

中谷明彦による、SLS AMG / E63 AMG S 徹底解説DVD付き

# ROSSO

Art of  
Car Life



フェラーリのウンチク、  
お教えします。

Ferrari trivia



## Special Feature

今さら人には聞けない、跳ね馬の基礎知識

## フェラーリ・トリヴィア

創始者エンツォから ラ フェラーリ最新情報まで  
知っていて損はない、フェラーリのトリヴィアが満載

## Special Feature-2

スーパーカーに勝るとも劣らない

## スーパー・セダンの世界

マセラティ・クアトロポルテGT S / アストンマーティン・ラピッドS  
ベントレー・フライングスパー / メルセデス・ベンツE63 AMG S  
BMW M6 グランクーペ / アルピナB3

幻の和製スーパーカーを徹底取材  
ジオット・キャスピタの素顔に迫る!

ロソ  
**10**

No.195  
Oct. 2013  
特別定価 980yen



## 1992 JIOTTO CASPITA

“公道最速のスポーツカー”というコンセプトで、ワコールが設立した新ブランド「ジオット」の依頼を受け、童夢がグループCで培った最新の技術を投入して開発したスーパーカー。1989年の東京モーターショーで、スバル＝モーターモデル製12気筒を搭載した1号車を発表。これはスバル撤退後にパワーユニットを3.5ℓ V10のジャッドGVに変更して製作された2号車で、現在も滋賀県米原市にある童夢本社で保存されている。

# JIOTTO CASPITA

## F1 on the road



いまから24年前——これまでの日本の常識から選りかけ離れた文字どおりの“和製スーパーカー”が発表された。  
その名は、ジオット・カスピタ。  
シャシーはカーボンコンポジットのモノコック、エンジンにはF1ユニットをディチューンして搭載するというまさに“公道を走るフォーミュラ1”というコンセプトで生まれたカスピタとは、いったいどんな意味をもつプロジェクトだったのか？  
いま改めて、その素顔に迫ってみたい。  
※文中敬称略

## 童夢が生み出した幻のスーパーカー カスピタの素顔に迫る!

文●藤原よしお text by FUJIWARA Yoshio  
写真●山本佳吾／益田和久 photo by YAMAMOTO Keigo / MASUDA Kazuhisa  
写真 & 取材協力●童夢 <http://www.dome.co.jp/>



オリジナルの状態が良く保たれたコックピット。1号車(P94を参照)と比べると、細部がかなり変更されているが、基本構成は変わらない。ドライバーの足下付近に付くブレーキの前後調整レバーは、レーシングカー由来の成り立ちを感じさせる部分だ。



メーターナセルに収まるふたつのメーターはいずれもSTACK製のアナログで、速度計は320km/hスケール。回転計はなんと11000rpmからレッドゾーンが始まる。



助手席のサイドには1号車と比べるとシンプルなシャシープレートが備わる。シャシーナンバーはJD-70-002、エンジンナンバーはGV037と打刻されている。

## カスビタは、既存のスーパーカーとは全く違うエンジニアリングの元で開発された

もしかしたらジオット・カスビタと聞いても、その存在を知らない方もいるかもしれない。それもそのはず、カスビタは1989年の東京モーターショーで公開されたのち、紆余曲折を経て1993年まで開発が続けられたものの市販化されることはなく、メディアへの露出も限定的なものに留まったからだ。

カスビタが既存のエンジニアリングをベースに成立していた他のスーパーカーに対して圧倒的だったのは、世界一速い、公道を走るF1、というコンセプトのもと、カーボンコンポジットによるモノコックシャシー、最新の空力思想で造られたボディ、そしてF1譲りのパワーユニットを搭載するというレーシングカー直系のパッケージを採用していた点にあった。

ちなみにTWRがグループCをロードカーへと転用したシャガーXJR-15が発表されたのは1990年。カー



ガルウイング式ドアをもつコックピットには、レカロ製のバケットシートが備わる。極端な狭さは感じないが、幅広のサイドシルと低い天井のため、乗り降りは意外と大変。



フロントカウルを開けると、2基の電動ファンをもつラジエーターが見える。エンジンルームの写真と併せてご覧いただくとお分かりのように、ラゲッジスペースは存在しない。



SHOWA製の減衰力可変式ダンパー。減衰力をソフト/ハードに切り替えられるほか、ブッシュロッド長を調整でき、最低地上高を70mmと130mmに変更できるようになっていた。

ボンモノコックをもつバグァティEB110や、ヤマハOX99-11(こちらはF1用V12ユニットを搭載)がデビューするのは1991年になってからのことだ。ここからも、いかにカスビタが突出した存在であったかが、お分かりいただけると思う。

そんなカスビタのコンセプトを創造し、開発したのは、林みのる率いる童夢である。

1987年末にカーグラフィック誌でプロジェクトの発足がスクープされていたものの、正式にカスビタのプロジェクトが発表されたのは、1988年1月22日のことだ。その母体となったのは童夢ではなく、WASCOAP(ワコール・スポーツカー・プロジェクト)委員会。主宰は、ワコール社長の塚本能交で、林みのるはプランナーに就任。ほかにアドバイザーとして、ODSでデザイナーを務めていた伊藤邦久や、レーシングドライバーの松本恵二

らも名を連ねていた。

またその少し前の1月19日には富士重工がカルロ・キティ率いるモーターモビル社と、3.5リットル8000V12ユニットを開発することを表明し、ワコールに供給することを発表。ここでカスビタを造り出す要素がほぼ出そろったことになる。

ところで、なぜこのプロジェクトの表舞台に立つのが童夢ではなく、ワコールだったのだろうか？そこにはこのカスビタに隠されたもうひとつの野望があった。

当時ワコールは男性向けのブランドを立ち上げ、衣料、AV機器、化粧品、カメラなどを多角的に展開するライセンスビジネスを計画していた。カスビタは、そのイメージコアとしてブランドバリューを高める役目を担って生まれたのである。

