

◀◀ 50周年を記念したサプライズ! エゴイスタ現る!



ROSSO

Art of
Car Life

ミウラ
カウンタック
ディアブロ
ムルシエラゴ
アヴェンタドール

ランボルギーニの50年の軌跡

反逆の闘牛史

LAMBORGHINI



特別付録DVD

マクラーレン
MP4-12Cスパイダー
初試乗記

ロッソ
7

Jul. 2013
特別定価 980円

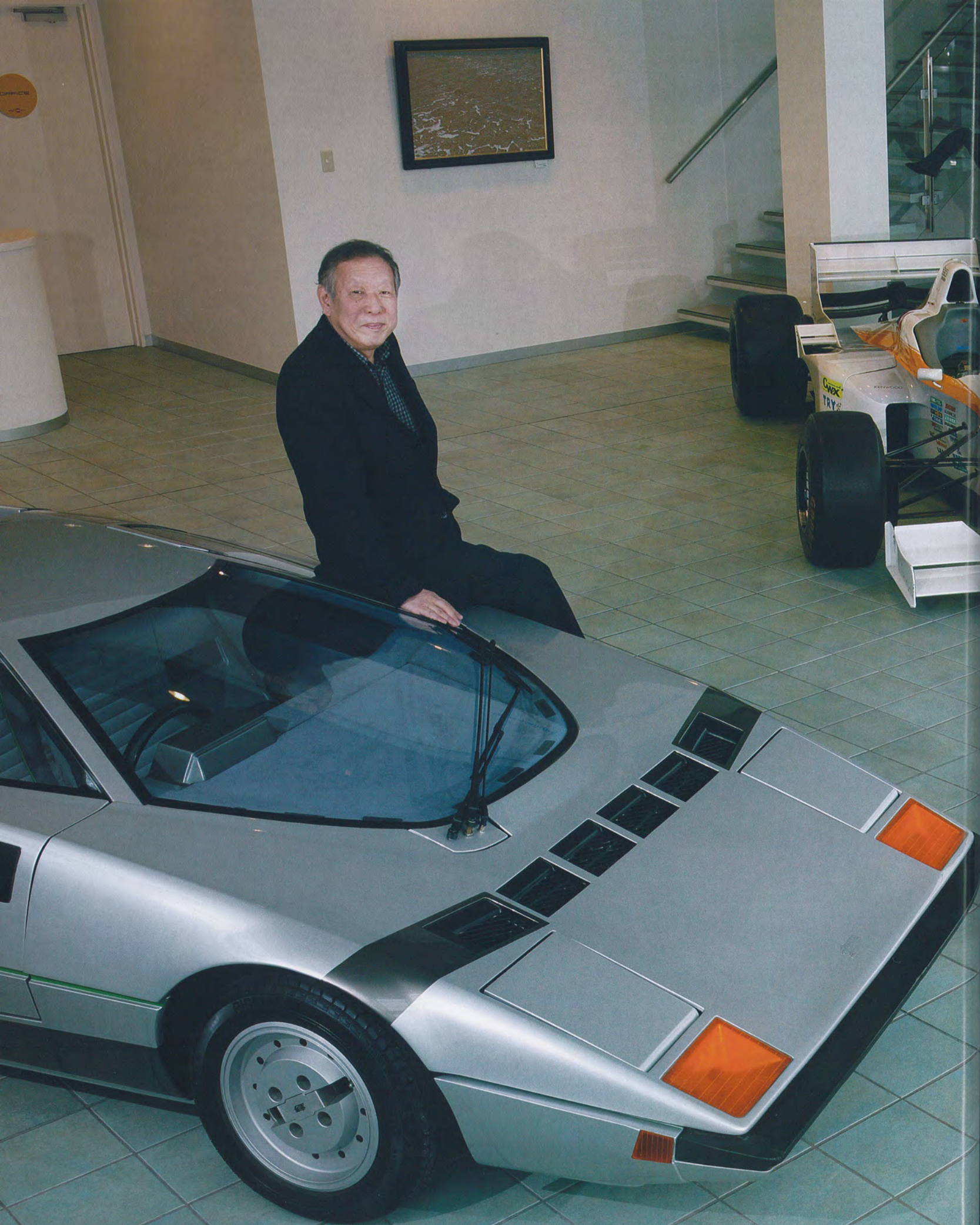


童夢の現在・過去・未来
ふたりのキーマンが語る
21世紀の童夢計画!

