
The Bugle

.08

Issue 8 - 2016
brooksengland.com



**Celebrating
150 Years**

150周年記念号
1866 - 2016

150 YEARS

15 STORIES

150年の物語

2016年は、ジョン・ボウルトビー＝ブルックスがバーミンガムのグレート・チャールズ通りに馬具の製作所を開いて150周年になります。この製作所が後に1960年代まで世界をリードした自転車サドルメーカーになったのです。

ブルックスのサドルは、今も変わらず耐久性のある実直な素材を使い、「ザ・ベスト・フォー・ライディング(ライドのために最高のものを)」という信念を貫いて手作業で作られています。

Bugleの今号では、そんな現在のブルックスが見つめている世界をご紹介します。物語を集めてお届けします。

EDITORS

Bregan Koenigseker
Michela Raoss
Andrea Meneghelli

ART DIRECTION & DESIGN

Fabio Fedrigo
Jim Holland

翻訳・編集
Yoko Aoki

01

再び、リベットに乗って
デイヴィッド・ミラーが
アレンベルグの森でC13をテストライド

02

変わりつつあるレースシーン
変わりつつあるレースシーン
新しく生まれてきた自転車競技とその選手たち

03

パートナーシップという芸術
美しき150周年記念バイクの
作り手たちをご紹介します

04

目をレンズに、思い出をフィルムに
ジェレド・グルーパーが語る、
初めてのそして人生を変えたグループライド

05

石と氷の沙漠
アイスランド内陸の荒野を走る
トム・ドンヒューとジョージ・マーシャル

06

極上のポタリングライフ
ヒルデ・ポーチとルネ・ジーガーが見つけた、
フランスの田舎道のロマンス

07

おびえているの？
エレノア・モーズマンが語る、
アジアの路上で出会った試練

08

メトロポリタンな寄り道回り道
新しいサイクルバッグコレクションと、
インタラクティブでグローバルなキャンペーン

09

不屈の自転車スノップ
じつは難しい、サイクルプロガーとして
成功するための秘訣とは

10

ツーリングなんかじゃない
古くて新しいサイクルレースの創始者、
マイク・ホルの見つめる世界

11

逃避行ルート
北スコットランドのラス岬を、パニエと行く

12

サイクリングとジャーナリズム
ティモシー・ジョンが振り返る、
インターネット以前のサイクリング文化

13

祝いのラッパ
バラエティと驚きに満ちた
150年の歴史を振り返る

14

2016年のベストディーラー
今年の榮譽はチューリヒのショップ、
ヴェロノータに

15

2016年の最優秀社員
スメズウィック工場の最優秀社員を
スティーブ・グリーンが紹介します

01

**Back on
the Rivet**

再び、リベットに乗って



“Where better to test it than the worst place in the world?”

“世界で最悪のあの場所がテストにはやっぱり最高でしょう!”

ジョン・ボウルトビー＝ブルックスが有名な革製自転車サドルを発明して以来、技術イノベーションはブルックスの核となってきました。サドルやアクセサリ、ツールはもちろん、さまざまなバッグに至るたくさんの商品を生み出す中で、ブルックスが取得した特許は数百に及びます。私達はこのDNAに誇りを持ち、今も革新的な自転車用バッグやアクセサリを作り出しています。そのイノベーションの最新のものが、世界の注目を集めたブルックス初のカーボン採用サドルC13をトップに持つカンビウムなのです。

WORDS - Oliver Parsons

PHOTOS - Tino Pohlmann

brooksenland.com/cambium/C13/

今では知らない人も多くなってきていますが、ブルックスの歴史において、レース用ハイパフォーマンス商品は大きな位置を占めています。ファウスト・コッピからアンディ・ハムステンまで、ヨーロッパはもちろん世界中のプロレースでプロトンの選手の大半がブルックスに跨っていたのは、そう遠くない昔のことです。選手がオールアウトで走っていることを形容した「オン・ザ・リベット(リベットに座っている)」という有名な表現がありますが、これは腰掛けている位置がだんだん前にズレてきて、ついにサドルの前リベットにギリギリ座っているような必死の状態のことで、おそらくブルックスのサドルから来ていると思われます。

しかし時が流れ、プラスチックとフォームを使ったより軽量のサドルにレザーサドルは置き換えられていきました。ベルナル・イノー以降、乗り心地を犠牲にしても、小さなアドバンテージを求めてレースシーンではレザーサドルは急速に消えていったのです。

2013年、ブルックスはカンビウムC17を発表しました。1980年代以来初めての革製でないサドルです。この研究開発には何年もの時間がかかりました。完璧な商品を作るために時間をかけただけでなく、この新しい製品がブルックスの伝統にどうマッチするかも真剣に検討されたのです。

そしてついに開発デザイナー達はヴァルカナイズドされたゴム製のトップを使うことで、ブルックスのレザーサドルのあの「ハンモック効果」を再現することに成功。いろいろな理由で革製のサドルを選べない人達にもあの快適性を届けることができるようになりました。

C17は大きな成功を取めました。すぐによりナローなカンビウムを求める声が高くなってきたのに応えて登場したC15は、パフォーマンスを重視するサイ

クリスト達のアンテナにもひっかかるようになりました。UCIシクロクロス・ワールドカップやフィクストギアによるクリテリウム、オフロードの耐久イベントなどで選手達がC15を使うようになり、超軽量のサドルよりも快適なサドルが結果につながるということが認識されるようになったのです。とはいえやはり、いまやパフォーマンスバイクでは主流になっているカーボンフレームのバイクに合う、もっと軽量のカンビウムが欲しいという声は高まるばかりでした。

新しい製品を生み出す開発力は、ブルックスの根幹にかかわる社是です。ブルックスは自社製品の品質とどんな状況でも使えるその性能に残りを持っています。だからこそカーボンベースのカンビウムの開発にあたって、厳しいテストを繰り返しました。

オンラインでの調査で、元プロから週末に乗る程度のホビーサイクリストまでさまざまなタイプのサイクリスト200人を選び、モニターを依頼しました。英国人元プロロードレーサー、デイヴィッド・ミラーもその1人です。デイヴィッドはブルックスの開発チームとともに、いわゆる北の地獄、パリルーベの世界で最も厳しいセクションのひとつである石畳区間アレンベルグで2日間のテストに参加しました。

デイヴィッドは、このC13という仮称がついたサドルで荒れた難しい道を何度も走り、限界まで攻め込み――我々の北フランスでの新製品能力テストをじつに意義あるものにしてくれました。デイヴィッドは、C13は石畳をいなしには完璧なサドルだと認めてくれました。じつはデイヴィッドは、撮影やテストのために何度も何度もアレンベルグを往復した後、スタッフに感想を求められて一瞬何のテストをしているか思い出すのに時間がかかったそうです。まるでC13に何年も乗っているかのような馴染み具合だったとか。

このテストはC13の開発に貴重な資料をもたらしてくれましたが、モニタリングテストはまだまだここから佳境を迎えるのでした。何ヶ月もの間、世界中のモニターがサドルをさまざまな場所に持ち込み、有名な峠を登り、ロードレースを走り、長距離走をこなしました。ここから得られたフィードバックをもとに、ブルックス史上最軽量となるラバートップとカーボンレールの素材構成が最終調整され、これから誕生するC13シリーズのためのさらなる資料も集められました。さまざまなサイクリストやそのライドスタイルにフィットする今後の製品の登場にもご期待ください。

カンビウムC13は発表以来、様々なタイプの自転車につけられるようになってきていて、我々もその展開に驚き注目しています。それはマスマーケット向けブランドのメーカーから、アメリカのNAHBSや英国のビスポークトなどのハンドメイドショーに出展するようなアルチザン系ビルダーまで広がっています。このサドルも、性能とデザインにおける定番と言われるようになるまで時間はかからなそうです。レース系サイクリスト達からの人気も高まってきていますが、とくに強い引きがあるのは、いま世界中でブームになりつつあるフィクストギア・クリテリウムのレーサー達からです。このエキサイティングな形式のレースにはブルックスもおおいに盛り上がり、今年は5つのチームをサポートすることになりました。この吹き始めた風は、新しい使い方や新しいニーズに応えろと当社の翼を押し上げてくれています。

しかし何より、自分達がまた「リベットに座っている」ことを本当に喜ばしく思っています。
#OnTheRivet



The Changing Face of Racing

変わりつつあるレースシーン

この数年、フィクストギア・クリテリウムレースの人気急上昇ぶりに拍車がかかっている。この新顔の自転車スポーツの人気に火がついたきっかけは、すでにグローバルなイベントになっているレッドフッククリット(RFC)の成功だろう。続く後ろにはラッドレース、ウルフバックハッスルなどさらに新しいレースシリーズがあり、これらも盛り上がってきている。

WORDS - Tom Owen

PHOTO - Liz Seabrook

brooksgland.com

この数年、フィクストギア・クリテリウムレースの人気急上昇ぶりに拍車がかかっている。この新顔の自転車スポーツの人気に火がついたきっかけは、すでにグローバルなイベントになっているレッドフッククリット(RFC)の成功だろう。続く後ろにはラッドレース、ウルフバックハッスルなどさらに新しいレースシリーズがあり、これらも盛り上がってきている。

それにしても、このブームを牽引している力は何なのだろう？ もちろんこれらのイベントが牽引し話題を提供しているわけだが、核になる輝きのようなものはどこか別のところから来ているはずである。観客や参加者がいなければ、レッドフックやラッドレースも数回開かれたきり消えていただろう。ところが今やこれらのイベントはメインストリームとして名乗りを上げる機会を伺っているほどの勢いだ。