実はこうした壮大な青写真を描いたのは、林みのる本人であったという。

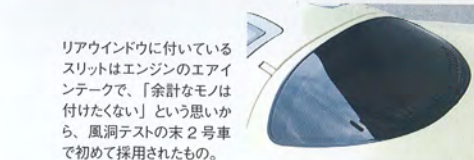
# JIOTTO CASPITA



風洞倉内の私設ミュージアムに保存されている2号車。F40などに比べると遥かに長い2700mmというホイールベースは、当時のグループCマシンとはほぼ同じ値。また大きく開くカウルはエポキシ樹脂のウエットカーボン製で、大柄のアアカウルは想像以上に重い。



幅広のスパルMMからジャッドV10に変わったことで、リア周りのスペースに余裕が生まれ、サスペンションアームやコイルダンパーユニットの搭載位置も最適化された。一方でエキゾーストの取り回しは苦労したという。



リアウインドウに付いているスリットはエンジンのエアインテークで、「余計なモノは付けたくない」という思いから、風洞テストの末2号車で初めて採用されたもの。



エンジンは585psにチューニングされた72度V10のジャッドGVユニットを搭載する。その変更に合わせて1号車ではインタークーラーのダクトを兼ねていたカーボン製のサブフレームが、2号車ではアルミになるなど、コストや生産性を意識した変更も行われている。



ベンチュリー効果を狙ったアンダーフロアは、幅の狭いジャッドV10の採用で改善された部分のひとつ。リアに残るナンバープレートは英国でテストしていた時代に取得したものの。

1979年に起きた第二次石油ショックをきっかけとして、70年代に隆盛を誇ったスーパーカーのほとんどは、その命運を絶たれてしまった。ところが、その芽は意外なところを発端にふたたび育ちはじめる。それがFISAにより1982年から採用された新しいレーシングカーのカテゴリのひとつ、グループBだ。連続する12カ月間の間に200台製造された車両を対象としたこのレギュレーションは、WRCに参戦していたメーカーのみならず、各スポーツカーメーカーをも刺激し、ボルシエは959を、フェラーリは288GT0を生み出した。そしてこの流れはフェラーリF40、ジャガーXJ220といった新たなスーパーカーの潮流を生むことになる。

しかし、それらとは全くベクトルの異なるまさに異次元のスーパーカーが、1989年に日本から発表される。その名はジオット・カスビタ。

確かに1978年のジュネーブ・ショーで童夢・零が巻き起こした影響の大きさを一番よく知っている林以外に、当時の日本でこのようなアイデアを思いつく人物はいなかっただろう。

1988年7月8日、ワコールの出資によりキャスピタの製造母体となるJ・O・T・O社が設立され、童夢はそこから依頼される形で開発を進めていく。このジオットという名は、ルネサンス期のイタリアの天才画家、建築家であるジョット・ディ・ボンドーネに因んで名付けられたものだ。

1989年10月に試作車完成、91年から本格市販開始というスケジュールが組まれたキャスピタの開発は、零の時と同様、当時の童夢の持てる技術すべてを注ぎ込んで進められた。

その象徴といえるのが、当時の市販スポーツカーとしては前例のない(F40のそれは鋼管フレームにカーボンパネルを貼ったものに過ぎない)カーボンコンポジットのモノコックシャシーだ。すでにF1の世界では一般的になっていたカーボンモノコックだが、スポーツカーの世界では86年にジャガーがXJ106で採用したばかりの新技術だった。しかし童夢は、三菱レイヨンの協力で88年にトヨタ88CV用のフルカーボンモノコックの開発に日本で初めて成功するという実績を持っていたのである。

このカーボンモノコックシャシーの開発と並行して、ボディデザインは、ジオット・デザイン(チーフデザイナーに就任した伊藤邦久を中心に進められていた)。そして1989年の春、最終的なボディスタイリングが完成するとともに、車名がキャスピタ(イタリア語で驚きを示す間投詞)に決定され、この前代未聞のスーパーカーの驚

異的なスペックも明らかにされた。

シャシーはアルミハニカムをサンドイッチしたカーボンコンポジットによるモノコックで、その単体重量は85kg。またホイールベースは2700mm。トレッドはフロントが1670mm、リアが1600mmとし、グループCの規定値に収まるサイズとされた。サスペンションは前後ともインボードコイルをもつプッシュロッド式のダブルウィッシュボーン。これにはSHOAWA製の減衰力可変式ダンパーが採用され、車高調整が可能となっていた。

フロントブレーキは4ピストンツインキャリパーをもつブレンボ製ディスクで、そのローター径はCカーと同じ332mm。ギアボックスはアメリカのトラクシオン・プロダクツ(ワイスマン)社と共同開発の横置き6速MTが採用されている。

またフロントに可動式のスポイラーを装備したうえ、アンダーフロアでベンチリ効果を得るために、横幅が広くて不利なスバルIIモーターリモデルの180度V12をわざわざ2.5度傾けてソリッドマウントするなど、風洞テストを駆使した空力コンシャスなシャシーに仕上げられているのも特徴であった。

一方、零やP2で苦勞した公道用のナンバ取得に関しては、英国で生産し輸入車として登録するということで目処がつきつつあった。唯一問題となりそうなのはその価格で、当時高価だと話題になったジャガーXJ220(6900万円)を上回るのではないかと噂された。実際当時のメディアに対し林は「エンジン単体で1500万円。カーボンモノコックは少なくとも1600万円はする。とても5000万円は売れるようなもの

ではない」と答えている。

こうして1989年の9月末に完成し、30日に岡山のテストコースで慌ただしくシイクダウンを済ませたキャスピタは、10月26日から開催された第28回東京モーターショー(これが幕張メッセのこけら落としでもあった)のスバル・ブースで、ワールドプレミアを果たした。本来なら、この時点で公道用として450psにチューンされたスバルIIモーターリモデルIIが完成し、搭載されるはずだったが、試作1号車は600psを発揮するといわれていたF1仕様のエンジンがそのまま搭載されていた。

いずれにしろ、1987年の夏から始まった、既存の自動車メーカーでは決して造れない、世界一速いスポーツカーを造る、というキャスピタのプロジェクトは、ここにひとつの完成をみたのである。

