

IMPRESSION

ルールの一瞬の隙をついて
デザインをきらめかせる



その見た目から想像すると、一体どんなトリッキーな乗り味なんだろう——と、最初は尻込みしていた。だが、いざペダルを踏み込むと、バイクは意外によく走る。いい意味で裏切られた。個性的な形状のフォークだがジオメトリ的にはオーソドックスで、下りやコーナーリングで安定感があり、狙ったラインをトレースするのに苦はない。

リヤセンターは、一般的なロードのように短く取られているが、フロントセンターはやや長い。直進安定性は高いので、俊敏な動作を期待するというよりは、ツーリングで気持ち良くスピードを楽しむのがお勧めだ。フレーム各部のボリュームがあるので、ガッチリとしたライドフィールを持ち、最新のロードに比べると振動吸収はさすがに苦手と見える。あと、ダンシングするとトップチューブに膝がヒットしてしまう傾向が多かった。レースに出たいなら選択にはなりにくいだろうが、セカンドバイクとして持つぜいたくが許されるならアリ。

と、走行性能についていろいろと書いたが、RB-01最大のポイントは、やはりスタイリングが自分に刺さるかどうかなだろう。そこにはれたら買い。撮影していても試乗していても、その注目度は別格だった。

DETAILS



●普通のロードバイクと最も造りが異なるのがトップチューブ。グラマラスで、まるでモーターサイクルのガソリンタンクかのような幅がある。ダンシングでバイクを大きく振る人は膝が当たる——



●トップチューブから流れ落ちるようなラインにヘッドチューブがよきと見え、塗り分けられている。ヘッドマークにはバイクデザインの骨格元にもなっているシートステーがあらわされている



●ダウンチューブとヘッドチューブの接合面が非常に少なく見えるヘッドまわりだが、後ろにあるリブがしっかりと補強している。フォークコラムがオフセットしているかのような見た目が通常と同じ構造



●真横から見るとシートステーはトップチューブに直線結合されているように見えるが、実はシートチューブともつながっている。カチッとしたロードバイクらしい変りにこだわったのがその理由



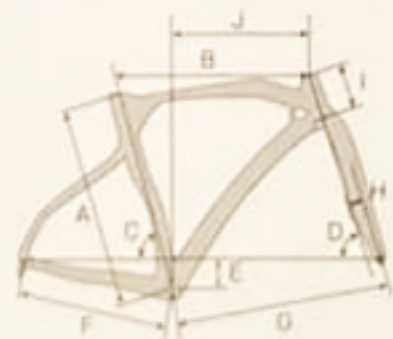
●このスタイリングならもちろんシートクランプは内蔵だ。シートポストはエアロ形状を採用。個性的なフレームワークの反面、使われているパーツは、普通のロードバイクが採用している規格と同じ



●一見するとレバーレスに見えるスルーアクスルだが、シャフトの中に、レバーが内蔵されている。見た目はすっきりしているが、ホイールの装着時に工具が必要としない

GEOMETRY

SIZE



	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
440	440	511	74.5"	71"	70	485	572	45	105	348
470	470	527	74"	71.5"	70	495	583	45	115	360
520	520	533	73.5"	72.5"	70	485	589.5	45	123	392
550	550	554	72"	72.5"	70	488	599.5	45	145	395.5
580	580	575	72.5"	72"	70	488	604	45	145	399.7

●は試乗車サイズ

※単位：mm (C、Dはmm)



ライダー
中島文博
本誌編集長。作り手の意図を聞き、バイクが有する個性を解き明かすべく試乗。どんなユーザー向きか見極める

NEWMODEL
03

SANTILLO
RB-01

サンティロ・RB-01
フレームセット価格 / 42万円～ (税別) ※2021年入荷分から45万円～
※サンティロ・ナクリ ☎050-5235-9127

SPEC

フレーム●カーボン フォーク●カーボン メインコン
●カンパイオロ・スーパーレコード ホイール●カン
パイオロ・ボラワン50 タイヤ●ビレリ・Pゼロ
ヴェロ 700x25C ハンドル●イデエメンティ・ゼ
ロ1 ステム●イデエメンティ・ゼロ2 サドル●セ
ライリア・サンティロRB-X1 シートポスト●サ
ンティロ・RB-01専用 サイズ●460、490、520、550、
580 カラー●白/黒 (試乗車のカラーはアップチャー
ジ+5万円) 試乗車重量●17.3kg (ペダルなし)

「目で見えられなくなる製品」というのは、すごくいいものか、めっちゃくちゃ悪いものかのどちらかだ。どちらの印象を持つかは受け手の好みによる。

イタリア南部スカーレリア出身のデザイナー、フランチェスコ・サンテッロ氏が斬ったバイクブランドがこの「サンティロ」だ。氏はカーデザイナーとしてイタルデザインでキャリアをスタートさせ、ピアッジョやトヨタ、ホンダでデザイナーを務めた。フリーランスになった現在は、自動車以外のデザインも手がける。その一つとしてロードバイク「RB-01」を設計した。機をよこまで駆り立てたのは、10歳の記憶。初めて手に入れたアタラのバイクで、自分の力で速くに出かけたという思い

出から、いつかは自転車デザインしたいという目標があった。

疾走するライダーをモチーフに作られた造形は、フォークアブレードからトップチューブへとつながるエッジとポイントによって、一体感が高められている。ロードバイクとしての基本的な性能は押さえて、レーシングな走り方もできるし、日常でも使える。でも、今あるロードバイクとは違うカテゴリーのバイクを目指し、個性を出せるかに挑戦したバイクだ。他に類を見ない超個性的なフレームワークだが、イタルデザイン在籍時に加筆したGラングリアアローの「デザインがエンジニアリングを助けてはならない、でも少し挑戦するべきだ」という教訓を胸に設計。じじいの規定にちゃんと収まっている。

カーデザイナーが挑む、ロードバイクの新たなカタチ