フィクストギア・クリテリウムはサイクルスポーツの中でもサブカルチャーであり、ようやくジャンルとしての体をなしてきたところである。こういう急成長期には、チームスポンサーが非常に重要になる。スポンサーがあつてこそ、チームは存続でき、強くダイナミックなライダーを擁して魅力的なレースを展開することができる。ブルックスも、100年以上続く自転車レースにおけるエキサイティングな変種の登場に、あらためて草の根自転車スポーツをサポートするという使命を果たしていくところである。現在、8Bar、5th Floor、Desegna、Dafne Fixed、Fast Amsterdamというフィクストギアのイベントで走る5つのチームをサポートしている。これらのチームはヨーロッパの各地にベースを持ち、選手は男女両方だ。これらのチームの他にも、ブルックスのサドルの高いパフォーマンス性能と比類のない快適性から、個人でブルックスのサドルで走ることを選択している選手が大勢いる。

この種のレースのことを誰よりもよく知っているのが、レッドフッククリットのファウンダーであるデイヴィッド・トリンプルだ。このイベントは2008年にニューヨークでスタートし、すでにロンドン、バルセロナ、ミラノでも開催されている。トリンプルは、自転車レースは何よりも観客フレンドリーであるこ

とが重要で、それこそが「クリット(クリテリウムの意)」が人々を夢中にさせる理由だと語る。

「私たちのイベントでは、クリットは短時間で、激しく、わかりやすくなるように仕立てています。サイクリングレースや戦略を知らない人でも夢中になれるようにするためです。伝統的なクリテリウムのルールは競技者にはいいものですが、観客にはとてもわかりにくい。RHCでは、レース開始から45分後に勝者がラインをクロスするまでずっとフルスピードです。メカトラがあれば失格、周回遅れで即失格、落車してもトップ集団待ちの一周は与えられません。集団から落ちたら、必死で完走を目指すことくらいしかできないのです」

レッドフッククリットのこの容赦ない仕様は、完走を目指すだけでも真剣にならざるをえないものになっている。

「よく、50位以下の後方なのに、まるで優勝したかのように両腕でガッツポーズをしてゴールするライダーを見かけます。1周1周が真剣勝負で、1回でも集団を引いたら名誉になるようなプレッシャーが、すばらしいレースの雰囲気を作り出すのです。フィクストでギア比は変えられないということは、何周も集団の中で力を温存して最後のスプリントに賭けるなんてほぼ不可能だということです。伝統的なロードクリテリウムに比べると密に集合したプロトンも出来上がらないから、観客はライダーを見分けやすい。大抵の場合、レース中も前方にいてアタックをかけ続けているライダーの中から勝者が出るのです」

ロンドン・ノクターンは2007年(レッドフッククリットが始まる1年前)にスタートした、すでに格式さえ漂わせているシティ・クリテリウムのひとつだ。プログラムには男女エリートロードクリテリウムやトラックバイクオンリーの特別なレースが含まれている。ノクターンを運営しているフェイス・パートナーシップのジェームズ・ポープは、このタイプのレースが持っている古代のグラディエーターの要素が観客を惹きつけると言う。

「サーキットレースが作り出す闘技場のような雰囲気

や、ロードレースと違って目の前で何度もアクションが起きるのを目撃できることが鍵だと思います。観客はこのドラマにどっぷりと浸ることができるのです」

「ウチのレースはパーティの雰囲気うまく作れていると思いますし、金融街シティという場所柄、周辺にバーが多いこともプラスになっています。さまざまな種類のレースがあることでさらに多くの観客を集め、ユニークなスペクタクルになっていると思います」

ベルリン発信のラッドレースはショートトラックやスピードの速いレースにフォーカスした多くのアンダーグラウンドなレースから成るシリーズで、ロックな精神を大切にしている。ファウンダーのインゴ・エンゲルハートは、彼らのイベントはフェンスの中と外両側にいる人たちにとって魅力的なのだと言う。「フィクストギアのレースは走る人にとって超楽しいし、観客もまた楽しんでます。展開が早くて、革新的で、クラッシュがあつたり、スピードは速いし、カッコいいライダーが多い。ラッドレースは伝統的なサイクルレースというより、スケートボードのイベントに近いと思います。わたしたちのレースイベントは、いつも少なくとも数百、ときには数千人の観客が集まって、興奮した観客たちの絶叫が響いてすぐ特別な雰囲気になってます」

「ロック、パンク、メタル、ヒップホップなどを大音響でかけて……もちろん普通の自転車レース会場がかかっているようなつまらない楽曲はかけませんよ。ライダーたちも、ここに来れば友だちに会えて、他の都市にベースを置いてるウチのスタッフに会えて、いい音楽が聞けて、プレとアフターのパーティが楽しいから来てくれるんです」

フィクストギアでのレースが持っている鮮烈さ、敷居の低さ、ナマな楽しさは、特別である。トリンプルが言うように、「このイベントは実際に経験してもらわないと。ファーストラップの終わりに轟音とともに駆け抜けていくプロトンのあの迫力は本物を見るまでわからない」のだ。



Poetry in Partnership

パートナーシップという詩(うた)

創立150周年にあたり、ブルックスは世界の最高の自転車メーカー各社に依頼をして、150周年記念ブルックス・バイクを作ってもらいました。

人間と自転車の一体感は、シンプルでエレガントですらあります。過去150年、ブルックス・イングランドは人間と自転車との関係をよくすることに尽力し、必要なものを作り出し、美しささえ生み出してきたのです。

WORDS - Andrea Meneghelli

PHOTO - Thom Heald

brooksendland.com

03

創立から150年目を迎える記念すべき今年、ブルックス・イングランドは世界中の素晴らしいビルダーたちにまったく前例のないプロジェクトを依頼しました。それぞれのメーカーに、もしブルックス・バイクというものが存在するとしたらというコンセプトで自転車を作ってもらい、それを限定数で販売するというものです。依頼した多くのブランドがそれぞれの出身国ではよく知られたメーカーで、すでに世界中で走っているブランドも多くあります。中にはまだスタートしたばかりのブランドもありますが、何か光るものを持っていることから選ばれています。英国各都市はもちろん世界中からの参加を得て、レーシングバイクもあれば、グラベル車やツーリング車もあり、シングルスピードにタウンバイクもあります。

コラボレーションバイクのリストは豪華絢爛です。ダリオ・ペゴレッティからは、イタリアン・スチールバイクの粋をきわめたシングルフレームにシグニチャーである抽象柄が入ったものが登場。英国のダービー県のマーシャンはレーシングバイクやツーリングバイクの長い歴史を持っていますが、今回は長距離ライド用のドロップハンドル車を製作中です。ブルックスの歴史はもちろん英国の自転車史にも輝くあのコンドルからは、最新鋭のカーボンのレーシングマシンが特別仕様のC13を載せて登場します。忘れるわけにはいかないのが、同じロンドン発のプロンプトン。折りたたみ自転車とほぼ同義語になっているここからは、このコラボシリーズ最初の1台が登場しています。

これらの高名なビルダー各社から協力を得られているのはブルックスがサイクリング界で大切に思ってもらえていることの証であり、とても名誉なこと

です。ブルックスはビルダーが自分の作品を美しく仕上げる最後の仕上げとして長く選ばれてきましたが、むしろサドルをそのクリエーションの出発点として特別仕様車を作ってもらえるとは、ブランドとして感じ入るものがあります。当然、これらのバイクはブルックスのたくさんのアクセサリやトレードマークのカラーを継った姿で誕生するでしょう。

これらの自転車は、いろいろなスタイルやジャンルのサイクリストたちがブルックスをどのように見ているかを知る素晴らしいきっかけももたらしてくれるはずですが、まずコラボに協力してくれたメーカーの幅広さだけを見ても、ブルックスの幅広さをよく表しています。何よりも、これらの自転車はどれも美しくユニークで、多くの人たちが憧れ、所有欲にかられてくれるのは間違いありません。これらのバイクは今年いっぱい、ロンドンのコヴェント・ガーデンとノルウェーのオスロの旗艦店B1866で順に展示されます。

「これら高名なビルダーの協力を得られたのは、当社にとってとても名誉なことです。」

これらのブルックス・バイクを象徴する、鍵になるものとは何でしょう？ それはB1866でこれらのさまざまな自転車が展示されるのを待ちたいとこ

ろですが、これらのコラボバイクにブルックスはひとつの申になるテーマを出しました。それは「コッパー(銅)」です。銅は変幻自在な素材で加工して美しく、ブルックスの製品でも長いこと中心的な役割を果たしてきました。たとえばブルックス・イングランドのサドルに使われているコッパー・リベットは、他の素材と同様ブルックスを表すアイコンになっています。それぞれのメーカーがこのテーマをどう扱うかはまだこれからのお楽しみです。このための特別版のサドルやアクセサリは当社内ですでに準備中で、ビルダー各社はこの色テーマに合わせたスペシャル塗装やヘッドバッチなどの仕上げ準備をしていることは申し上げてきましょう。

ブルックスと言えば、大抵の人の頭には洗練という言葉が思い浮かぶと思います。このブランドの名前は、この1世紀半の間、美しいクラフツマンシップと同義語でした。今回のコラボバイクのビルダーたちも、完璧に仕上げられた時代を超越する作品を出してきてくれるに違いありません。美しい自転車ならではの違いは、なんととっても細部に宿るのです。

もともと、ビルダーの皆さんにお願いをして寝転んで待っているのではコラボではありません。ブルックスは積極的に企画に関わり、情報提供をし、お手伝いをし、先にもふれたように特別エディションの製品を用意しました。さああとは、2016年末まで1台ずつ発表されるこれらのすばらしいバイクを待つだけです。



Tokyo Bike - Mini Velo



Skeppshult - Favorit



Skeppshult - Favorit



Brompton - S Type



Achielle - Julie

Tout Terrain - Silk Road



Brompton - S Type



Condor - Leggero

The Eyes Have it

目をレンズに、思い出をフィルムに

初めてのライドのことは、いまでも鮮明に覚えている。晩秋なのに暖かい日の午後、僕は450ドルで自転車を買った。シューズとペダルまでおまけでついてきたから、ライドに必要なものは全部揃っていた。ヘルメットはなかったのだから、帽子をかぶった。短パンとTシャツで、生まれて初めてのグループライドに向かったのだった。

