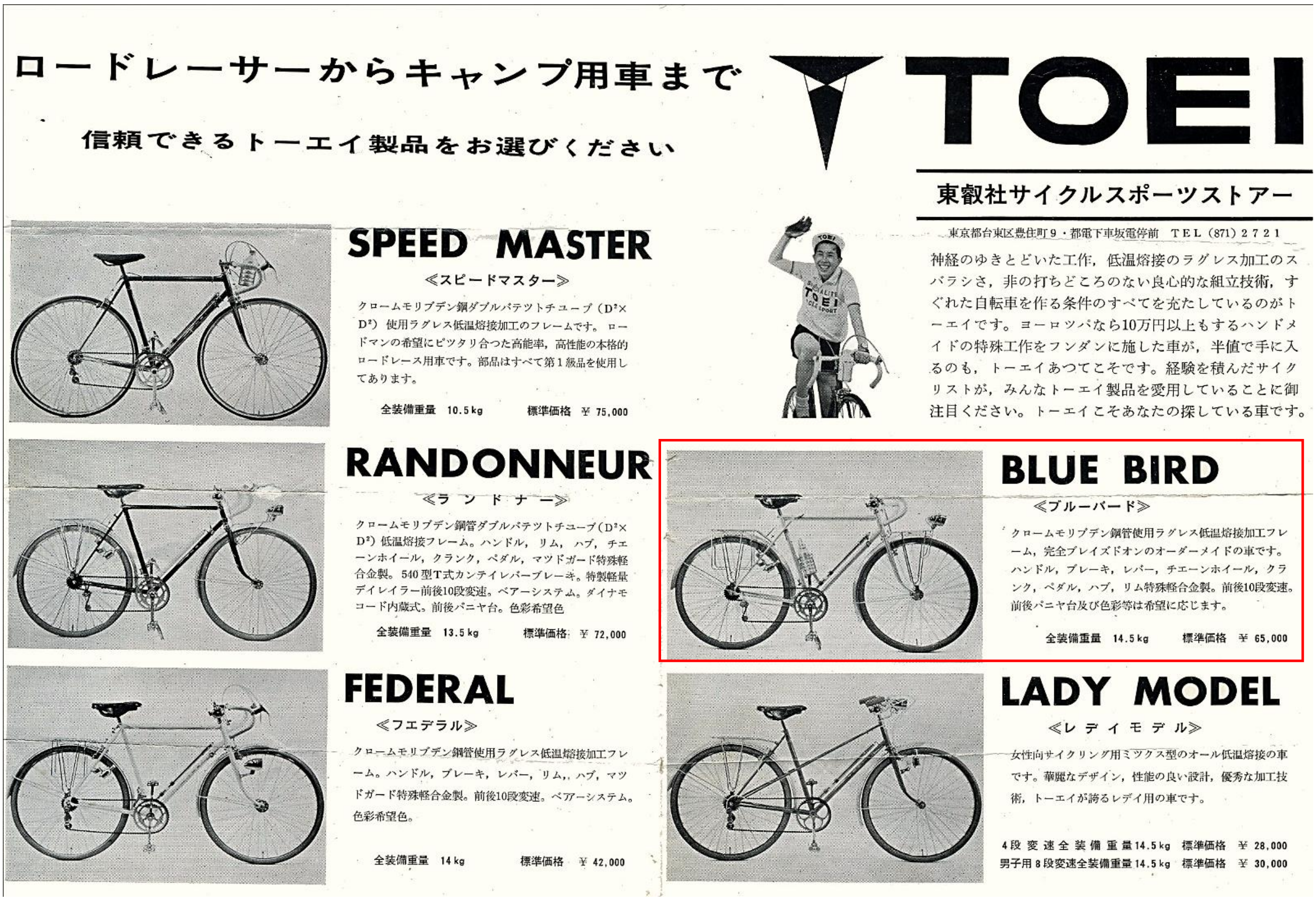
私達も日本の自転車にせめて日本酒のような独特の味わいを持たせるように努力したいものです。

（おわり）

閲覧のみ可・保存不可　無断複製・無断転載不可　神奈川県サイクリング協会

ブルーバード

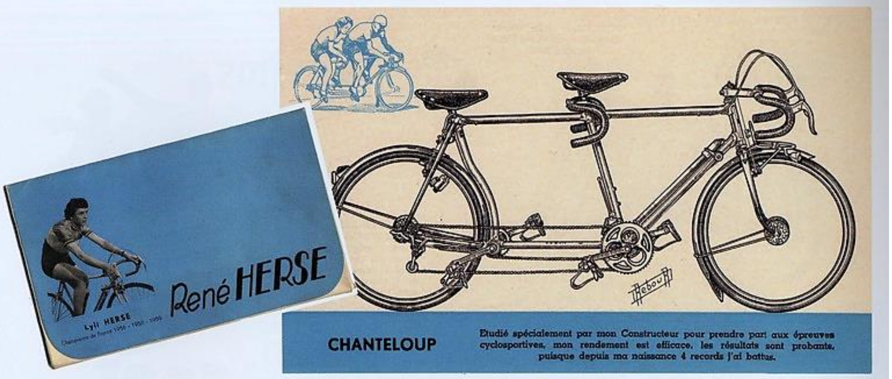
手を上げているモデルは、かの有名な沼勉さんです。



現在、工房に置かれたブルーバード　とても素敵です!! 手前は、僕の自転車　2021.5.

閲覧のみ可・保存不可　無断複製・無断転載不可　神奈川県サイクリング協会

英書:WHEELS OF CHOICE より　　山中湖畔の鳥山氏ご夫妻　　　　　　　　星野 蔵



95. – René HERSE

Catalogue [pour 1961] illustré par Daniel Rebour

Pochette contenant 12 feuilles recto-verso 210 x 130 mm,

奥にあるのは、
ルネ・エルスのシャンテルートゥー・クロメ仕様(オール・メッキ)

閲覧のみ可・保存不可　無断複製・無断転載不可　　　　　　神奈川県サイクリング協会