400ps以上で行く
ROSSO的GT

DISCOVER NIPPON!
~美しい国、ニッポン再発見~
マクラーレンMP4-12C
ランボルギーニ・ガヤルド LP560-4
BMW M6
ジープ・グランドチェロキーSRT8





DOME

Road Going Sport Car & New LMP1/2 Project

新型スポーツカー、LMP1/2マシンの開発を発表した童夢のいま 2本のスタートライン

日本を代表するレーシングコンストラクターである童夢は今春、2015年のデビューを目指す新型ロードゴーイングスポーツカーと、来シーズンに向けた新型LMP1&2マシンの開発を発表した。我々は、この魅力的なふたつのプロジェクトの真相に迫るべく、童夢本社に創始者である林みのる顧問と嗣子田寛社長を訪ねた。

(文中敬称略)

文●藤原トモ text by FUJIWARA Yoshio
写真●結田和久・童夢 photos by MASUDA Kazuhisa / DOME CO.,LTD

秘密の
プライベートミュージアムで
振り返る
童夢の足跡

DOME PRIVATE MUSEUM

1975年に誕生して以来、童夢はレースフィールドに留まらずさまざまなジャンルで数多くの傑作を残してきた。新たなプロジェクトの話を始める前にまずは国内最高峰の風洞施設「風流舎」内の私設ミュージアムに保管されている作品群から、その足跡を辿ってみたい。

滋賀県米原市にある童夢本社。『DOME RACING V1 LAGIE』と名付けられたレーシングカー製造拠点の中に、童夢の誇る50%スケール風洞「風流舎」はある。普段は立ち入ることができないこの巨大な建物の中には、風洞の要ともいえる風管が、まるで「トグロ」を巻くように張り巡らされているのだが、その風管下のスペースに、風流舎もひとつの見所がある。それが歴代童夢のマシンを一同に集めたプライベートミュージアムである。

童夢は1975年、自動車造りたい、スポーツカーを造りたいという、創業者林みのるの純粹な想いから始まったコンストラクターでありカロッツェリアだった。その想いが結実した処女作、童夢・零を1978年のジュネーブ・モーターショーで発表。その年のスター・オブ・ザ・ショーとなり、新進気鋭のスポーツカーメーカーとして華々しい船出を飾ったのはご存知のとおりだ。

そんな林のクルマ造りの原点は、親友でありレーサーとして頭角を現していた浮谷東次郎の依頼でホンダS600を改造、空力的なファストバックボディとしたレーシングカー、「カラス」に遡る。詳しくは氏の著書「童夢へ」（幻冬舎・刊）をお読みいただきたいが、これを期に湧きあがる旺盛な創作意欲のもと、林は多くの苦難を抱えながらレーシングカー造りに没頭していく。

だから、スポーツカーメーカーとして出発した童夢が、程なくレースの道に進み、のめり込んでいったのは、至極当然のなりゆきとも言えた。

そのきっかけとなったのは、零が評判を呼び、零をモチーフにしたおもちゃがヒットしたことだった。さらなるバリエーション展開を望んだおもちゃメーカーから「ぜひ次作に零のレーシングバージョンを」というオファーを受けたとき、林は架空のレースバージョンをデザインするのではなく、莫大なロイヤリティ収入を注ぎ込んでブランドカラーのグループ6マシン零RLを開発、ル・マン24時間レースへの挑戦を開始する道を選ぶ。このいわば「確信犯」的な行動を契機に、童夢はレーシングコンストラクターとしての活動を本格化し、グループC、F3000、そしてF1へと登り詰めた現在の地位を確立していく。