WORDS - Jered Gruber

PHOTOS - Jered Gruber

www.gruberimages.pro

2時間のライドでだいぶたくさん事を学んだけれど、2つのことが際立っていた。それは、(1)自分は全然走れないこと、(2)これこそ人生でやりたいことだと気付いたこと。

すべてが新鮮に感じられた。クルマで通ったことがある道でも、今まで気づかなかったことがすごく興味深く思えた。見たいことだらけだったのだ！まわりの田舎道には誰も住んでいない家いくつもあるとか、犬がいるとか牛がいるとか、日に焼けたアスファルトの道がくねくね這っていて美しいとか。ほとんど落葉しきった木の枝がまだ重そうに下がっているのにも気づいた。秋の美しい夕日に照らされ、僕達の自転車の長い影が僕達と一緒に走っているのを見た。とにかくたくさん物事を見た。今思えば、目ですでに写真を撮り始めていたのだと思う。

勉強のため1年間の予定でドイツに移って間もない頃だった。サイクルジャージのポケットに入れて走れる安くて小さなカメラを買った(もちろん自転車に乗っていないときもパンツのポケットに入れて持ち歩いた)。これでいろんな写真を撮ったーすべてが今までと違って、面白くて美しく感じられた。初めてハイデルベルグのケーニヒシュトゥール山の最初のヘアピンコーナーの写真を撮ったときのことを覚えている。そこで止まらなるといけなかったからー写真を撮るためにでなくて、そうでもしなければ死にそうだったから。

バイクに乗るたびにすごくワクワクしたことも覚えている。ライドが楽しみだっただけでなく、カメラを持って新しい景色を発見しに行くことにも興奮した。雪が降れば外に飛び出し、自転車にまたがって写真を撮った。新しい道を走るときもカメラを取り出した。ある村の開村700年祭りを知らせる看板を見つけたときにもーパシャ、パシャ。あ、壁に葛が這っている。橋の上に人がいる。ベッドルームから見える景色。すべてが美しく、シャッターを押す価値があると思った。

それは歩くのと似ていつつ、歩くより百万倍楽しかった。100マイルも走って、その間100回ぐらい写真を撮るために止まっても、星が輝き始める前に帰りつけた。どこへでも、ものすごくゆっくり行くことも、すごく速く行くこともできたし、終わることのない冒険食べ放題のお皿に、僕はこの目で★見たい★(イタリック)ものすべてを盛り付けていった。

その頃は撮った写真をどうすることもなかったけれど、種は蒔かれていたのだと思う。何年かしてその種から花が咲き、僕達の大冒険が始まった。でも冒険は、自転車への愛とカメラへの愛が合体した頃からじつは始まっていたのかもしれない。

「目というレンズと記憶というフィルムで撮る。シャッター音はしないし、露出など設定もない。ただ一瞬止まって、記憶に焼き付ける」

僕にとって、ライドをすることとシャッターを切ることはとても密接につながりあっている。ふたつが一緒なのが自然なのだ。もしもカメラと出会っていなかったとしても、自分が見るものをすべて記憶のフィルムに焼き付けていただろう。記憶を失わないように、思い出しては微笑んでいられるように。

いまではふたりでかなりの写真を撮っているけれど、飽きることはないどころか、ますます熱中している。ふたりでライドに出るときも、僕はいまでも新しい道を見つけたくてしょうがないし、よく使われているありきたりの道でも、絶対に見逃しているものが

あるに違いないから写真を撮りたくなる。いつも何か発見があるし、これを見られてよかったという感動がある。

そしてもうひとつ気がついたのは、自分の持ち前にしていちばんお気に入りのカメラ……つまり目というレンズに記憶というフィルムのカメラもけっこうイケているということだ。シャッター音はしないし、露出など設定を考える必要もない。ただひとところにしばらくとどまって、記憶に焼き付ける。

昨夜は今年に入って2回目のフランドルでのライドをした。仕事に追われていて、ライドなんかに出たら夜中の3時より前には眠れなくなることはわかっていたけれど、行かずにはいられなかった。コンピューターから離れて、外の空気を吸って、あつという間に古臭くなる写真がモニタに映っては消えていく小さな世界から飛び出せたのはやっぱりよかった。外の世界を見て、夜の冷え込みが指先に食いつき始め、両脚がだんだん乳酸でいっぱいになってくるのを感じ、キツイライドならではの呼吸音を楽しめたのはよかった。

厳しいセクションで追い込んだあとは、自宅まで流して戻った。今を生きている、という感じがよみがえってきた。頭から雑念が消えて、この瞬間を生きている。僕たちはレンガの壁や屋根や道や丘やコーナーなど、忘れたくないものについて興奮したように話した。僕たちは目の前や道の横にあるもののことを話し、目の前にないもののことについては話さなかった。まったく何一つとして。

そのとき、僕は写真を撮りたいと思わなかった。興奮したおしゃべりの合間に、この瞬間を記憶にとどめるためのメモをとった。写真を撮るべきものなど何もなかった。僕たちの幸せな会話を画像にする方法などなかったから。

百聞は一見にしかずでないときもあるのだ。

A Desert of Stone and Ice

石と氷の沙漠

旅の計画はいろいろな形でスタートする。インスピレーションが湧く瞬間があり、その火花が旅に出ると囃し立てる。それはたまたま見かけた写真かもしれないし、誰かがあなたがずっと気になっていた場所のことを思い出させたのかもしれないし、誰かがその道のことを教えてくれたのかもしれない。スパークした火花はあっという間にブンブン音を立て始めるかもしれないし、手がつけれられないほど燃え広がるかもしれない！

WORDS - Tom Donhou

PHOTOS - George Marshall

donhoubicycles.com

05

どういう経緯であれ、ある旅のアイデアが自分の中にスッと入ってきたときのあの興奮ほどいい感じのものはない。そのまま勢いに任せて気付いたらどこか遠くに着陸していて、夢中になって自転車に飛び乗って道の先に広がる風景を見る。

自転車でのツーリング計画を作ることにアートと科学があるのか、自分はよくわからない。旅に使える時間に対してその目的地はちょうどいいだろうか？どんなことを感じたい？何を見たい？何を得たいのか？地図を見ていると美しさが見えてくる。行きたいところを繋いで距離を確かめていると地図が呼吸を始め、そのルートでどんな経験ができるのかがリアルに想像できるようになる。以前長旅をしたときには、行きたいところを選んでからスケジュールを組む余裕があった。でも今回は違う。今回は時間がないこと自体が火花のもとだった——期限は1週間。どこに行こう、自分達は何を経験したいんだろう。まるで完璧に計算された科学的な実験のように、すべてがアイスランドを指し示した。

アイスランド南部をヘトラに向かって数日走っているとき、かなりひどい天候に見舞われた。気持ちよく晴れていたのがあっという間に雨風が変わったのだ。一緒に旅をすることになったジョージ・マーシャルと自分は、この旅が近づく数週間ずっと天気図をチェックしていた。晴れ、微風、降水なし。その翌週も晴れ、微風、降水なし。その次の週もだった。けれど、飛行機に乗る日が近づくにつれ、その傾向に変調が見られた。アイスランドでそんなにいい天気が続くはずはないのだ。搭乗直前にチェックしたときには心配が的中、これから数日は風が強くなり、全国的に大雨になると予報されていた。

アイスランドというところは、少しでも視界がきけば、絶句するほどの景色に恵まれる場所だ。足の下の大地は泡立ち熱を持って息づいているのが伝わって

くるし、汚れを知らない自然は粗野で巨大だ。視界がきかないならきかないで、次に晴れたときに見えるものへの期待で、視界の隅々まで注意をしながら脚を回すことができる。思い切り降られたし、風は横殴りだし、視界は悪かったけれど、自分達はペダルを踏むほどに幸せだった。

南のケブラヴィークから北のアークレイリに、舗装路とグラヴェルと岩じりの道を通って向かっていた。ヘトラに近づいて、分岐点で私達は左折した。アイスランド南部から北部へ、果てしない内陸の荒野へ向かう。誰もいない舗装路をふたりで走っていると、景色が変わり始めた。海沿いの平地から、沙漠の高原に上り始めていることに気づく。風に揺れる緑の牧草が、息づかいがなく動かない灰色の岩に置き換わり、広大な溶岩沙漠に囲まれた。さらに標高が上がりると雲が低く立ち込めてきた。ときどき雲が晴れると、強い日差しが蛇行する川や遠くの火山を照らし出す。こんな自然はふたりとも経験したことはもちろん想像したこともなかった。

4日目には、2時間で12kmしか進めなくなっていた。内陸を5日間で走破するというよく練られたはずの計画は風前の灯火だった。すでに何回か風で自転車から振り落とされていたし、橋のない氷河の川を歩いて渡り、何度もパンクを直していた。風速20m近い風や時折強くなる暴風のせいで、グローブを外すのにも苦しんだ。グローブが風で飛ばされたら終わりだからだ。気温はそれほど低くはなかったけれど、強風のせいで体感温度は氷点下だったから、からだを守る装備を失ったら危険なことになる。自分達はこの環境に順応して生きのびる方法を学び始めていた。

科学のことは忘れて、居心地のいい自分の書斎やダイニングテーブルで旅の計画を立てるのもいいだろう。でも沙漠は自分の好きなようにふる舞う。トゥン

グナフェットルスヨークトル山を覆う雲を避け、だいぶ風雨に打ちめされた山小屋に避難したが、ここで、これ以上進むべきでないことを知った。その晩から嵐が来るという。理性的な判断がふっとんだのはこのときだった。アートが必要なときだ。暖かい木造の小屋で、ジョージがハイカーやサイクリストが残していったものを活用して料理を始めていた。計画を新しくすることが必要だった。2日後に飛ぶ飛行機をつかまえないといけない。でもこの嵐は少なくとも3日は続く。

