

SNCF 241P 開発秘話 その1

その開発は20年前から始まった

1990年の2月、スイス・ローザンヌの、ルミネ街にあった当時のフルグレックス本社兼、故ジャンサンティ伯爵の私邸に招かれたときからこのプロジェクトは始まりました。

訪問目的は、同年末に発表予定のSNCF232U1の試作機のチェックとディティールで判らない部分を質問する為でした。

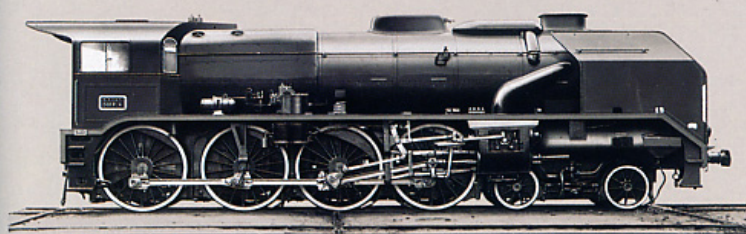
冬は休館のミュルーズ博物館に「大丈夫！私は友人だから！！」と電話一本！その後、我々は、貸しきり状態で、無事取材をすることが出来たのは言うまでもありません。



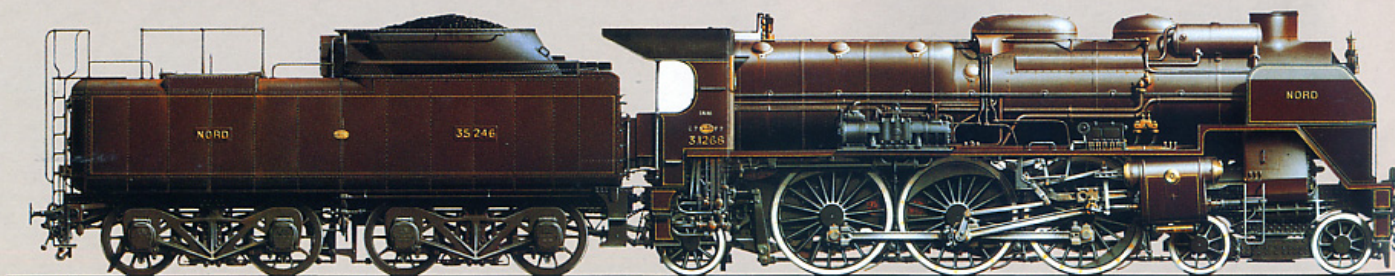
伯爵のコレクションルームに通され、一通り、今後5年間で、どの方向で模型開発を進めるか。と言う話まで済んだところで、伯爵自ら、ハンドルを握り、伯爵の愛用のトヨタカローラ※でお勧めのイタリアンに行った時の話です。それまでに一通り、ワインの飲み方、チーズとワインの相性などのレクチャーを受け、ほろ酔い加減になっていた所、思わず、伯爵が、つたない英語力の人間にも分かる様に話してくれました。「これはグレートチャレンジだ！」

▶ 1996-1997

 SNCF 240P



 NORD "SUPER PACIFIC"



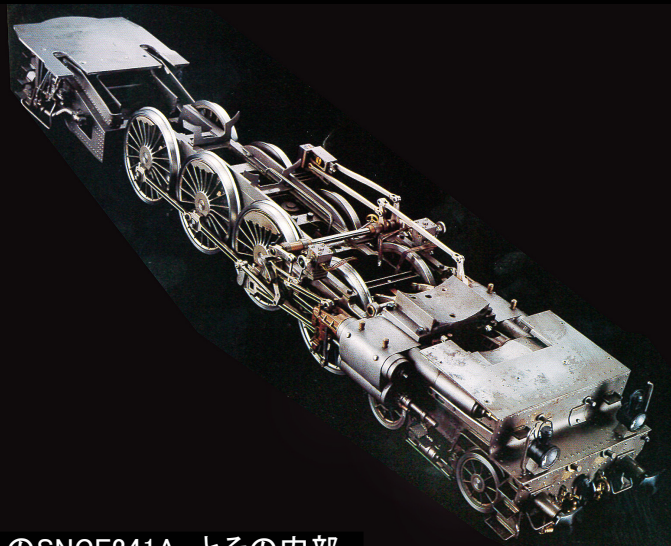
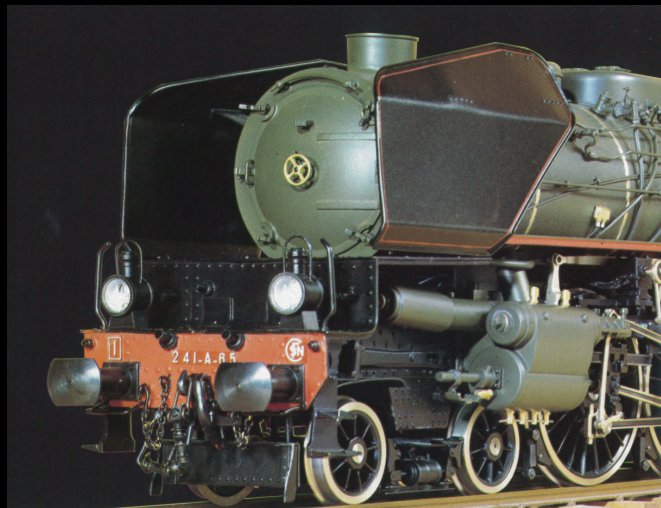
※：勿論、伯爵の公用車は、真っ白のロールスロイス“ファントムV”ですが、もっぱら自ら運転するのは、真っ赤なカローラハッチバックで、曰く「ゴルフよりこっちの方が良い」との事で伯爵の日本最良を勝手に感じました。