ところが事態はその後暗転する。1990年に入り、経済状況の変化に加え、エンジン開発の失敗を理由にモーターリモデルIIと決別した富士重工がプロジェクトから撤退。エンジンを失ったキャスピタ・プロジェクトは休止を余儀なくされてしまうのだ。結局、残されたワコールと童夢の2社で開発は継続されることとなり、後継エンジンの選定と、それに伴う設計変更で一年半を費やした1992年の夏、キャスピタの2号車が完成する。

ここで新たにセレクトされたのは、91年からスクーデリア・イタリアF1に供給されていた、3.5L V10のジャッドGVユニットだった。公道用にチューンされていたとはいえ、現役バリバリのV10ユニットはNAながらプガッティEB110の3.5L V12クワッ

ドターボの560psを上回る585psを発揮していた。

2号車ではV10化に合わせ、モノコック後端の形状変更やリアサスペンション取り付け位置変更、ギアボックスのデザイン変更などが行われたほか、ボディデザインはより市販を意識したものにリファインされ、約1年にわたり英国を舞台に公道でのテスト走行が繰り返された。

そして1993年7月、日本のナンバ取得した状態で、新生ジオット・キャスピタはふたたびお披露目されたのだが、同時に童夢からはこの稀代のスーパーカーがワンオフで終わり、市販化の予定がないことがアナウンスされた。その理由はただひとつ、1号車が発表されてから4年という月日の間に、日本の経済状況が悪い方向へと大きく変わってしまったからだ。いま、童夢本社に残されているのは、ジャッドV10を搭載する2号車だ。国内でのテストが打ち切られたあと、暫くは車検も継続して取得されていたというが、現在ではナンバも切られ、童夢の風洞施設である風流舎のなかに設けられた私設ミュージアムでその余生を送っている。

しかしながら改めて実車に触れ、その成り立ちを振り返ってみると、このキャスピタは、バガニー・ウアイラやマクラーレンP1といった新世代スーパーカーの祖といえるべき存在であると言っても過言ではない。

歴史に、if、はないが、ジオット・キャスピタという稀代のスーパーカーは、あまりに時代を先取りし過ぎて生まれてきてしまったのだ。それはまた、ある意味でもとも、童夢らしい1台、といえるかもしれない。Ⓜ

## 地上最速のスポーツカーを目指したキャスピタ その誕生は少し早過ぎたのかもしれない



キャスピタ2号車のリアビュー。1989年にその基本デザインが完成していたとは思えないほど斬新で美しいデザインだ。リアに備わる巨大なウイングは油圧式で、190mmリフトアップする。

### SPECIFICATIONS

- JIOTTO CASPITA (1992)
- 全長×全幅×全高: 4534 × 1996 × 1136mm
  - ホイールベース: 2700mm
  - トレッド F: 1670mm R: 1600mm
  - 車両重量: 1240kg
  - エンジン形式: 水冷V型72度10気筒DOHC5バルブ
  - ボア×ストローク: —
  - 総排気量: 3497cc
  - 圧縮比: —
  - 最高出力: 585ps/10750rpm
  - 最大トルク: 39.2kgm/10500rpm
  - 燃料供給装置: サイテック電子制御燃料噴射
  - トランスミッション形式: 6速横置き式MT
  - サスペンション: F/Rダブルウィッシュボーン+インボードコイル+プッシュロッド減衰力可変式ダンパー
  - ブレーキ: F/Rベンチレーテッドディスク
  - ステアリング形式: ラックアンドピニオン
  - ホイールサイズ F: 9J × 17 R: 13J × 17
  - タイヤサイズ F: 245/40ZR17 R: 335/35ZR17
- \*エンジンスペックは公道仕様

# JIOTTO CASPITA

JIOTTO  
CASPITA



消えた1号車

JIOTTO CASPITA  
Subaru-Motori Moderni

幻のサブ・モトリーモデルニ 180度V12ユニットを  
搭載したカスピタの1号車。  
1989年の東京モーターショーのあと、程なくして  
表舞台から姿を消した伝説の1号車を追って  
我々は、石川県へと飛んだ。

文●藤原よしお  
text by FUJIWARA Yoshio  
写真●山本佳吾／童夢  
photo by YAMAMOTO Keigo / DOME CO.,LTD  
取材協力●日本自動車博物館  
http://mmj-car.com/



完成直後に撮影されたカスピタ1号車の広報写真。ほぼ同じ角度で現存する1号車を見ても、ほぼオリジナルの姿（シートの表皮が異なる）で残されているのが分かる。ちなみに広報写真のサイドミラーは一番低く、展示車は高く伸びた状態。日本自動車博物館では、サブ・アルシオーネなどと一並に並んでいる。

1 1989年9月末に完成したカスピタの1号車は、9月30日に岡山にある住友ガムのテストコースに持ち込まれ、松本恵二の手でシェイクダウンが行われている。当時のレポートによると、サブ・モトリーモデルニエンジンの始動は、イタリアから来日したモトリーモデルニのスタッフが担当したという。しかしながら、ギアボックスのトラブルで3速にしか入らず。簡単な動態確認とフィルム撮影が行われただけに終わった。

その後カスピタは10月の東京モーターショーでお披露目と前後して、本来の目的のひとつであるジオット・ブランドのイメージコアとして、各種プロモーションに借り出されたが、本格的なテストが行われたという話は聞かない。そして、折からのバブル崩壊の影響からサブがこのプロジェクトから撤退してしまい、1号車の前途も閉ざされてしまった。

ではその後のカスピタ1号車はどうなったのか？ 実は完成した1号車は富士重工からの強い要望で富士重工に実車が渡されたまま、一時その行方が分からなくなっていた。その後の経緯は不明だが、1号車は富士重工

から寄贈されるという形で、石川県小松市の日本自動車博物館に展示され、現在に至っている。

その件について林は「富士重工は最初にケツを割っておきながら、何も残らないとカッコが付かないから車両を置いて行っほしというのでしづぶ渡してしまった。おかげで、ワコーの協力を得て2号車を造らなければならなくなったのに、気が付いたら博物館に寄贈？ 返すのが筋でしよう？ 返せと言いにいったら知らないで終わり」と憤る。