みしみし音を立てる木造の小屋の大きな鋳鉄のストーブが湯気を立てているそばで、ニンニクとカシューナッツのとても美味しい炒飯を食べながら、ごく適当に話し合っ、私達は出発した。行き会った光ケーブルの保守工事の人達が、沙漠の端まで乗せてくれるという。光ケーブルは5年おきに点検しないといけないのだそうだ。彼らの巨大なトラックのキャビンに飛び乗って、アイスランド版のロッキン・ロビンが安物のカーラジオから流れてくるのを聞きながら、彼らが6輪バギーで月面のような土地を走り回って光ケーブルが風雨で劣化していないかチェックするSFのような風景を眺めていた。

台地の北端に到着し、本来のスケジュールに追いつくこともでき、またサドルにまたがった。内陸の厳しい灰色の世界から下り始め、雲からも脱出して、久しぶりに頭の上に空間ができた。すっかり慣れていたモノクロの景色から、緑の景色に戻ってきた。緑の草を馬が食んでいるのが見え、かわいらしい赤い建物の農家が目に入った。目の前に広がる氷河に刻まれた大きな谷は、美しい円形劇場のようだった。長い残照の中、よく固められた道を川を右手に見ながら鼻歌を歌って下った。アイスランド内陸というモンスターを後にして。



A Wanderer's Life Beyond Compare

極上のポタリングライフ

3月初め、ジュネーブ行きの列車のチケットを予約した。もっと南に行く夜行列車がなかったのでジュネーブからのスタートになったのだ。ランドナーバイクに夢中になって6年、ツール・ド・フランスをなぞった旅をする計画は、私達のいつかやりたい旅リストにずっと載っていた。興奮した私は地図を買ってきてリビングルームの壁に貼りつけ、何度も指でたどっては「モン・ヴァントウはここにあるんだ。海まであとちょっとだね……」などとやっていた。

WORDS - Hilde Porch

PHOTOS - René Zieger

www.renezieger.de

06

数ヶ月後、列車を降りた私達はペダルを踏んでジュネーブの混雑した通りを抜け、市外に出た。荷物が多すぎるかと心配していたけれど、まだまだ余裕があることがわかり、おいしいものをたっぷり積むことにした。いろいろな種類のある地元の山羊チーズが絶品であることを発見、毎食のように食べた。地域で育てられた果物や野菜も身にしみるおいしさだった。

毎日2時間ほど一つまり20kmほど走ってから、パン屋さんを見つけ次第その日2回めのコーヒーにした。もちろん、サクristan(ねじりパイ)、クロワッサン、プリオッシュ、バゲットなども一緒に。長いバゲットを脇に抱えたフランス人、というのが外国人が勝手に作り上げたイメージでないことも知った。毎日たくさんのパンやケーキも買い込んでパニエに積んで走った。栄養学的にはあまり良くなかったかもしれないけれど、幸いなことに私達は栄養士ではなかったので。大荷物を積んでいると、レース志向のサイクリストと競わなくてすむ。どんな坂も登頂するだけで褒めてもらえる。何度「がんばれ、がんばれ」という声をもらったことか。いい気分でいられたことを荷物に感謝したいくらいだ。

5日目にルネが大きな声を上げた。「次のコーナーで右手を見て!」。その通りにして、驚きのあまり使にくいヴィンテージのトークリップが外れそうになった。そこには、悠々と裾野を広げたあのモン・ヴァントウが、グッピーの群れの中に憩うセイウチのように横たわり、翌々日に訪れる私達を待っていた。翌日はモランズスルーウヴェズというかわいらしい家々と古い石造りの端のある町を通った。すべてがおとぎ話の挿絵のように美しい。そしてサン・レジェール・デュ・ヴァントウに向かって上った。セイウチがだんだん近くなり、その威容を増してきた。

ついにヴァントウの日が来た。目覚ましは朝6時にセットしてあった。ソーの町に着いたのが8時で、雨がちな暗い空を眺めた。セイウチ山は影も形も見えず、空に数か所空いている雲の穴以外はすべてがモノク

ロだった。午後には天気は回復する……かもしれないとのこと。上るべきか躊躇した。なるようにしかならないね、と話して、ふたりで上り始めた。チャレンジしなかったということのほうが、雨より悔やまれると思ったから。

私達の向かう頂上は分厚い雲に覆われていた。ルネに、あと何キロとかあといくつヘアピンカーブがあるとかか口にしないでほしいと言いつ渡した。残りの距離をカウントダウンしながら、脚がもつた心配することほどウンザリすることはない。私はレースには向いてないに決まっている。

シャレーに着いたので、26kmのうち20kmを走ったことになる。悔しいかな、この数字は覚えてしまっていたのだ。バナナを食べなければ。水も飲もう。あまり休まないで走り続けなくちゃ。ここからの平均斜度は7%と巨大な標識が脅してくる。沙漠にたどり着いた。なにもない月面のように。庭いじりが大好きな母は、なぜこんな苦勞をしてまで草木のないところに来たがるのか理解できないだろう。

私はヘアピンカーブをひとつずつこなすのに喜びを感じていた。ロードレーサーの集団に抜かれた。私を抜いた後みんなダンシングになり、ペダルをぐんぐん踏みながら行ってしまった。プロもびっくりだ。いつでもシャッターを押せるように構えながら、ルネは前に行ったり後ろを走ったりしている。雲はますます厚くなってきた。風も強い。びっくりするほど寒い。頂上は見えない。目をつぶって走っても大差はないだろう。なんてところだ。

隣でルネが突然叫ぶ。「ヒルデー———! やったよ! 最後のヘアピンだよ!」
「ほんと? もう?」
「あ……じゃなかった、次のが最後だ。ほら、登頂成功だ!」

10:23に無事登頂。灰色の冷たい霧がひっきりなしに

顔を叩く。急いで記念撮影。頂上の標識と自転車と。モン・ヴァントウ 1911m。何も見えないけれど。暖かい服を身につけて、土産物店に入って暖を取った。プラスチックのガラクタが大量に並んでいて、あとは記念ジャージ、やたら高いペットボトル飲料などがある。私達は絵葉書を13枚買った。

頂上を離れ、2つコーナーを降りてまたすぐパーに入り、クレープを2つと紅茶を2杯注文した。まだ景色は見えない。このとき雲にさっと切れ目が入り、谷が見えた。下山を開始し、シャレーではヴィンテージカー・レースの準備が進んでいるのを見た。道をひっきりなしに自転車が上がってくる。自分の体がエネルギーと疲れに満ちていて、健康でリラックスして幸福に包まれていた。ヴァントウに上ったんだ。

その夜はヴァントウの地元のワインを飲んだ——これがすごく気に入って、このあとも何度も飲んだ。ここで飲んでもこのワインはすごくおいしかった。失敗なしのワイン。「ロゼを2杯」、いまや私だってフランス語で注文できる。

しばらくの間、モン・ヴァントウは地平線から私達の旅に同行してくれるだろう。もう頂上は雲をかぶっていない。上からの景色を見るために、いまもういちど上ったほうがいいのだろうか。あのてっぺんに自分がいたなんて信じられない。

そのほかのエリアでもたくさんのエピソードがある。リュベロン地方、アルピユ山脈、アルル、カマルグから地中海、そしてセヴェンヌ山地に上り返し、アルデシュ渓谷、ローヌ渓谷、モン・ヴァントウ……私達は1700kmをゆっくりと、休み休み走りきった。だから、各エリアでたくさんのエピソードができた。

さて、次の旅は? またパニエに荷物を詰め込んで出かけたくてたまらなくなっている。



“Ni haipa ma?” Are you scared?

「你害怕吗？」おびえているの？

エレノア・モズマンは、西洋ではまだあまり知られていない辺境のごく普通の人たちの普通の暮らしにレンズを向け、人々の興味を掻き立ててきた。

人類学的でアーティスティックで、被写体と彼女を繋げる何かが浮かび上がってくる写真の数々は、ただの観察ではなく、人類愛や平和へのメッセージであり、オープンな気持ちで走る自転車旅の可能性にあふれている。

WORDS - Eleanor Moseman

PHOTO - Eleanor Moseman

eleanormoseman.com

07

アジアを一人旅していると、とくに中国の人里離れた辺境を旅していると、自分が女性でいることが自分という人間のまず最初の特徴になりがちだ。この5年少々、アジアを自転車で走り、トレッキングし、ヒッチハイクしながら回ってきたが、自分の体で、頼んでもいない手に触られたり撫でられたり弄られたり掴まれたりしていない場所はほとんど残っていないと思う。駅のプラットフォームや警察の署長デスクの向こうから、羊のふりをした狼に気付いていないバカな小娘だろうと推測される(ゴビ砂漠のある警察署長には、砂漠でキャンプをすると狼に襲われるから禁止だと言われたけれど、私が見かけた狼は恐ろしい話をして聞かせる警察の制服を着た一匹だけだった)。恐怖は相手を支配するために使われるが、私は誰にも、何にも、私の人生の選択を邪魔し支配することは許さない。私の性は、私が世界の文化や自分自身を見つけるのをためらう理由にはならない。いつも、冒険が終わってみれば、そこで冒したリスクは旅の成果に十分に報いるものばかりだ。男に生まれていたら、わたしの選択した人生はもっと楽だったかもしれないし、もっと社会的に受け入れられやすかったかもしれない。でも選べることもないし、男に生まれたかったとも思わない。

本当の自分自身や自分の魂・心・正気を守るため、わたしは自分を自分の物理的な存在から切り離す方法を学んだ。いくつかのいまましい事件の後、わたしは自分の体の部分部分が汚れ、腐って、自分の物理的な体の変な付属品くらいにしか思えなくなった。体の一部を切り落とせれば、知らない人や、友だちのふりをして近づいてくる人に物理的な存在を侵食されたりしないのにも考えた。

私の、強姦されそうになったり殺されそうになったり、何週間も飢えたり、正気を失ったり、恐怖に震え上がった瞬間の話を読んだ人々は、どうしてそんなことをするのかと聞く。なぜこんなことをするのか。なぜなら、こういうことはすべて瞬間的だったり、少なくとも長くは続かなくて、しかも稀だからだ。知ら