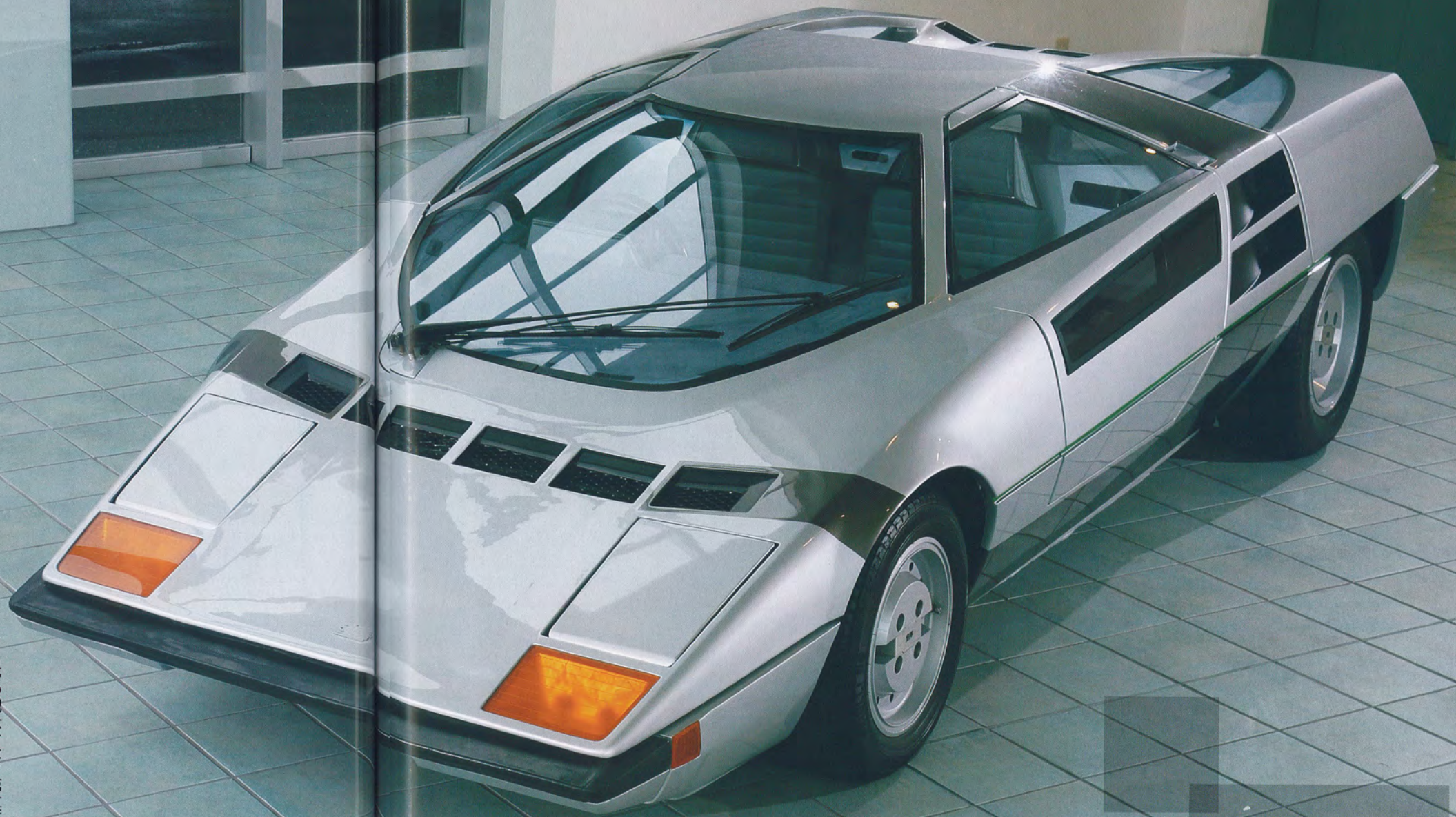
長い自動車の歴史を辿ってみても、林のように代でスポーツカー、ル・マンカー、F1マシンまでも手がけた人物は数えるほどしかない。しかも林みこのという人物がスコイの、これまでに生み出してきたクルマやレーシングカーだけでなく、本社社屋から風洞施設、守衛室に至る建築物、使用するロゴやグラフィック、そしてHPや印刷物で使われる文章にいたるまで、童夢から発信されるあらゆるものを今も自身で「デザイン」しているという点だ。