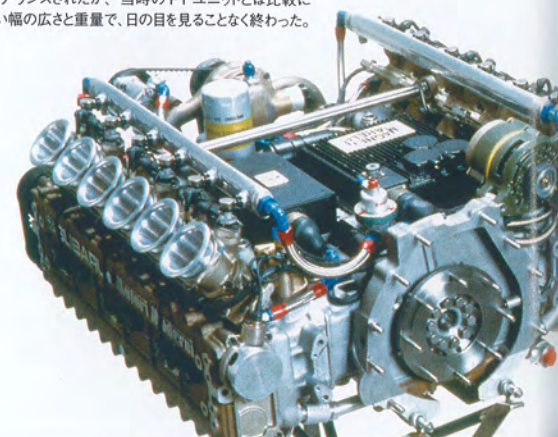
我々が日本自動車博物館に向かったのは、今年8月初めのこと。3階建て、延床面積11550㎡という広大な博物館の最上階に、アルシオーネなどサブ製の市販車とともに、カスピタは展示されていた。

その展示場所はかなりタイトだが、空調が整った館内で直射日光に晒されていないこともあり、思いのほかコンディションは良かった。ショーカーということで、敢えてオーバークオリティに仕上げられたのが功を奏しているのか、塗装面のヒケやクラックも見当たらない。そして驚いたのは、不動状態ではあるものの、サブMMユニットを



フロントまわりのレイアウトは、1号車、2号車ともにあまり変わりはない（モノコック自体は基本的に両者共通のもの）。ただ SHOWA 製の減衰力可変式ダンパーは、2号車が製作される約1年半のブランクの間にかかなり熟成されたといわれている。

サブ・モトリーモデルニ 3.5L 180度 V12 ユニット。カルロ・キティ設計のこのエンジンは、1972年にアルファロメオ 33TT12 のために開発された 12 気筒に端を発するという年季の入った産物だった。最高出力 600ps 以上とアナウンスされたが、当時の F1 ユニットとは比較にならない幅の広さと重量で、日の目を見ることなく終わった。



F1仕様のサブMMユニット（完品で現存する唯一かもしれない）のほか、カーボン製のサブフレームや2号車と異なるサスペンション周りの配置も確認できる。またコクピット内にあるシャシープレートには、モノコックの完成日時が1989年6月12日と記されている。

# JIOTTO CASPITA

## SPECIFICATIONS

### JIOTTO CASPITA (1989)

- 全長×全幅×全高：4534×1996×1136mm
- ホイールベース：2700mm
- トレッド F：1670mm R：1600mm
- 車両重量：1100kg
- エンジン形式：水冷 V 型 180° 12 気筒 DOHC5 / バルブ
- ボア×ストローク：84.0×52.6mm
- 総排気量：3497cc
- 圧縮比：11.5:1
- 最高出力：600ps/12500rpm
- 最大トルク：—
- 燃料供給装置：ウェーバーマレリ電子制御燃料噴射
- トランスミッション形式：6速横置き式 MT
- サスペンション：F / R ダブルウィッシュボーン+インボードコイル+プッシュロッド減衰力可変式ダンパー
- ブレーキ：F / R ベンチレーテッドディスク
- ステアリング形式：ラックアンドピニオン
- ホイールサイズ F：9J×17 R：13J×17
- タイヤサイズ F：245/40ZR17 R：335/35ZR17
- \*エンジンスペックは F1 仕様

含めたすべてがオリジナルのまましっかりと残されていたことだ。

さて、この1号車を改めて見てみると、現在童夢本社に保管されている2号車で改良された部分との違いが実に良くわかる。

まず目につくのは、プロジェクト式のヘッドランプだ。そしてノーズの下を覗いてみると、可動式のフロントスポイラーの姿も確認できる。またサイドには、センサーを内蔵して上下に動くドアミラーも装備されている。これらは、当時の保安基準に適合しないため2号車では見送られたデバイスだが、いま見ても斬新だ。

またホイールも異なったモノが付いている。1号車に装着されているのは、RAYSのアルミホイール。しかしながらこれはシヨウのために鋳造で製作されたもので、実際に全開で走行するには適さなかったと思われる。続いてリアに回り込む。残念ながら

展示状況の関係で、リアビューを一般来場者が見ることはできないが、こちらもオリジナルのままに保たれている。意外と知られていないが、1号車と2号車で決定的に異なるのは、リアカウルの分割方法だ。1号車のカウルがリアウインドウからリアウイングを含めた後端まで一体となっているのに対し、2号車ではリアウイング直前で分割されている。その効果はカウルを開けるとすぐに分かる。キャスビタのリアカウルはただでさえ重いのだが、1号車のそれは、大人3人掛かりでも支え切れないほど重いのだ。

そしてその中には、驚くほど低い位置に落とし込まれたスバルMMエッジが今でも当時のまま残されている。ジャッドV10を搭載する2号車とは違い、この1号車を実動状態に戻すのは難しいかもしれないが、いつか新旧2台のキャスビタが揃った姿を見てみたいものだ。®

## 1号車は歴史の証人として 当時の姿のまま生き延びていた



① 1号車のコックピット。P97のレンダリングをほぼ踏襲する形でデザインされているのがわかる。ステアリングは1号車専用のオリジナルデザイン。伊藤邦久によるとステアリングのラインに合わせたメーターナセルのデザインは、初代アウディTTでフリーマン・トマスが真似たと、後々告白したという。② レカロ製のバケットシートには、「CASPITA」の文字とロゴが入る。③ RAYS製のアルミホイールは鋳造ではなく鍛造。タイヤはキャスビタ専用で造られた日本ダンロップのSP SPORT D40 M2を履く。④ STACK製の回転計は12000rpmスケール。スピードは左のデジタルメーターに表示される。⑤ 6速シフトはフェラーリのようなゲート付き。⑥ 可動式ドアミラーを裏側から見る。⑦ 1号車の特徴でもある2灯のプロジェクトランプ。⑧ ノーズ下に付く可動式スポイラー。そのアイデアソースは童夢86Cで採用された手動式スポイラーだといふ。⑨ マフラーは4本出し。

キャスビタ1号車のリアビュー。オリジナルデザインならではの美しさを見せるが、リアのアンダーカウルの処理などは、2号車の方がより洗練されているのを見取れる。未だ1号車と2号車が揃ったことはなく、何時の日か夢の2ショットを見たいものだ。