ない人から友好と愛をもって暖かく迎えられ、その人たちが一生の友だちや家族となったということのほうがずっと多いからだ。

辺境を歩き、国境や山岳地帯・砂漠・大陸を越えながら自分の限界に挑戦し続けてこなかったら、自分の可能性や強さは見つけられなかった。言うまでもなく、私は自分はプロの冒険家とか探検家ではなく、言うなればプロの失敗屋だと思っている。大声で天を呪い、恐怖にパニックし、そこまでの自分の選択を強烈に後悔し、自分にはもう無理だと絶望しそうになったとき、その冒険の本当の目的が見えてくる。その目的とは、標高とか距離とか越えた国の数以上のものだ。この混沌として神秘的ですばらしい世界の中で、その場所や自分について何を学ぶかなのだ。

女性の冒険家の声はいまも少数派だ。女性の旅行記の歴史は男性のそれと同じ長さなのに、女性の旅行記がよく読まれるようになったのは最近だと思う(わたしの座右の書である『My Journey From Lhasaアレクサンドラ・デビッド・ニール著(邦題：パリエンヌのラサ旅行)』は1927年初版)。男性の仲間たちのそれにくらべ、私たちはまた違う視点や、ときには読み手の感情を掻きふる独白を提供している。私も、誰も見ていない状況で子どもたちと遊ぶことを許されたり、面倒を見ておいてと赤ちゃんを腕の中に託されたりしたし、男性は入れないムスリム女性たちの楽しいダンスパーティに招かれたことはしょっちゅうだ。女性たちに秘密や希望や夢を打ち明けられたり、悲しみや絶望を聞くこともある。言葉の壁に阻まれて完全に会話がわかったと言えないときでも、女性同士なら分り合える。

私の伝える物語は男性のそれとは違うし、中国を旅する旅行者の大半のものとも違う。中国に7年以上住み、人々と文化を理解するには十分な会話はできる。私の旅に出る動機は単純で、好奇心である。人々を、文化を、習慣を、環境を知りたいし、これらを発見することで、世界やそこに暮らす人々や自分自身

への愛を高め、客観的かつ能動的な人生を送るためのヒントをもらっている。旅で得る経験を求めるのはあくまでも自分のためだけれど、私たちのような少数派にしかできない旅で得られたものは多くの人にシェアしたいと思っている。

私の旅の成果である写真や読みものは、いつも誰かにインスピレーションを与えたくて発表している。幼い女の子を、とても難そうな夢を追いかけようと勇気づけられれば。英語を身につけたいと願う中国の寒村の女の子、アメリカで生きにくいと悩んでいる若い女性でもいい。ヒロイズムや忍耐力の競争ではないから、持っていくギアより、とるルートより、達成する距離などなどより、内面の旅こそが重要になる。私を旅にいきなうアップダウン、峠や谷が大切なのだ。気づきと疑問が潮の満ち引きのように交互に、そして氷河のようにコンスタントに押し寄せてくる。

自転車や徒歩で、その他の手段で何ヶ月も何年も、あるいはずっと旅をするなんてちょっとオカシイことはみんな承知の上だ。私の物語はもしかすると、ちょっと変な人、はみだし者、むら八にされた人、一匹狼な女性たちに、自分自身の道を見つけ、確信と愛と情熱を持ってペダルを回し続けることを促すものなのかもしれない。あなただけのためのルートがあるんですよ、と。

一人旅をする女性は恐怖や危険のことばかり考えてはいけけない。私達は男性は直面しないような障害に突き当たるけれど、一方で旅がとても楽になることもある。目的地を探して疲れた一人旅の女性に親切にしたい人は多いからだ。

私がつけたタイトルの質問に答えるとしよう。答えはノー。わたしはおびえてなんかいない。恐ろしいのは、生きたい人生を生きないでいることだけだ。

Metropolitan Detours

メトロポリタンな寄り道回り道

「ブルックス・メトロポリタン・デトゥアー」は、世界の各都市で活躍する人たちにお気に入りのサイクルルートを紹介してもらうという新しい企画です。

自転車で誰もが等しく楽しめるルート、つまりその街をいっそう深く発見したくなるルートというのがお題。ブルックスのメトロポリタンシリーズには、まさにそんな知的な息抜きー忙しい日に短時間でも楽しめるような、新しい発見とリラックスのためのサイクリングルートにぴったりの自転車用バッグが揃っています。

WORDS - Bregan Koenigsseker

PHOTOS - Pablo Garcia

brooksendland.com/metropolitan

08

そんなコンセプトで登場したブルックスの新しいメトロポリタンシリーズは、ブルックスの他のバッグと同様、自転車に乗っているときはもちろん、そうでないときをも念頭にデザインされています。オーガニックコットンを貼り合わせたゴム製で、ライドに必要なものをすべて運びつつ、シックにまとまるスタイルが魅力です。

今回は、ロンドン、ニューヨーク、ベルリンのアーバンサイクリスト15人の協力を得て、街を探検し新しい側面を発見するためのルートを集めました。どの回り道も1時間かからない長さで、もっともつと冒険したくなるような内容になっています。

ニューヨーカーのカイル・フォードは現代のエピキュリアン。マンハッタンに暮らす、カクテルに特化したコンサルティング会社フォード・ミクスロジエ・ラボの共同オーナーです。全米のクラフト・パーティーのコミュニティであるコレクティブ1806を通してスピリッツの楽しみのプロモートもしています。米国パーティーギルドからスピリッツ・プロフェッショナルの認定を受けているほか、コート・オブ・マスター・ソムリエでもあります。受賞多数のミクスロジストとして、これまでに『VHI』、『グッドデイLA』、『フォックス & フレンズ』、『ウォール・ストリート・ジャーナル』などから取材を受けているほか、『ヴォーグ』、『ワイン・エンスージヤスト』、『ナイロン』、『SOMA』、『アメリカン・ウェイ』などにレシピ提供もしているとのこと。もちろん彼のツアーは飲み物や食に関連した特別なスポットを巡ります。たとえばカクテル・キングダムは今どきのミクスロジストが頼る高級バーツールやグラス、素材が揃うお店。膨大なヴァインテージのカクテルブックコレクションを読ませてもらうこともできるかもしれません。

アニメーターのヘルベルト・ムラーの寄り道ルートはその日の気分や時間によって即興のように変わります。「仕事場のフリードリッヒシャインから自宅のあるウェディングまで、時々、ひたすら夕日を追いか

けて走ることもあります。建物の窓に反射する夕焼けが見たくて旧東ベルリンの団地地区を回ってみようかなとか。グレーなエリアと言われるけれど、すごくきれいに輝くんです。ベルリンはいろんな道を走り回ってみるのが楽しい街です」。スターリン時代の建物、夕日をバックに輝くテレビ塔などを観るために、フランクフルター・アレーをムラーは薦めてくれました。

もうひとりのニューヨーカー、ジョフ・クックはデザインコンサルタントであり、ブランドコンサルで有名なベース・デザインのパートナーでもある。クックはクライアントとの打ち合わせによく薄緑色のプロンプトンで向かうことが多い。「この都市のアイコン的な建築物を朝一番に走ると一日がいい感じで始まる。板張りで観光客だらけのブルックリン・ブリッジより、舗装されたサイクリングレーンのあるマンハッタン・ブリッジがいいね。一番高いポイントは朝日をたつぷり浴びるのに最高で、マンハッタンとブルックリン両方を一望にできるんだ」。

「時々、仕事のあと、 ひたすら夕日を 追いかけるんだ」

ダヴィッド・ヘルクヴィストはロンドンベースのメンズファッションライター兼スタイリスト。『ポート・マガジン』のファッション特集エディターで、『アヴォーント・マガジン』のファッションディレクターでもあります。ヘルクヴィストはスウェーデン生まれですが、過去15年はロンドン住まい。ロンドンのカルチャーに惹かれて渡英し、音楽シーンやファッション業界に進んだことで今もロンドンにいるとのこと。ロンドンではずっとイーストエンドに住み、仕事場へはもちろん、パブに行くなど仕事の後でも自転車で移動してきたそうです。ロンドンが気に入ってい

る理由のひとつは、可能性があることだと言います。「野心とやる気があるなら、躊躇する必要はない。自分を信じて粘り強くやれば何だって可能なんです」。

そんなヘルクヴィストは近隣の人にしか知られていないパークランド・ウォークがお気に入りだと言います。「ここは廃線になった鉄道の跡地で、橋があったり、プラットフォームが残っていたりする。フィンズベリーパークから走り出せば、ハイゲートのど真ん中まで行けるんですよ」。

フローレンス・ケネディは自転車で配達をするフラワーショップ、ベタロンを創業しました。「5年前、夫のジェームズがクリスマスに自転車をプレゼントしてくれたんです。ロンドンの通りを自転車で走るなんて恐ろしいと思ったけれど、自転車があるのだし、怖いなんてちょっと情けないかなと思ったんです。最初の週はジェームズが朝晩毎日一緒に走ってくれ、ロンドンという街と道やその流れに慣れるのを手伝ってくれました。そのあとはもう自転車に目覚めてしまっ。ブーケを自転車でお届けするベタロンを始めたのは数年前のことです」。

「一日配達したあとはかなり疲れていてしんどいこともあって、いちばん速いルートで帰って暖かいごはんを食べてソファでゴロゴロしたいと思ったりします。でも、回り道も楽しい。おいしい食事や美しい景色、早上がりした友だちと午後の日差しの中で飲むビールなんて、かなり速回りの価値ありますよ。たとえばケンジントンで最後の配達が終わって、家までけっこう距離があるようなときなんかとくに、寄り道の魅力に抗えないですね」。

ブルックス・メトロポリタン・デトゥアーのルートなどはwww.brooksendland.com/metropolitlanをご覧ください。

09 Bike Snob on Perseverance

不屈の自転車スノブ

サイクリングブログは、私たちのオピニオンメディアの土台であり、ブログが世の中に登場して以来、数え切れないほど多くのブロガーが登場したり消えていったりしました。その発信を頼りにする読者を抱え、市民ジャーナリストと呼ばれることもあるブロガーたちは、巨大なメディアと個人の間にいるような存在です。一般のメディアが以前は誇った信頼を失いつつあることも関係あるでしょう。今回は私たちのお気に入りのブロガーのひとりにその成功の秘訣を聞いてみました。

| | |
|---------------------------|--------------------------|
| WORDS - Eben Weiss | bikesnobnyc.blogspot.com |
|---------------------------|--------------------------|