このことから分かるように、童夢を単なるレーシングコンストラクターと一括りに表現するのは正しくない。童夢という存在自体が、林みこのという稀代のデザイナーが手がけた、作品の集合体なのだ。そうしたことを踏まえ、改めて風流舎に眠る歴代の作品群から童夢の歴史を振り返っていくことにしよう。



童夢が世界に誇る50%スケール風洞施設「風流舎」。その建物の大部分を占める風管が取められた室内の空いたスペースには、キレイに維持された歴代の童夢作品群が展示されている。残念ながら一般には公開されていない。

童夢本社のエントランスに常設展示されている。童夢のオリジンたる零。シルバーにガンメタリックのアクセントが入ったボディは、圧倒的な存在感をもつが、サイズ的にはフェラーリ308よりひと回り小さい。



DOME ZERO

すべてはここから始まった

東洋に現れた気鋭のカロツツェリア「童夢」の名を世界中に広めたのは、1978年のジュネーブ・ショーで公開された処女作「零」だった。日本初の本格的スーパーカーのもたらした衝撃は40年近く経った今でもまったく色褪せていない。

所を設立し工業デザインの仕事を始めるが、自動車を作りたいという欲求には抗えず「レースカーがダメでもスポーツカーがある」と決意。そして1975年に京都の自宅で童夢を立ち上げ、準備を開始した。77年からは従兄弟の林将一が率いる大阪のレーシングコンストラクター、ハヤシレーシングの協力を得て工場と事務所を開設し、本格的な製作に取りかかる。

このとき零のプロシエクトには、第一期ホンダF1に関わった入交昭廣のほか、元マキF1のメンバーなど、最先端で活躍するエンジニアが合流。ごく初期には、林に師事してレーシングカーデザイナーになった由良拓也の姿もあったという。こうしてソフト&ハードの体制が徐々に整っていき、零は当時最先端のスペックをもつスーパースポーツとして設計されていく。

まずシャシーは凝った形状をもつスチールモノコックを採用。サスペンションは前後ともダブルウィッシュボーン式。サブフレームを介してミッドにマウントされるエンジンは、日産の2.8ℓ直列6気筒SOHC・L28ユニットが選ばれた。このL型エンジンの採用に関しては当時から「なぜ旧態依然とした重く魅力に乏しいエンジンを積むのか？」と論争的になったが、それに対する林の答えは明確だ。当時から純国産に拘っていた（社名もそのひとつだ）以上、当時の日本製エンジンで零の車格に合うパワーをもつエンジンがL型以外に存在しなかったこと。そしてシャシーコンストラクターである以上、一定の条件を満たしていればエンジニアの仕様に関わらず、最良のシャシーを作り上げる自負があったからだ。

童

夢の記念すべき第一作であり、当時の日本自動車界に大きな衝撃を与えた「童夢・零」は、いまも当時の姿のまま童夢本社のエントランスに展示、保管されている。

全長3980mm、全幅1770mm、全高980mmというディメンションは、フェラーリ308と比べてもひと回り小さいのだが、実物の存在感はそれ以上。何よりもその美しいスタイリングは、今見ても新鮮だ。しかしこの零の誕生は、意外にも林自身のレーシングカーデザイナーとしての挫折が関係していた。