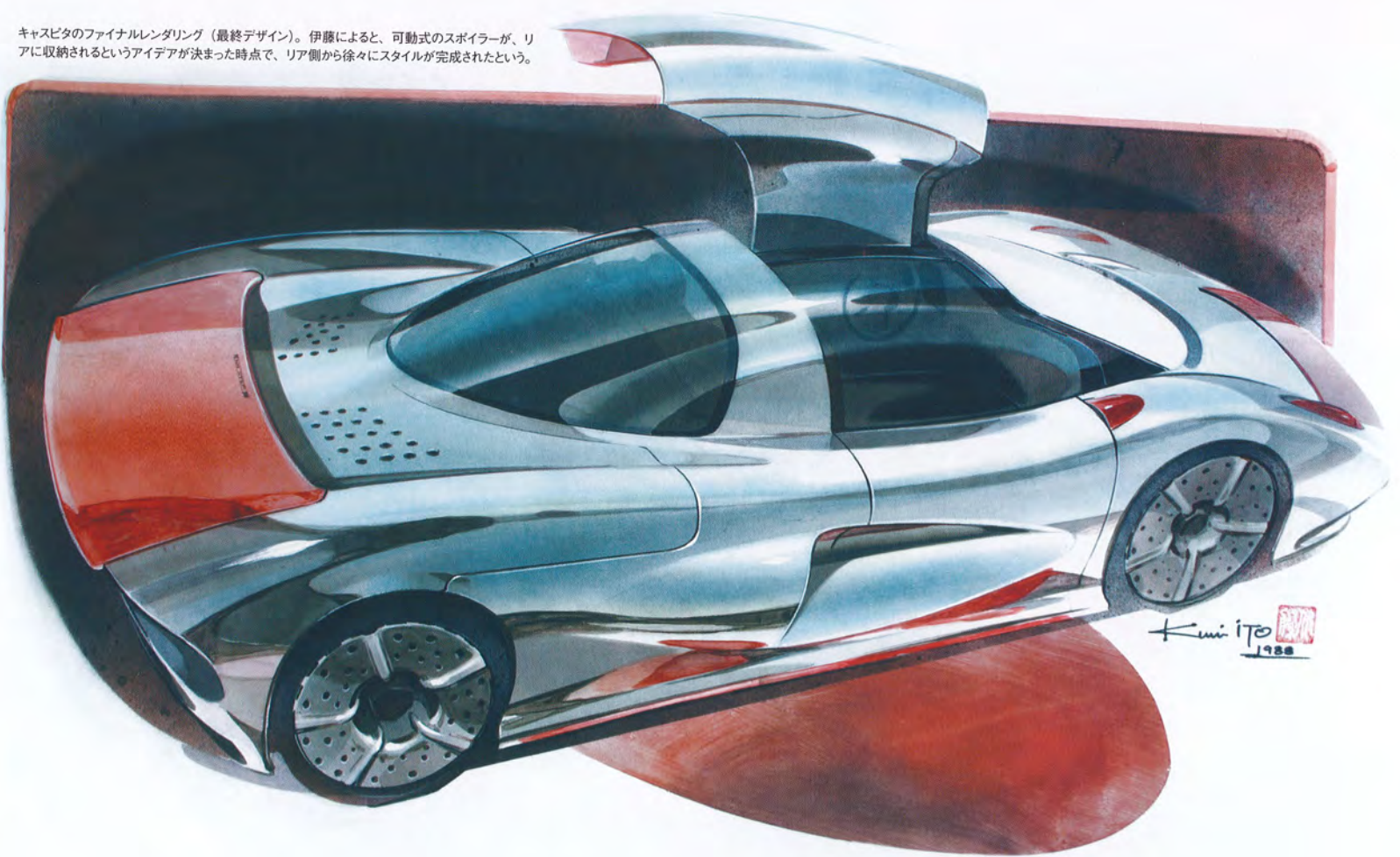


# JIOTTO CASPITA

The inside story Minoru Hayashi & Kunihisa Ito

レーシングマシンそのものといったいい中身をもち数々の新機軸を内包していたキャスピタ。ジオット・ブランドのイメージコアという役目を担っていたこの不世出のスーパーカーは、どうやってデザインされたのか？ その内幕を、カギを握るふたりに聞いた。

文●藤原よしお text by FUJIWARA Yoshio  
写真●山本佳吾／童夢 photo by YAMAMOTO Keigo / DOME CO.,LTD



キャスピタのファイナルレンダリング（最終デザイン）。伊藤によると、可動式のスポイラーが、リアに収納されるというアイデアが決まった時点で、リア側から徐々にスタイルが完成されたという。

## キャスピタはこうしてデザインされた

現在、童夢の特別顧問を務める林みのるの私設HP、「林みのるの穿った見方」の中に自動車から建築物まで過去の作品群を自身のコメントで紹介する、興味深いページがある。当然、その中にはジオット・キャスピタも含まれているのだが、そこには「童夢製の車両の中で、唯一、チーフデザイナーが私以外（クニイ藤）の珍しい車です」という一文が載っている。

確かに、隅々まで、林デザインで構築されてきた童夢にあって、林以外がデザインを手がけたという話には他に聞いたことがない。その真相を林に聞くと「別にキャスピタを伊藤に任せたりはしないよ」という、ちょっと意外な答えが返ってきた。

「これまでどのクルマも誰にも切手を触れさせていないし意見も聞いてないからね。それから比べるとキャスピタは、伊藤が現場のリーダーシップをとってやっていたから、その壁を突き破った唯一の人間といえるよね。もう少し詳しく説明すると、私が描いた下絵を伊藤が仕上げていくのだけれど、彼のイラストレーターとしての才能は特筆すべきものがあって、時々いい味がでてくるのがあった。それを採用しているうちにディテールに関して伊藤デザインの味付けが出来るようになっていった。いわばプロデューサーとスタイリストという関係だね」

林によると、例えば空力に関して童夢の担当者が専属につくなど、キャスピタのデザイン過程には、多くの人間が関わっていたという。それは今製作中のロードゴーイングスポーツカー「とわ」においても変わっていない。「すべては私が決めているからね。まあ