およそ9年前、『バイクスノブ NYC』というブログをスタートさせました。文章を書き終わって「公開する」というボタンをクリック、自分の文章なんてそのままネット空間に消えていくだろうと思いきや、驚いたことにコメントが付き始めたのです。

私の文章を読んでくれている人がいるんだ。

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

驚きながらとても嬉しく思いました。実際、あれは私の人生の中でもっとも感動的な出来事のひとつですよ。自宅での妊娠テストキットで結果がプラスだったときの気分似ていますね(状況によっては結果がマイナスだったときの気分というべきでしょうか)。

と同時に、ちょっと心配にもなりました。親になるとわかり、最初の喜びが落ち着くと、この新しいのを食わせていけないといけないのかとちょっと気が重くなるアレですね。ブログも同じです。読者が産まれたんです、おめでとう。これからこの人たちを楽しませていかなくてはね。

(汚れたおむつに相当するのはコメント欄でしょうかね。もっとも、ブログ主こそが汚れたおむつだと言われるかもしれませんが。ブログ主もコメント主も似たようなものですから。)

幸い、私は経験だけはたっぷりだったので困ることはありませんでした。ブログを書く経験のことではなくて、サイクリングほうの経験です。とくに、がむしゃらに取り組むことの大切さは心得ていました。

ライターとして、わたしはまさに集団から抜けたところなのです。サイクリストでしたから、集団との間を少しでも開けられたなら、下ハンを握って本気で行かないといけないことはわかっていた。また、手を抜きすぎるとあつという間に千切られることも。なのでまずは毎日ブログを更新することを決めました(週末と祝日は更新しませんでした、意味はわかるでしょ)。これは私に与えられたチャンスだ、全開

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

10

ワールド・サイクル・レースから生まれたライダーが牽引するレースが注目されている。不可能と思えるような長距離を、現在の自転車レースでは常識になっている各種のサポートなど一切なく競う。100年以上前のレースのスピリットを取り戻そうというものだ。チームカーはもちろん、デス・スター(訳注：チームスカイの黒いチームバスのニックネーム)もグルメな補給食もない。ただひたすら走る喜びに身を委ねる。この新しい流れを作り出したのが、マイク・ホールだ。

| | |
|--------------------------|---------------------|
| WORDS - Mike Hall | transcontinental.cc |
|--------------------------|---------------------|

5年前、私は初めてのバイクパッキング・レースに出た。それまでに味わったことのない経験だった。他のどのレースとも違っていた。ツアー・ディヴァイドは、バイクパッキングレースの「クイーンステージ」と言えるだろう。自称、世界一長いMTBレースだ。

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

でも、自転車は正しく使えば人生の補強になりこそすれ逃避にはならないし、さまざまな意味で人生をよくしてくれます。抽象的に言えば、仕事が捗ようになります。何日も悩んでいた問題の解決方法が、上り坂でリズムカルにペダルを踏んでいるうちに不思議と自明になってきたりするものです。もっと現実的には、ちょっとした用足しや通勤、家族で遊びに行くことが簡単になるし、出かけること自体がヒュンダイに乗って行くよりやたらと楽になるわけです。そして言うまでもない物理的なご利益もありますーもっとも、ハマりすぎてレースを始めない限りは。レースを初めてしまうとせつかく上昇していた健康増進効果が低下し、ガリガリに痩せ、いつもどこかが痛くてカニのように歩くようになってしまいます。

私にブログをつける動機を与え、ライターとして尽きることのないネタを提供してくれる他に、サイクリングは私がしばしばイライラさせられるこの街と仲良くすることを教えてくれました。ニューヨーク市に自転車に乗らずに住むなんてことは想像もできません。自転車はこのメトロポリスを移動するのにいちばん素敵な方法で、このメトロポリスから逃げ出すのにも完璧なツールなのです。

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

サイクリングも、ほかの価値ある物事と同じで、楽しむためにははっきり取り組む必要があります。サイクリングはあなたに、あなたの環境を見せてくれるのです。どこに住んでいても、あなたの景色はビニールレコードのようなものです。自転車がレコードの溝から音楽を掘り出して鳴らしてくれるレコード針です。ヒュンダイでは、レコードにハムサンドイッチを落とすようなものです。

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

This is not a Tour

ワールド・サイクル・レースから生まれたライダーが牽引するレースが注目されている。不可能と思えるような長距離を、現在の自転車レースでは常識になっている各種のサポートなど一切なく競う。100年以上前のレースのスピリットを取り戻そうというものだ。チームカーはもちろん、デス・スター(訳注：チームスカイの黒いチームバスのニックネーム)もグルメな補給食もない。ただひたすら走る喜びに身を委ねる。この新しい流れを作り出したのが、マイク・ホールだ。

| | |
|--------------------------|---------------------|
| WORDS - Mike Hall | transcontinental.cc |
|--------------------------|---------------------|

大義を言えないといけないのだろうか。スポーツは結局のところゲームであり、根本的には意義などない。だからこそ素晴らしいのだ。

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

レースはその名の通り、北アメリカ大陸の分水嶺に沿って作られた、サイクルツーリングを想定したルートをとだる。「グラン・デパール」でスタートラインに並ぶ人の多くにとっては、これは冒険旅行であるが、先頭に行く連中にとっては疑いなくレースである。その最短記録は14日と半日に数分足りないほどで、去年の上位3人の差はたった40分ずつだった。けれども順位を下がっていくと、どこかで参加者の意識が変わっているのがわかる。その人がレースをしているのか、ツーリングをしているのかは本人の意識の問題でしかなく、その境界はしばしばぼんやりとしている。

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

多くの人が、ツーリングの楽しさは理解することができる。けれどもここまで長い距離でレースをするとなると、多くの人が疑問を持ち始める。優勝しても賞金も何もないと言われればさらに。なぜそんなに頑張るのか、という質問に私は答えあぐねる。ひとつには、それがどんなものか知らない人に端的に説明する技術が自分がないからだ。もうひとつは、そんなことを聞く必要があるのか、と内心不満に思っていることもある。それに対する自分的に自然な回答は、「では、なぜあなたはやらないのか？」なのだが、これは役に立ったためしがない。一部の人間にとっては、板張りの250mだろうが、4300kmの大陸分水嶺だろうが、それがレースであるということこそが動機になりうるのだ。

「スポーツだから」という答えも、あまり説得力がないようだが、私にはそれで十分に聞こえる。何らかのスポーツチャレンジに挑戦する意味を問いたずのは、スポーツの意味そのものを疑うのに近いのではないだろうか。レースをする人たちはみな、ご立派な

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

1955年のミッレ・ミリアに優勝したスターリング・モスに、もう少しゆっくり走ったらトスカーナの景色を楽しめたのでは、シエナの広場で一休みしてペコリーノをつまみにキャンティの一杯二杯でも召し上がって雰囲気味わえばよかったのでは、なんて聞いた人がいただろうか。1950年のモノコ・グラン

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

This is not a Tour

ワールド・サイクル・レースから生まれたライダーが牽引するレースが注目されている。不可能と思えるような長距離を、現在の自転車レースでは常識になっている各種のサポートなど一切なく競う。100年以上前のレースのスピリットを取り戻そうというものだ。チームカーはもちろん、デス・スター(訳注：チームスカイの黒いチームバスのニックネーム)もグルメな補給食もない。ただひたすら走る喜びに身を委ねる。この新しい流れを作り出したのが、マイク・ホールだ。

| | |
|--------------------------|---------------------|
| WORDS - Mike Hall | transcontinental.cc |
|--------------------------|---------------------|

ブリで優勝しようとしているファン・マヌエル・ファンジオに、カジノでマシンをとめてルーレットをやってみたら、地元民とおしゃべりしてみては？なんて提案した人はいただろうか。いなかったでしょう。こんな歴史上の有名人たちと自分を比べたいわけではない。スポーツとはなんぞや、どんなスポーツなら必死になる意義があるのか、という評価がいかになっばい成功概念に縛られているか、指摘したいだけだ。

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

また、必死になっていると周りの環境をしっかりと楽しめないに違いないという前提にも異議を申し立てたい。実際、山を上ったり大陸を横断する苦労こそがその喜びや自然の偉大さを強調し、ゆつたりツーリングなどでは味わえないものしてくれるのだ。

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

ディヴァイドのレースを走ったことで私は大きく変わったと思う。それ以降の私の行動すべてに影響を及ぼしている。トレイルを走ることで、自分の身体は野生の命が息づく大自然や人里離れた雄大な景色の中を長距離移動する。けれどそれがレースであることで、追いかけ競い合うスリルやアドレナリン・エンドルフィン・疲労・睡眠不足・ストレスが混ざりあった強烈なカクテルに酔い、そして最後に解放感が訪れる。これらが精神に及ぼす効果はすさまじい。手に入る達成感・自信・湧き上がる力は一生ものだ。私の場合、これらは他の何でも得られない。

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

ハイ、これが答えです。もちろん、あなたはあなたの好きにゆつたりとした余暇やお手軽さを楽しめばいいし、機会が訪れたならプロとしてスポーツをすればいい。でも私がするものはツーリングではないし、スロウダウンなどしたくない。スピードを落としても、今よりも楽しめるとは到底思えないからだ。さあ、サンドイッチを捨てて、本気で取り組んで、人生という音楽を楽しみましょう。