1965年、ホンダS600改のレーシングカー「カラス」でキャリアをスタートさせた林は、トヨタローII&III、マクランサ、クサビ、パニックといった独創的なマシンを次々と発表していく。しかし若干20歳台の若者が、ひとりりでレーシングカーを造るという行為は金銭面を含め想像以上に過酷なもので、「いくら燃え盛る情熱にあふれていようが、プライドを捨てて、他人に迷惑をかけてまでできない」と70年代に入ってからその活動を休止する。その後、林は自身のデザイン事務



DOME PRIVATE MUSEUM



「打ち上げ花火」と言うものの、その開発は当時日本レース界の最先端で活躍する者が集結し本格的に行われた。これは模型を使った風洞実験。前後タイヤ径が異なるのが分かる。



童夢の秘蔵アーカイブから。開発作業が行われていたハヤシレーシングで撮影されたと思われる原寸大のクレイモデル。最初から基本となるデザインシェイプは変わっていない。



ハヤシレーシング監で作業が進められる原寸大のモックアップ。ガルウインドアやステアリングラックが装着されているのに注目。1977年頃の撮影。奥にFLマシンが見える。



モックアップを使いドライビングポジションの検討をしているショット。全高1m以下で室内がタイトなのにも関わらず、零の運転環境が歪んでいないのはこれらの成果といえる。

前後サブフレームをもつスチール製のセンターモノコックにFRPのセミモノコックボディを組み合わせたシャシー。完成後見えなくなる細部もしっかり「デザイン」されていた。



「他に良いエンジンが出て来たら載せ換えればいいだけの話。エンジンは我々の造ったものではないから特に執着はない」という林の言葉にも、その意思が表れている。

そんな童夢・零の最大の特徴は、なんといっても先鋭的なボディスタイリングにある。フロントの低い位置から、リアに掛けて伸びる直線を軸に構成されたウエッジシェイプをもつセミモノコックのFRPボディは、全高1m以内のスポーツカー、というコンセプトの元にデザインされたもの。また、変則2本スポークのステアリングが特徴的なコクピットは、メーター類がデジタル化されたほか、完全空調システムが組み込まれるなど、当時としてはかなり先進的な技術が盛り込まれていた。

ことだけを考えると造った打ち上げ花火のようなもの」と評する。そして「当時の反響を考えれば、結果的に成功作と言つていい」とも付け加える。

その言葉のとおり、名もなき日本のスポーツカーメーカーが、いきなりジュネーブ・ショーという大舞台に出品するという計画は見事に当たった。零自体の市販化は実現しなかったものの、おもちゃラジコンに商品化されたことによる多額のロイヤリティ収入という副産物が無い込み、童夢は京都の宝ヶ池に本社を建設。同時にカロッツェリアとしての仕事も自動車メーカーから無い込むようになる。

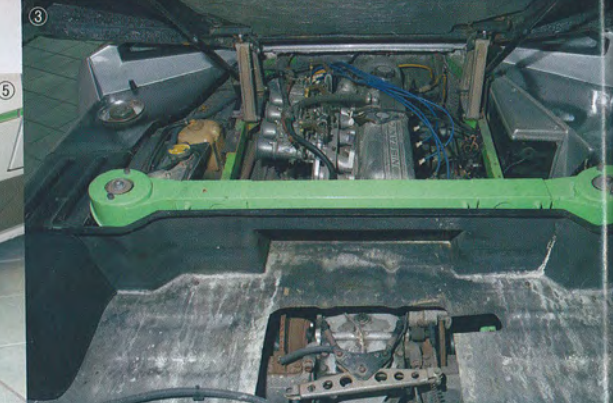
こうして「発の打ち上げ花火」で、童夢は日本を代表するコンストラクターとしての名声と基盤を確立。一度は閉ざされたレーシングカー開発の道もふたたび開かれることになる。そう、すべてはここから始まったのだ。