**林みのる** HAYASHI Minoru  
株式会社童夢特別顧問。童夢の創業者にして、1965年に登場したホンダS600「カラス」以降、さまざまなレーシングカー、スポーツカー、工業製品などを生み出して来た。自動車史的にも一代でスポーツカー、ル・マンカー、F1マシンを作り上げた希有な人物である。現在は童夢における「最後」の作品としてロードゴーイングスポーツカーの開発に没頭中。

**伊藤邦久** ITO Kunihisa  
アメリカ・デトロイトにあるCollege for Creative Studiesというデザインの大学（主に自動車のデザインで有名）の教授。1970年代後半からGMを皮切りに海外のフォード、北米日産といったさまざまな自動車メーカーで活躍してきたデザイナー。1988年からジオット・デザインの副社長を務め、ジオット・キャスピタのチーフデザイナーを務めた。



基本的に私はデザインを誰にも任せないというつもりです」

ではそのような状況の中で、どのような形でキャスピタのデザインは進められていったのだろうか？

「そもそもは1988年の春、深夜に掛かって来た二本の電話がきっかけでした。そう語るのには、現在アメリカ・デトロイトにあるカレッジ・フォー・クリエイティブ・スタディーズで教授として、若きデザイナーを育てている伊藤邦久だ。

「当時僕は、東京青山に本社のあった新興マーケティング会社「ODS」でデザイン部を立ち上げるメンバーとして、米国GMの配下にあったドイツのオペルのデザイン部からヘッドハンティングされ帰国し、すでに7年が経っていました。そこではF・A・ポルシェ率いるポルシェ・デザインや、バイオ・デザインの生みの親、奇オレイジ・コラーニ、ススキ・カタナを生み出したハンス・ムー

## JIOTTO CASPITA



CASPITA Ideations

右は初期のエクステリアデザイン案のひとつ。その後、童夢86Cを彷彿とさせるようなグループCカーに近い案など、さまざまな考察を経て次第にアイデアが固まってきたという。右上は同時に進められたインテリアのデザイン。軽量ステアリングなど、あらゆる部分がデザインされ、検討された。今となっては非常に貴重な資料である。

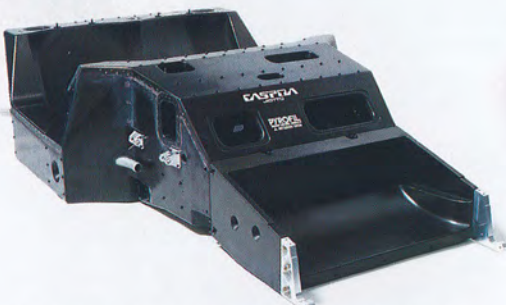
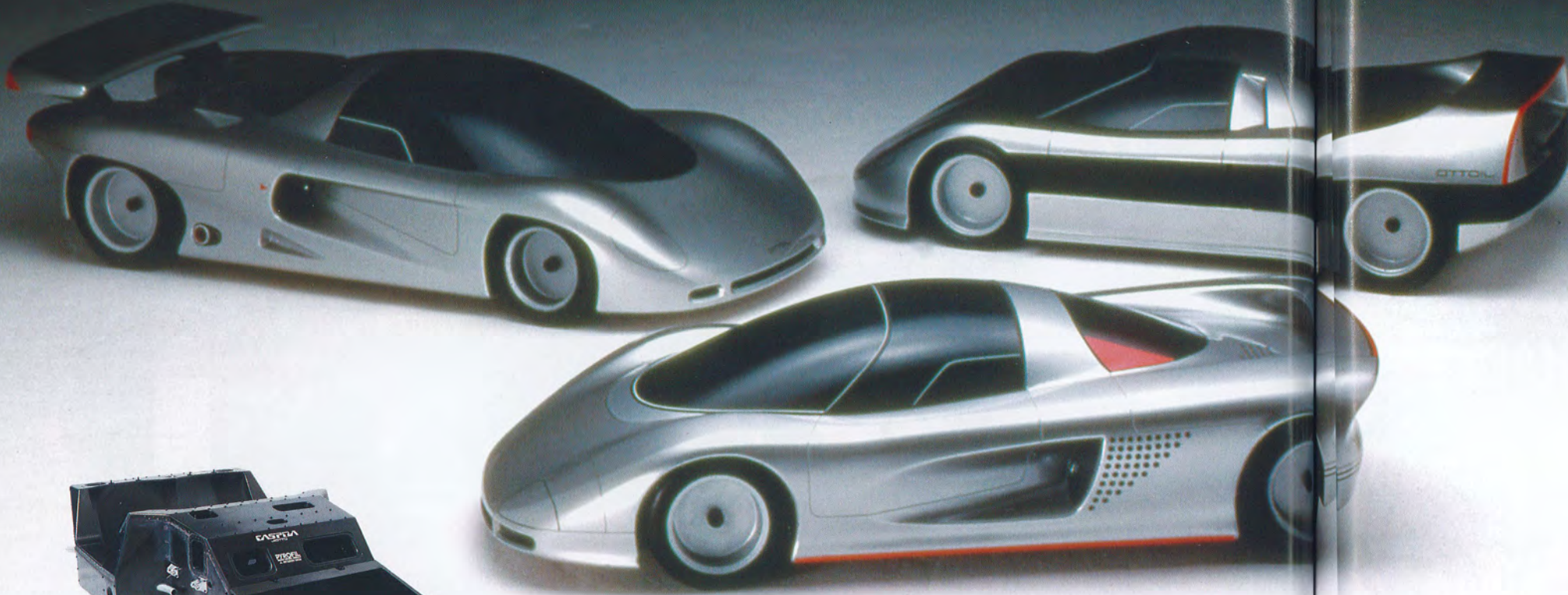
トのブランドデザイン開発のエンジンとして、新しいデザインビジネスモデルを日本で初めてスタートさせました。それは大いに面白みがあった仕事だったので、カーデザイナーとしてはいささか寄り道が長かったと感じていた頃でもありました」