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

2011年10月、オランダのオランダ国立自転車競技場

Escape Routes

逃避行ルート

サイクリングアドベンチャーの構想を温めるとしたら、どこから手をつけますか？ 私と同じように、地図を開いて走るとよさそうな道や寄ってみたいスポットに色をつけたりする前に、まずは旅のテーマを決めたり、先に行きたい場所があることが多いでしょうか。でも今回の私の旅は違ったのです。ヘイ・オン・ワイ(訳注：英国ウェールズ地方)のアンティークショップで2枚のすばらしいOS(訳注：オーディナンス・サーヴェイ、国土地理院地図に相当する詳細地図)セカンドシリーズをたまたま見つけ、魅了されてしまったのです。地図に載っている地名、でこぼこした海岸線、そしてそこをくねくねと走る面白そうな道……ここに自転車に乗って行かなければ……。

WORDS - Stefan Amato PHOTO - Harry Engels pannier.cc

私は地図を溜め込む癖があります。持っている地図はすべて、ぎゅうぎゅうに重ねて置かれた自転車の上にある棚の上にぎゅうぎゅうに重ねて置かれています。こんなにもたくさん地図を所有しているのは、自転車で走るのに魅力的な道や自転車を降りて見に行きたい場所を見つけるためでもあります。いつでもこれから行く場所(といつか行きたい場所)の地図を見たいからです。まず、これから走るルートとその周囲を理解するために。また、5万分の1地図でないとな敵なところや小道に気づかず見逃してしまうのではという恐怖に取り憑かれているものもあります。

デジタルの地図ではこうはいかないですね。地図を読むのに夢中になりにくくて苦勞します。

ウェールズのブラック・マウンテンを縦走するツーリング中、ゴスペル峠を越え、私はヘイ・オン・ワイで休憩しようとしていました。「本の町」というニックネームを持つこの町には、インデペンデントのカフェや個性的な店が多数あり、旅の途中に脚を休めるには最高なのです。この後に待っている大きな山を考え荷物は増やさないつもりだったのですが、この2枚の1971～1975 OSセカンドシリーズ(※1)1:25,000がアンティークショップの埃っぽい棚にあるのを見つけてしまったら、例外を作るしかありませんでした。この2つの地図は手に入れなければならない。ただ古い地図だというだけじゃない、この2枚は英国の最も北西の端、隣り合ったラス岬(Sheet NC 27/37)とダーネス入江(Sheet NC 26/36)で、スコットランドの北北西を走る18kmのルートとひと気のない原野をカバーしていたからです。

1970年代、OSマップのセカンドシリーズは20km x 10kmの大きさと決められていて、英国全体をカバーすると1400枚ほどありました。2万5000分の1ということもあり、「ハイカーやサイクリストなど、カントリースайдをより詳細に調べる必要の人にとってはすばらしい資料」でした。もちろん地図なので、それはそれは美しい。細かいところまで見始めるとあっという間に時間が経ってしまいます。私はすっかり魅了されて、このアップダウンの激しい道を走ってみたいくて仕方がなくなっていました。キアヴェイグ川を越え、クレイ・カーナックの岩だらけの海辺にある小さな栈橋を見つけてそこでコーヒーを淹れて。夜はシームレイグ湖のほりにしよう。バイクを置いて535mあるダナン・モアのてっぺんまでのぼってみようか。ルートの目処がついたら、少しずつ逆戻りでチェックに入ります。距離は、路面の状態は、所要時間は。いつの季節がいいか、どうやってそこまで行くか/戻ってくるか。バイクはどんなセッティングにして、どんなツーリングギアにするのがこの

地形に合っているか。バイクを離れる時間を多くするか、新しく購入しないといけないギアはあるか。毎晩キャンプするのによさそうな場所はあるか。そして何かあったときのための予備案。

成功する自転車旅というのはシンプルです。簡単ではないかもしれないけれど、シンプル。私はブラザー・サイクルズのウィルを口説いて、私達は2106年5月に旅をすることになりました。私達がこの2枚の古い地図を使ってした計画はいい例になりそうです。寝台列車で北スコットランド入りする。そこからトラックを走り、ラス岬トレイルを南に走ってから、また寝台で戻ってくる。こうして、この2枚の地図が、私達のいちばん最近の自転車旅のきっかけを作ってくれました。地図と、たっぷり荷物を積んだツーリングバイクがあれば、必要な自由はすべて手に入ったも同じ。この北西スコットランドへの旅で唯一心配なのは、ダーネス入江を渡るフェリーがどう運行しているかと、ラス岬で軍事訓練が行われていないかということです(※2)。

とはいえ、こんな不確定要素もパニエの冒険では楽しみなことのひとつです。岬とその周辺の環境が私達にどんなチャレンジを投げかけてくるか、見てみましょう。なんととっても、2枚の古い地図が私達の味方ですから。

※1 この「セカンドシリーズ」はその後「パスファインダー」と名前が代わり、現在は「OSエクスプローラー」シリーズに統合されている。

※2 ラス岬の周辺一帯は英国防省の所有地なので、事前にチェックを。

ステイーブンはpannier.ccのファウンダーであり、サイクルツーリングを楽しむ人達に情報を届けている。



Cycling and Journalism

サイクリングとジャーナリズム

サイクリング同様、ジャーナリズムも過去数十年で大きな変化を受けてきた。

新製品情報やレース結果については今やオンラインメディアが他を抑えているが、以前はこういった情報も月に1回印刷物でしかしか手に入らなく、ことによると外国語の媒体を読まないといけなこともあったなんて、今の若い人は想像もできないだろう。ティモシー・ジョンはそんな時代のページを繰って回想する。

WORDS - Timothy John

PHOTO - Chris Auld

brooksendland.com

サイクリング雑誌がポストに届くあのやわらかい「ドサッ」という音と、その音で湧き上がる楽しみな気持ちを思い出してみてほしい。あるいは近所の書店に駆けつけるのがあなたのスタイルだったかもしれない。書店の片隅に丁寧に置き置かれた雑誌の中に、雑誌のタイトルを見つける喜び。私たちはデジタル時代とやらに生きているが、ことイギリスのロードサイクリング市場においてはだが、1980年代以降、今ほど自転車雑誌が充実していた時代はないだろう。質の高いものが成功し(あのすばらしい『Rouleur』は今年10周年を迎える)、その他の雑誌も安定してきた。

「まだみんな紙の雑誌が好きなんですよ」と『Pro Cycling』を立ち上げた3人のうちの1人で現在はスポーツ・プレス・インターナショナルを運営するジェームズ・プールは言う。「雑誌は全然終わってなんかいません」。彼のサイクリング雑誌経験は四半世紀ほど前、いまはもうなくなってしまった『Winning』にいたことでスタートしている。

1980年代後半から1990年代前半にかけて、『Winning』はとてもうまく行っていて、年に10冊発行し、毎号4万部ほど売れていたとプールは言う。

それは今とはまるで違う世界を覗いているような感じがすると思う。ヴァンテージジャージのレプリカを扱っているPrendas Ciclismoがよく紹介している写真のような感じだ。デジタルテレビやYouTubeでいつでも動画を観られるようになるまでは、イギリスのファンにとって、放映が始まったばかりの地上波テレビ局チャンネル4でツール・ド・フランス期間中やっていた毎晩30分のまとめ番組以外では、『Winning』は大陸の事情を知るための唯一の窓だったのだ。

ツール・ド・フランス期間中は『Winning』は気合いが入り、週刊発行になり、それは毎号4万5000部売れたという。プールはそのときのことを「楽しかったけれど悪夢みたいな時期だった」とも思い出す。現場のジャーナリストはブリュッセルの編集部にいるまとめ担当者に電話ごしに記事を読み上げ、撮影した

フィルムは毎日運ばれた。「まだクーリエの翌朝便とかもない時代で、アルプスとかから電車で人が運んでいたんだ」とプールは回想する。

『Winning』の週刊のツール特集は、とじ込みのカラー刷りポスターが人気だった。観音開きになる真ん中のページを開くと、ヘルト=ヤン・テュニスやペドロ・デルガドと並走している写真などが出て来る。

「面白かったのは、月曜日の夜にはデザインも入稿して私たちは寝る、火曜日に印刷がかかって、水曜日にはイギリス国内の書店に並んでいた。なぜ水曜に発売かということ、『Weekly』に先駆けるためですよ」とプール。

『Cycling Weekly』はその名の通り、ツールの状況を毎週報告していた媒体だ。これについては後述する。

そんな『Winning』が終わったのは1995年か1996年だったと思う、とプール。その頃には出版社はトライアスロンの雑誌を始めていて、それは6ヶ国語に翻訳されていた。プールはそこを1998年に辞め、ジェレミー・ウィトルとウィリアム・フォザリングムとともに『Pro Cycling』を創立した。フェスティナのスキャンダルが起きたばかりで、サイクリングスポーツが厳しい立場に置かれていた時代だった。

『Cycling Weekly』は歴史の長い媒体で、『Winning』とは、内容も発行頻度も異なっていた。『Winning』は月に1回のサイクルで読者に大陸の情報(他には『Italian BiciSport』か『Francophone Miroir du Cyclisme』を購読契約で取り寄せるしか大陸の事情を読める媒体はイギリスにはなかった)を届けていたのに対し、いまも「マンガ」という愛称で親しまれる『Cycling Weekly』はだいたい英国調だった。

国内レースのレポートと結果は『Cycling Weekly』の大切なパートで、たとえば1989年のこの1冊は、この時代の典型的な編集になっている。巻頭から28ページまで進んでようやくライダーのインタビューが出てきて、それまでの小さな文字のレース結果一覧と違う雰囲気のパージになるのだ。

近年のサイクリング雑誌創刊ブームをよそに、サイクリング雑誌はなかなか苦勞しているとプールは言う。広告主は雑誌はもちろんオンラインやSNSもある中から、どこに広告を出すかよりどりみどりになってしまったからだ。彼は、レース結果が主力コンテンツな媒体はこれから苦戦するだろうと考えている。今やレース結果やそのレポートはライブでオンラインで流れてくるし、各プロチームのサイトは、大陸のオシャレ感たっぷりに詳細情報を提供している。さらに、サイクリングファンも、従来のレースなどよりグランフォンドなどを楽しむタイプの人が増えてきている。

