

報道関係者各位

Royal Enfield
2024 年 3 月 21 日

ロイヤルエンフィールド、1901 年に製作したブランド初の モーターバイクを記念して「プロジェクト・オリジン」を発表

アイコニックなロイヤルエンフィールド 120 年の歴史に、欠けていたピースが蘇る。



日本 - 2024 年 3 月：ロイヤルエンフィールドは本日、1901 年に同ブランドが初めて製作した“モーターバイク”を忠実に再現した「Project Origin (プロジェクト・オリジン)」を発表しました。このマシンは、ロイヤルエンフィールド不朽のレガシー“ピュアモーターサイクリング”の礎を築いたマシンです。

ROYAL ENFIELD

ロイヤルエンフィールドのキャッチフレーズである「Since 1901」は、ヘリテージと過去の豊かさが私たちにとっていかに重要であるかを物語るものであり、「プロジェクト・オリジン」はこの精神を体現したものです。また、1901年という年は、モーターサイクルの世界で非常な重みを持ち、ロイヤルエンフィールドは現在まで継続して生産しているモーターサイクル・メーカーの中で最も古い存在となっていることを意味します。

「プロジェクト・オリジン」の構想は、ロイヤルエンフィールドの社内歴史家 Gordon May（ゴードン・メイ）が、設計チームとエンジニアリング・チームに投げかけた課題から生まれました。

1901年にフランス人の Jules Gobiet（ジュール・ゴビエ）が、ロイヤルエンフィールドの共同設立者でチーフデザイナーの Bob Walker Smith（ボブ・ウォーカー・スミス）と手を携えて開発した、ロイヤルエンフィールド初のプロトタイプに焦点が当てられました。1901年当時はまだオートバイ産業が十分に確立しておらず、モーターサイクルショーは存在しなかったため、このプロトタイプはロンドンで開催されたスタンレー自転車ショーに展示されました。これが、ロイヤルエンフィールド製のモーターサイクルが一般に公開された最初の日でした。

しかし、このモーターサイクルは現存しておらず、ロイヤルエンフィールドの歴史的パズルの主要なピースが欠落していました。設計図もブループリントも現存しておらず、このモーターサイクルがどのように作られたのか、参考になるものは何もありません。残っているのは、1901年に撮影された数枚の当時の写真と宣伝用の広告、図解入りのニュース記事だけでした。しかしこれらは、このモーターサイクルがどのような形で、どのように機能したかを示す基本的な手がかりを与えてくれました。参考にすべき資料はわずかでしたが、このことがその挑戦をさらに刺激的なものにしました。



ROYAL ENFIELD

情熱的に溢れたロイヤルエンフィールドのボランティア・チームがすぐに集められ、発見と探検の旅に出発しました。歴史書を遡り、モーターサイクル先駆けの時代の情報と、1世紀以上も前のナレッジをできるだけ多く発掘しました。ロイヤルエンフィールドUKとインドの技術センター、そして名門フレームビルダー「ハリス・パフォーマンス」やヴィンテージ・モーターサイクル専門家たちも協力してくれ、デザインパズルのピースを全て揃えるための宝探しが始まったのです。

ロイヤルエンフィールドの原型となったこのモーターサイクルが、メカニズムやエンジニアリング、人間工学のどれをとっても今日のモーターサイクルとは一線を画していることは明らかでした。最も大きな違いは、1.75馬力エンジンの搭載位置です。それは前輪の上のステアリングヘッドにクランプされ、クロスした長い革ベルトを介して後輪を駆動します。ジュール・ゴビエは、後輪を駆動することで、前輪駆動のワーナー式モーターサイクルにありがちだった横滑りが減少すると期待していたのです。また、他の多くのエンジンとは異なり、クランクケースは水平に分割されていました。縦割りのクランクケースから漏れたオイルが前輪に垂れるという問題を避けたのです。