そんなタイミングで林から誘いを受けた伊藤は、童夢がワコールと共同で進めようとしていた新しいプロジェクトの全貌を知る。「林さんから、初の日本発信型のスポーツカーのデザインという、またとない壮大な夢を聞き、魅了されました。また、ワコールの塚本さんから、ワコールとしての新事業としての大きなビジョンを聞き、このブランドが提案する、新しい日本人の裕福でチャレンジ旺盛なライフスタイル、のデザインシンボルとして、キャスピタが企画されたことを知りました。林さんてこうした企画を立ち上げる才能がすごいんです。そういう企画力というか、プロデューサー力は天下二品ですよ」

その後、キャスピタのデザインを担当する「ジオット・デザイン（童夢出資）」が1988年夏に設立され、伊藤は副社長兼チーフデザイナーとして就任することになる。

「この頃から童夢でも本格的にキャスピタの設計が始まり、ジオット・デザインでも、初期のスタイリングが始まりました。今となっては信じがたい話ですが、アートセンターの後輩で現在ザガート・デザインを牽引する原田則彦君がジオット・デザインでアルバイトをしてくれたこともありましたが、今は金沢美大で教授をされている浅野隆さんも契約社員として参画して

プロジェクト開始当初にプレゼンされた3案のクレイモデル。左がCカー案、中央が飛行機案で、右がフェラーリ案。どのデザインも初期空力テストが行われていた。F40とF50の中間のようなリアウイングをもつフェラーリ案は、F40に酷似しているという理由でボツになったという。



キャスピタ用のモノコック。童夢86Cのモノコック形状に似ているが、2シーター用のスペース確保のためCカーのそれより大型のモノになっていた。よってそのままグループC用に転用するのは難しかったようだ。

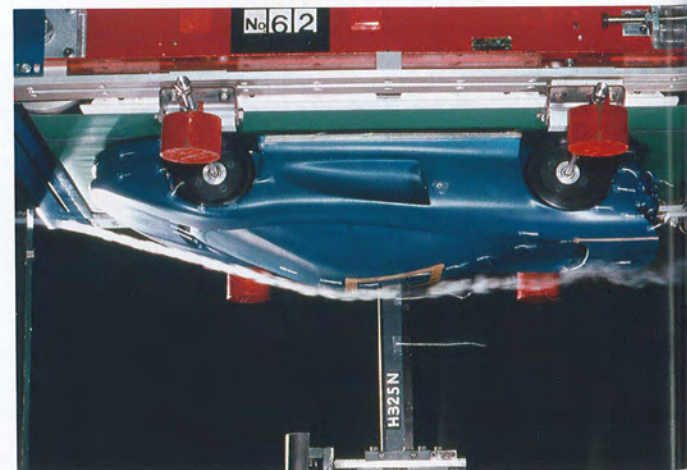
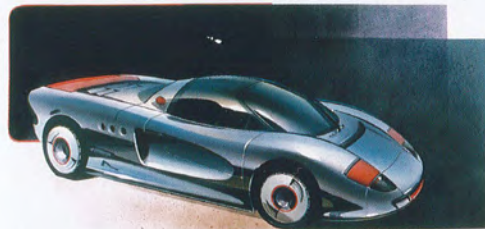
最終案のキャスピタのスケールモデルは、色違い(ホワイト、グレー)で2台製作された。ヘッドランプは最終的に異形の固定型になったが、それはあくまでショー用のデザインで、そのままでは保安基準に適合しなかった(2号車で変更されたのはそのため)。



Jiotto CASPITA in 1989

**JIOTTO  
CASPITA**

ボディパネルなど細かなディテールに違いが見られるが、こちらも最終段階のレンダリングだ。実車では固定式のプロジェクトカーヘッドライトが採用されたが、デザイン段階ではリトラクタブル式のヘッドランプが最後まで候補にあがっていたという。



最終案では精度の高い25%のモデルが製作され、より慎重に空力の改善が試みられた。テストは当時の京都・大原本社の風洞のほか、JARIの施設(写真)でも行われた。

珍しいキャスピタ用のテストベッドの写真。コクピットまわりをカーボンで補強したアルミモノコックにDFVを搭載。当時童夢の副社長だった船子田寛(現・社長)もテストドライバーを務めたという。後方のテストタロッサは当時童夢が比較用に所有していたもの。



上はジオット・デザインがキヤノンに提案した、キャスピタのエンジンをモチーフとしたポータブルカメラ。下はダンロップにデザインしたゴルフクラブ。風洞実験により驚異的な高速ヘッドスピードが実現出来たものの、時代が早すぎた。

くれたり、ケン奥山もヨーロッパに行く前の一時期、手伝ってくれたり、あまり知られていないけど、童夢から巣立つて行った自動車デザイナーって、結構いるんですよ」と、伊藤は当時の様子を振り返る。

キャスピタをデザインするにあたり、林が掲げたのは、「既存の自動車メーカーとは競合しない、自分たちでしか造れない世界一のスポーツカー」というコンセプト。キャッチコピーは、「Fioro the Road」というものだった。果たしてこの前例のないスーパーカーを現場ではどのようなアプローチで造り出していくのだろうか？

「まず大体の基本レイアウトがあつて、

それを微調整しながら進行していき、林さんの描いたデザインをもとに進めて、何台もクレイモデルを造りましたね。確か最初はフィエーターが独立したような斬新な案もありました。その中からCカー的なもの、フェラーリ的なもの、そして飛行機的なものの3案が残って、クレイに綺麗に色を塗ってプレゼンしたはずですよ」

その当時のデザイン画やクレイモデルの写真が今も残されている。どれも1988年という時代背景を考えると、非常に進歩的なデザインだ。いざ林の基本デザインをベースに発展させたものだが、Cカー案は林の影響、飛行機案は伊藤の影響が強く出

ていたもの。一方、後に登場するフェラーリF50に似たリアウイングをもつ案は、設計部門からの影響が強かったという。

童夢では当初よりグループCへの転用を企んでいたが、ワコールやスバルへのプレゼンの結果、派手なリアウイングは空力的に優れていても市民権は得られにくい、という理由で見直されることになったほか、徐々にロードカーとしての色合いが濃くなっていた。

「ジオット・ブランドのイメージコアという位置づけでしたから、ワコールの持つ美意識に合うものが求められた背景もありましたね。そういう意味では、あまり機械的なものでは