市販化を前提とした零のテストは各地で行われた。右は珍しい悪路テストの様子。下は中山サーキットで308GTB（FRPの初期型）との比較テスト。パワーやサイズの差はあれど、コーナリング性能は肉薄していたという。追加されたヴィトロニ・ミラーに注目。



① 零のリアビュー。テールランプなども流用ではなくスタンレー製のワンオフ品を使用するなど、細部に至るまで拘りが買われている。② ヘッドレスト一体型のシート。手前に見えるのはエアコンのコントロールユニット。エアコンユニット自体は右サイドインテークの背後に収納され、リアバルクヘッドに吹き出し口が付く。③ あまり公開される機会のないエンジンルーム。当時の写真のとおり、サブフレームがグリーンに塗装されている。3基のツインチョーク・ウェーバーが付くL28ユニット。フルシンクロの5段ギアボックスはZF製のSDS-25/2型。④ モダンなコクピット。ライトなどのスイッチは右に集約された操作パネルに収まる。シート間にあるのはサイドブレーキ。右のシフトレバーは発表当初は緑の筒状のものが付いていた。⑤ タイヤはフロント185/60VR13、リア255/55VR14と前後異径サイズ。ブレーキはフロントがガーリング製AR5ベンチレーテッドディスク。リアはインボード式のARGソリッドディスクが装着された。ホイールもオリジナルデザイン。⑥ フロントフードを開けると、2基の電動ファンが付いた大型ラジエーターが姿を現す。





1996 DOME F104
 童夢製 F3000 の最終形。94 年登場の F104 は 3 勝を挙げ全日本 F3000 史上唯一の国産チャンピオンマシンに。これは 96 年の山本勝巳仕様 (シャシーナンバー 04)。



1983 DOME RC-83
 ベンチュリーシステムを取り入れた国産グループ C マシンの祖といえる 1 台。T. ニーデル / E. エルグバ組が国内耐久選手権と 84 年のル・マンに出場。エンジンは DFL。



1981 DOME RL-81
 79 年にル・マンに挑んだ零 RL の流れを汲むモデル。コスワース DFV を搭載した Gr.6 カーで C. クラフト / B. エバンス組がドライブ。シャシー性能は評価されていたが、エンジンラブルでリタイア。



1971 MACRANSA PANIC
 童夢設立以前のマクランサ・カーズ時代最後の作品となる FJ360。71 年の鈴鹿グレート 20 に大坪善男のドライブで出走した。04 年に大阪で発見され実動状態にレストアされている。



1985 DOME 85C TOYOTA
 1984 年用に開発された童夢 84C は、2.1ℓターボのトヨタ 4T-GT に合わせ設計された C1 マシン。85 年の鈴鹿 500km で国産 C カー初の総合優勝を果たした。これは 85 年に童夢ワークスから参戦した 85C。



1985 DOME DCFI BLACK BUFFALO
 84 年の鈴鹿 8 耐に生沢徹、本田博俊、由良拓也が送り込んだ「ホワイトブル」に対抗し 85 年に製作したレーサー。先進的なデザインとカーボンフレームで話題になった。



1981 TOMITA AUTO COMET
 トミタオート (当時) の依頼で開発された原付免許で運転できるシティコミューター。基本コンポーネントはホンダ・タクトのものを流用。10 数台が製造されたが、免許制度の変更で姿を消した。



1996 DOME F105
 オールジャパンによる 97 年からの F1 参戦を目指し、独自開発された F1 プロトタイプ。エンジンは無限ホンダ V10 で X-Trac 製 6 速セミ AT ギアボックスを搭載。しかし様々な要因が重なり参戦には至らず。