ロングマーレ式のスプレー・キャブレターは、シリンダーヘッドの高さより少し低い位置にあるガソリントankの側面に設置されていました。二次供給は排気から取り出され、燃料を温めて凍結を防ぐためにミキシング・チャンバーの周囲を通過します。潤滑のためのオイルは、シリンダーの左側にあるハンドポンプでクランクケースに注入しますが、このオイルは10~15マイルほども走ると燃え尽きてしまい、そのたびにオイルを注入する必要がありました。シリンダーヘッドには、機械式の排気バルブと自動式の吸気バルブがあり、吸気バルブは弱いスプリングで閉じられ、真空で開きます。ピストンがシリンダー内を移動すると、吸気バルブが吸引されて開き、混合気が導入されます。点火は、タイミング側アクスルのコンタクトブレーカー・アッセンブリーが振動コイルを作動させ、スパークプラグにパルスを送る方式です。非常に低い回転数でも良好な燃焼が得られます。

マシンを始動するにはペダルが必要です。エンジンが始動したら、ガソリントankの右側にあるハンドレバーでキャブレターを操作し、アイドルリングから全開までをコントロールします。スロットルはなく、ハンドルレバーで開くバルブリフターにより速度を調節していました。速度を落とすのもバルブリフターの操作です。これで排気バルブが開き、シリンダー内が真空でなくなると、自動吸気バルブは閉じたままとなって、シリンダーヘッドに新しい混合気が入ってこない仕組みです。ライダーが排気バルブを閉じると、すぐに吸気バルブが開いて再びエンジンが始動します。見ている人はエンジンが断続的に停止していると思うかもしれませんが、ライダーは単にスピードをコントロールしているだけなのです。

ROYAL ENFIELD

前輪にはバンドブレーキがあり、左手でボーデン式レバーとケーブルを操作します。後輪にもブレーキが備わり、こちらはバックペダルでの操作です。サドルは革製のリセット・ラ・グランデ、26 インチホイールにはクリッパー2×2 インチタイヤが装着されていました。

このような背景情報をすべて収集した上で、「プロジェクト・オリジン」チームは、現代と旧世代の技術や慣習を組み合わせ、忠実に動くレプリカを一から作り直すことに着手しました。形になるにつれて、構成部品の製造に必要な職人技と専門知識のレベルが明らかになりました。最も複雑で入り組んだエレメントは、折り目正しい真鍮タンクの構造です。一枚の真鍮板から見事に手作りされたもので、折り畳みと成形、ハンマーによる打刻、はんだ付けなど、今ではほとんど忘れ去られた古い道具や技術を駆使しています。

ハリス・パフォーマンスのチームによって、チューブラーフレームが精巧に真鍮加工され、同じく真鍮製のレバーやスイッチ類も手作業で加工されました。エンジンは完全にゼロから構築されています。参考となる設計図や技術的な図面がないため、チームは 1901 年当時の数少ない写真やイラストを丹念に研究して CAD で設計し、各コンポーネントを鋳造または機械加工しました。

さらに、チームは前後のバンドブレーキとキャブレターを一から作りました。1901 年のスタンレー自転車ショーで初めて一般公開されたときのような佇まいを与えるため、パラフィンランプ、ホーン、革のサドル、車輪などはすべて入念に調整され、ニッケルメッキが施されています。

「プロジェクト・オリジン」は、ロイヤルエンフィールドの輝かしい物語における新しい章の象徴です。1901 年、あの魅力的な、ゆっくりと回転する、ドウツ、ドウツ、ドウツという音を立てるエンジンから始まった最初のモーターサイクルは、その後 123 年間も続く素晴らしい冒険の礎なのです。

「東京モーターサイクルショー2024」では、ロイヤルエンフィールドの壮大な歴史の旅「Royal Enfield Through The Ages（時代を超えたロイヤルエンフィールド）」と題し、ブランド創立から 10 年ごとの最も象徴的なモーターサイクルにまつわるそれぞれの物語を通して、ブランドが誇る伝統に生命を吹き込みます。



ロイヤルエンフィールドのブランドやモーターサイクルに関する詳細は、下記公式ウェブサイトをご覧ください。

<https://www.royalenfield.co.jp>

車両の画像は以下をご参照ください：

<https://x.gd/V1lqU>

【報道関係者のお問い合わせ先】

ポリクロム株式会社

Tel. 03-6822-4666

E-mail : re_jp_pr@polychrome.co.jp