## 目指したのは、自分たちでしか造れない 世界一速く美しいスポーツカー

受け入れられなかった記憶がありま

す」そう伊藤は当時を振り返る。

プレゼンの結果、巨大なリアウイングなしで400ps以上というハイパワーを受け止めるために、ボディ全体の空力処理がこれまで以上に重要な要素となった。

「当時の自動車メーカーって風洞を使っていたとしても、出来上がったスタイリングはあまり科学的な根拠のないものでも良かったんですよ。当時はいかに面を美しく出すか、とか、そういうことに主眼が置かれていて、僕もそういう造り方を勉強してきた。でも童夢に入ってから空力とか、レーシングカーのことが知れば知るほど奥が



ワコールがキャスピタを通じて描くライフスタイルのイメージとして、神宮絵画館前で撮影された広報写真。この提案に賛同した企業のさまざまな製品が、ジオット・ブランドで発売された。



1989年9月30日、松本恵二によって岡山にある住友グループのテストコースでシェイクダウンされたキャスピタ。ここでモーターショー用のプロモーションフィルムの撮影も行われた。



1989年10月に幕張メッセで開催された第28回東京モーターショーのスバル・ブースでお披露目されたキャスピタ1号車。当時モーターショーで配布されたスバルのパンフレットには、「少年の夢を語る走りを作りた」という「童夢」を意識したキャッチコピーが入っていた。

## キャスピタは、あらゆる面で当時のレベルを超越したスーパーカーだった

「あの時の自分自身のテーマは、普遍的な美しさ。でした。いま改めて見てもキャスピタのプロポーションにはビックリしますね。自動車メーカーでは、こういうのは絶対できないですよ。それにイタルとかビエファリーナとかとも違う、本当に童夢オリジナルの素晴らしいデザインだと思います。キャスピタはそういう意味でも自分の命ですよ。一番情熱を傾けたというか、すごく勉強になった想い出の一台です」

一方、伊藤はこう評価する。  
「あの時の自分自身のテーマは、普遍的な美しさ。でした。いま改めて見てもキャスピタのプロポーションにはビックリしますね。自動車メーカーでは、こういうのは絶対できないですよ。それにイタルとかビエファリーナとかとも違う、本当に童夢オリジナルの素晴らしいデザインだと思います。キャスピタはそういう意味でも自分の命ですよ。一番情熱を傾けたというか、すごく勉強になった想い出の一台です」

「当初、童夢Withトムス、で始まったグループCによるル・マン挑戦が、翌年、童夢&トムス、になり3年目に、トムスWith童夢、になって4年目にお払い箱になって急に梯子を外されたような状況だったから、何とかCカーレースへの復帰という願いや意地も込めて、かなり入れ込んでいたね。29歳の時、レーサーの世界を諦めてスポーツカーを造ろうと童夢を始めた時もそうだけれど、私はこういう逆境には燃えるタイプだよだね。その両方の時期にスポーツカーを造っていたのも奇遇だけれど、逆に言うところ、こういうチャンスでもないと、なかなか計画的に実現に持っていくのは難しいと思うね」

「結果としてこの伊藤の直感は当たっていた。F1のエンジンを搭載するという前代未聞のスーパーカーは、期待以上の性能を秘めながら、結局世の中へ羽ばたくことは叶わなかったからだ。改めてこのキャスピタのプロジェクトを振り返って林は言う。  
「当初、童夢Withトムス、で始まったグループCによるル・マン挑戦が、翌年、童夢&トムス、になり3年目に、トムスWith童夢、になって4年目にお払い箱になって急に梯子を外されたような状況だったから、何とかCカーレースへの復帰という願いや意地も込めて、かなり入れ込んでいたね。29歳の時、レーサーの世界を諦めてスポーツカーを造ろうと童夢を始めた時もそうだけれど、私はこういう逆境には燃えるタイプだよだね。その両方の時期にスポーツカーを造っていたのも奇遇だけれど、逆に言うところ、こういうチャンスでもないと、なかなか計画的に実現に持っていくのは難しいと思うね」

深く、デザイナーとして刺激を受けました」

キャスピタの本格的なデザイン作業が始まってから1年に満たない1988年末、最終案となるキャスピタのデザインも完成する。89年初頭にはクレイモデルも完成する。最大の特徴は、ウイングなどが突出していない華やかで美しいスタイルをもちながら、高速域でも安定したダウンフォースを得られるようにデザインされたスタイルにあった。

「フロントには可動式のアンダースポイラー、リアにも油圧で持ち上げるビルトイン式のスポイラーが組み込まれていました。またアンダーフロアもベンチユリー効果でダウンフォースを発生するように設計されていましたね。これらは当時の最新鋭のグループCカーの空力工学を駆使したものでした。Cカーで99%実利主義なんです。ほとんど空力で決められて、あとはグラフィックスでキレイになっっていくという程度。その技術を元に、もう少し一般車、量産車の面取りを取り入れて行くという、既存のスポーツカーとはまったく違ったアプローチでデザインされたのがキャスピタなんです。最近発表されたマクラーレンP1なんかを見ると、キャスピタに如何に先進の空力が施されていたかが証明されますね」

「ところで、ひとつ気になっていたりすることがある。それはキャスピタのノーズに付けられたエンブレムの由来だ。  
「フロントにつけられた鳥のようなブランドマークは、実は、始祖鳥、をインカ文明風にデザインしたものです。なぜ、始祖鳥なのかと言えば、このキャスピタが当時としては最新鋭の空



ジャッドV10を積む2号車のリデザインも伊藤らジオット・デザインチームによって行われた。これは英国から戻った後の1枚。実際に京都ナンバーを付けている姿は貴重だ。



GIOTTO  
CASPIITA



幻に終わったキャスピタ・グループC計画のために造られたクレイモデル。余談だが、スバルの撤退後の12気筒ユニットはモーターモデルの手でアルバAR20というマシンに搭載され、一度だけ90年のWSPCシルバーストーンに出走(予選落ち)している。

現在開発が進められている「とわ」のデザイン作業のサポートにアメリカから一時帰国していた伊藤と、林のツーショット。今から24年前に生まれた、この幻のスーパーカーの偉業は、もっと評価されている。