「若い世代のサイクリストは、私たちがフランス語やイタリア語の固有名詞を一生懸命に発音していた1980年代後半から1990年代のように、大陸サイクリングの情報!とやってもピンと来ないでしょう」とプール。「今のイギリスのファンはあの興奮をチームスカイで味わっていますから」。

この上はコンテンツの質で勝負するしかないだろう。印刷された紙の質感はネットなどでは得難いし、量より質を大切にした本づくり、ただの情報の羅列より手をかけた読みものなどは、インターネットの大量生産大量消費なアプローチよりうまくいくかもしれない。オンラインでは質を追求することはできない。もっとも、Bugleに寄稿しているジャレッド・グルーバーの仕事(Yarak.cc参照)のようなものもあるが、このレベルのものは珍しい。

私? サイクリング中毒なライターとして、わたしはこれからも新旧さまざまなメディアでサイクリング情報を吸収し続けると思う。けれど、相当優秀な雑誌でなければ、1980年代末の『Winning』が提供していた大陸のロードレース情報ほどのクオリティは出せないだろう。それともこんなことはもしかすると私のノスタルジアかもしれない。おっと、色眼鏡に水滴がついてしまったので、失礼して拭かせてもらいますよ。

A Bugle to Celebrate

祝いのラッパ

150周年記念を締めくくるには、やはり歴史に言及しないわけにはいかないでしょう。

これは、自分たちの過去をマメに記録したりすることのあまりない、そのための専門スタッフもない、でも現在のお客さまのためにいい商品を製造し、未来のためにいい商品を企画することに夢中な企業のストーリーです。

| | | |
|-----------------------------------|------------------|------------------|
| WORDS - Bregan Koenigseker | brooksenland.com | brooksenland.com |
|-----------------------------------|------------------|------------------|

ブルックスが今日の有名なブランドを確立するに至ったストーリーをご存じの方も多いと思いますが、よく知らないという方のために、今日この会社で働いているスタッフの目線で、当社の歴史を少しご紹介したいと思います。

ブルックスがそのブランド名でサドルなどの革製品を販売し始めたのは1866年のことでした。この驚くべき長い歴史は、しっかり考察してみる価値があるのではないのでしょうか。またその長さは創立者のジョン・ボルトビー＝ブルックス氏の時代を越えた発明と彼が作ったブランド文化の生き証人とも言えそうです。J.B.ブルックスは最初に馬用のハーネスやタックルを作る工場をはじめましたが、1882年に自転車のサドルのための特許をとっています。ブルックス家に伝わってきた話をご存命のご家族に伺ったところでは、J.B.ブルックスの馬が死んでしまい、代わりに当時出たての自転車を試してみたものの、シートがあまりにも座りにくいと気づいたのだとか。

ブルックス社はその後非常に大きく成長し、サドルにとどまらず驚くほどたくさんの種類の製品を作り、もっとも勢いがあつた時にはバーミンガムのグレート・チャールズ通りのビルをいくつも使っていました。そしてブルックスは世界一大きなサドルのブランドになり、その工場が入っていた建物は今も見ることができます。ブルックスはその近くのスメズウィックに移り、レザーサドルやアクセサリーの生産を続けます。

ヴィクトリア時代の敏腕工業家だったブルックス氏は、自社を、非常によく作られた商品とわかりやすいブランディングで大きく育てるビジョンを持っていました。1880年代始め、彼は毎年カタログ「ザ・ブルックス・ブック」を作っていました。そのカタログは、その年の商品の一覧が載っているだけでなく、商品デザイナーが持っている価値観や信念までを伝えるとてもクリエイティブで情熱的なものでした。イラスト、ときおり挟まるクリエイティブなコラム、グラフィックデザインに商品説明……ブルックス氏は世に先駆けてブランディングというコンセプトを理解、実践していた人と言えそうです。まだ学問的にもマーケティングという概念がしっかり規定されていない時代の話です。このカタログには、目が回るような数の自転車用アクセサリーが掲載されています。

たとえば葉巻ホルダー、ライフルキャリア、ゴルフバッグ。もちろんいわゆる自転車バッグやサドルはありとあらゆる形やサイズが揃い、その構造もいろいろでした。

現在の当社でブランディングを担当するスタッフにとって、このブルックス・ブックの存在はとても興味深い発見で、苦勞して1888年のものを探し出すことに成功。ブルックスで仕事をするということの中には、社の過去と伝統をリスペクトすることも含まれるわけですが、このカタログは当社の成長過程を見るためにとても貴重な手がかりとなりました。

「J.B.ブルックスは馬用のハーネスやタックルを作る工場を創業しましたが、

1882年に

自転車のサドルのための特許をとっています」

少し時代を下がって見てみましょう。ブルックス家は1950年代後半にラレーグループにブランド商標を売却し、21世紀に入るまでブルックスブランドはラレーの傘下になりました。2001年にラレーが解体されるにあたり、ブルックスはストラットフォード・アボン・エイボンにある家族経営のパシュリー・パシクルによって倒産の危機から助け出されました。この会社が大量生産したプラスチックフォームとゲル製のサドルこそが、ブルックスが長いことそのトップにいた革製サドルの凋落を引き起こしていたのは皮肉なことでした。そしてブルックス・サドルの生産が過去最低になってしまった時期に、セル・ロイヤルがチームを作ってブルックス・ブランドの復興に取り組みました。ブルックスらしさを引き出し、差別化をはかり、ブランドを現在の状態に引き上げるために、ブルックス・ブックの資料がどれだけ

13

役立ったかははかりしれません。

ブルックスという商標はこれまでに3回所有者が変わっていますし、この数十年の間に工場を移転したり拡大したりしてきていますが、この企業は今もそのルーツと伝統にもとづいて事業を続けています。革を扱う伝統的な生産技術や、時が経っても変わらない大切な技術は、代々の職人たちによって今も受け継がれています。ブルックスはさまざまなデザインやタイプのサドル、バッグや小物アクセサリーを作っていますが、それらの商品にも、革新的なデザインと高い品質を追求した当社の歴史や過去の職人たちのDNAが受け継がれているのです。

ブルックスのレザーサドルは今でもすべて英国内の工場で作られており、その素材であるレザーはヨーロッパ産の最も良質なものを使っています。業界のトレンドには反しますが、ブルックスはこれからもこの方法で生産を続けていくつもりです。さらに言えば、ブルックスの製品はほぼすべてヨーロッパ内で生産されており、私たちが工場には定期的に足を運び、職人の名前もわかるほどの関係を築いています。

私たちの仕事はブランドを守るところから始まり、ブランドの根本的な価値を変えないまま、今という時代にマッチするように変化させることでした。先達が遺した仕事の単なる複製や真似にならないように注意しつつ、彼らがいまここにいたらどうするだろうと考え、その精神を活かしています。それはマーケット環境・ファン・伝統……この3つのバランスを慎重にとることであり、3世紀目に突入したブランドを成功させていくために私たちが毎日心を砕いているところです。これからも、変な変更やコスト削減などをすることなく堂々と、この愛されているブランドを続けて参ります。どんなに世紀が変わっても。

14

チューリヒのヴェロナウータのオーナー、アルベルト・フリードリッヒ(1972年生まれ)は、生まれも育ちもアルゼンチンのブエノスアイレスでした。小さなときから自転車が好きで、幼いときには家の周りをBMXで走り回り、成長してからはMTBで友だちとパタゴニアン・アンデスにツーリングやバイクパッキングに行ったりしていました。学校を終えて、ロンドンとハンブルグに移りながら企業に務め、チューリヒにやってきたそうです。

ヴェロナウータは2010年に設立、西チューリヒの歴史ある「ヴィアドゥクトボーゲン」地区にあります。美しい自転車と面白いアクセサリーはもちろん、気持ちのいいカスタマーサービスと的確な知識が売りもの。安さや最新コンポが売りの普通の自転車ショップでは飽き足らず、丁寧に美しく作られた自転車を探している人の中で人気があるお店です。

つまり、コーヒーを挟んでおしゃべりをしたり、自転車への情熱を共有できる人が集まるお店なのです。もちろん、そんなお店のDNA・情熱・雰囲気マッチするブルックスも、トラディショナルなレザーサドルから最新のメトロポリタンシリーズのバッグまで揃っています。ヴェロナウータなら、お客様にブルックスの世界観を経験していただけるでしょう。



Worker of the Year

2016年の最優秀社員

ジョランタ・ジョーンズは2012年の11月、サドル梱包担当としてブルックスに入社しました。

いつも笑っている明るい性格で、あつという間にチームに馴染み、友だちを作ったのが印象的でした。

梱包部門の中でも仕事が早く、勤怠状況も優秀。

最近では、ジョランタは仕事の幅を広げています。ブルックスのレザーバッグの「B-Bag」シリーズの製造方法開発に貢献しました。じつはこのバッグの製造方法と技術を確立するにはじつはかなりの忍耐強い作業が必要でしたが、ジョランタはすばらしい結果が出るまで、じつに粘り強く取り組んだのです。

ジョランタは現在はカンビウムサドルの組み立てチームの主任オペレーターとして、スメズウィック工場で働いています。ジョランタさん、おめでとうございます！



British Ingenuity.

英国の偉大なる発明



歯ブラシ

ウィリアム・オーディス, ロンドン, 1780



レザーサドル

ジョン・ボルトビー・ブルックス, バーミンガム, 1882

多くの製品があっという間に時代遅れになり、トレンドでなくなり、あるいは機能的でなくなってしまうこんなご時勢にあって、英国が生んだ偉大な発明品には、今も活用されているものが数多くあります。ブルックスのサドルは、自転車の歴史の初期からずっと、座る人の体型になじんで支えてきました。本革という素材が自転車のサドルに抜群に向いているから、今も変わらず愛され続けているのです。

その通気性と耐久性、ハンモックのようなフレキシブルさが、一日中乗っても心地よい理由。

ブルックスのサドル。どんな時代になっても、ベストの選択です。

BROOKS
ENGLAND