SNCF 241Pへの思い

それまでに、弊社は世界的に鉄道模型業界の「メルセデス」と言う有難い称号を得ていましたが、決して「1番」即ちロールスロイスではありませんでした。鉄道模型のロールスロイスは、スイスの「ボックホルト」です。

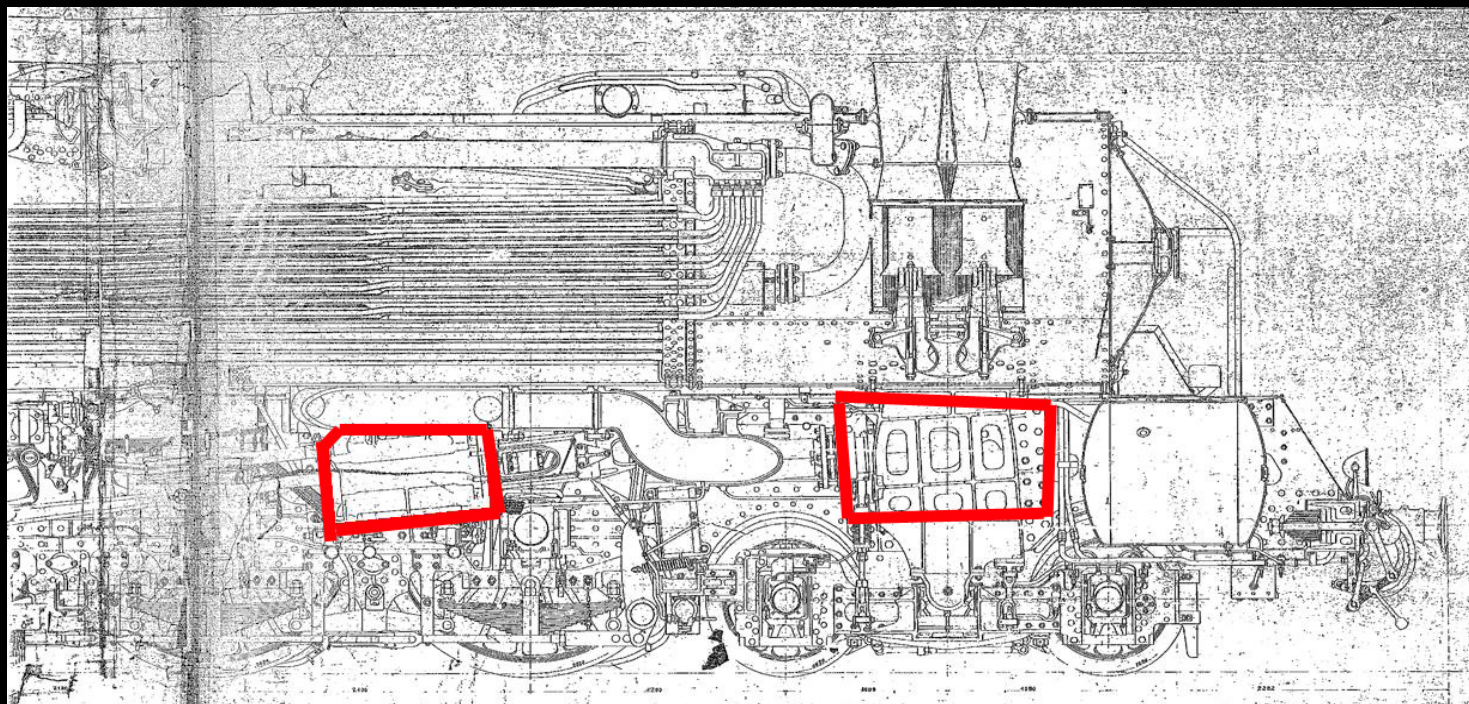
しかしそのボックホルトをして、まだ模型化していない機種が241Pだったのです。

しかし類似の241Aを見せられた時、我々は、この機種でも、ライブで模型化するのは不可能だと感じました。複雑なパイピング、車格にあわすには、弊社の当時の技術では、当然、石炭焚とアルコール又はガスとのコンパチブル燃焼方式が求められました。この要求に対する「最初の」答えがSNCF 232U1であり、それに続くJNR C623でした。



ボックホルト製(ALL鉄製)のSNCF241A とその内部

1番ゲージの石炭焚の場合、5インチの乗用ライブとは異なり、そのメンテナンス性の悪さが問題でした。232U1の場合、アッシュパン(灰受け)は、従輪のボギー台車と共に火室から簡単にスライド分解できるようにしてありましたが241の名前から分かるように、従輪はボギーではなく、ポニー即ち1軸なので、この構造は採用できません。又、コンパウンド(複式)4気筒のエンジン配列も232U1やシャブロン、241Aのように四個一列に並んでいる訳ではなく動輪にかかる粘着重量を考慮し、内側高圧のエンジンが第2～第3動輪上に来る様な配置がなされていました。



それだけならまだしも、内側高圧シリンダーは後部に向かい斜めにオフセットされて設置されているではありませんか！この複雑な配置のエンジンを、正確にリンクで結び、弁装置を作動させなければならない事にすぐ気が付きましたが、そこには、部品を詰め込む空間がないというとても恐ろしい「わな」が待ち受けていた事を、当時の我々は気が付く事は出来ず、単に難しそうだけれど、とてもお客様には魅力的な美しい機種という事しか感じる音が出来ませんでした。

(つづく)