1998 ML PROTOTYPE
 ホンダと無限の依頼を受け、もてぎのオーバルコース走行を視野にいれ開発されたフォーミュラ・プロト。当時フォーミュラ・ニッポンへのシャシー供給の話もあったが幻に終わった。



2010 ECOL DOME SUPER INSIGHT
 童夢のノウハウを生かし空力の改善と軽量化で、市販型比 20% の燃費向上を目指した試作車。エコカーカップ 2011 Hybrid 日本一決定戦など、様々なエコカーレースで優勝している。

1993 JIOTTO CASPITA
公道を走るグループ C

当初ワコール、スバル、童夢による共同プロジェクトとして 89 年の東京モーターショーでお披露目された公道を走るグループ C カーと呼ぶに相応しいスーパーカー。シャシーはカーボンモノコックで、油圧可変式のサスペンション、フルカーのアンダーフロア、可動リアウイングなどを装備。エンジンはスバル・モトリーモデルの 3.3ℓフラット 12 が搭載されたが、途中でスバルが撤退。93 年にジャッド V10 に変更した改良型が 2 台製作されるが、結局市販化には至らなかった。



2006 DOME F107
 2005 年に登場した童夢オリジナル F3 第二弾。ロングホイールベースの空力シャシーが特徴。05 年に武蔵が年間 3 位、06 年に塚越が 5 位になった。現車は 06 年塚越仕様。

1991 DAIHATSU X-021
究極のFRスポーツ

1991 年のフランクフルト & 東京モーターショーで発表されたダイハツの FR スポーツ。童夢がフロントインボードサスをもつ特徴的なシャシーの設計、製作を担当 (ボディデザインはダイハツ)。エンジンはダイハツ・ロッカー用 1.6ℓ SOHC だが、驚異的なシャシー性能を誇り、当時としては一線級の性能を実現していた。93 年 10 月の市販化を目指したがコストなどで断念。これは現存する唯一のプロト。



1979 DOME P-2

真剣に市販を目指した幻のスーパーカー

零の日本での形式認定取得が困難となったため、北米での認証取得のため製作されたのがこの P-2。一見零に似るが、量産を意図しシャシーはスチールのチューブラーフレームに FRP 製セミモノコックを合わせたものに変更。イメージこそ零を踏襲するもののスタイルは全面的に改良され、全長 4235mm、全幅 1775mm、全高 990mm とひと回り大型化。さらにホイールベースも 50mm 延長された。エンジンは直列 6 気筒の日産 L28 ユニッド、ギアボックスは ZF とパワートレインは基本的に零と同じだったが、ブレーキが国産製に換えられている。発表の場となったのは、1979 年のシカゴ・オートショーとロサンゼルス・オートエキスポ。新たに童夢 USA を設立し、市販化を目指しグリーン・シャシーナンバー 1 は北米で、レッドのシャシーナンバー 2 は国内でテスト (インジェクション化やターボ化も試された) が行われたが、同年に始まったル・マン・プロジェクトが優先された結果、自然消滅するかたちで開発が打ち切られた。その後 1 号車も帰国し、2 台揃って童夢本社で保管されていたが、2000 年に 2 号車は実動状態にレストアされ、いくつかのイベントでデモランを披露している。



エンジンは 2.8ℓの日産 L28 ユニッド。当初はソレックスキャブを装着していたが、途中で日産 EGI インジェクションに変更 (現在はソレックス仕様)。トミタオート製のターボキットを装着し、テストしたこともあったという。



零ではフロントフードが大きく開いたが、P-2 ではラジエーター上部のパネルが開くだけに変更されている。零ではオーバーヒートに悩まされたため、P-2 では最初から電動ファン付きの大型ラジエーターが採用された。



2 号車のコクピット。ステアリングは零を踏襲するが、各部のデザインは刷新されている。シフトレバーはフロア中央に移動。当時は右手で空を切るセンサーによりウインカーが付くギミックも装備されていた。

INTERVIEW with Minoru Hayashi & Hiroshi Fushida

童夢の未来を教えてください

「株式会社童夢」は自動車造りを楽しむ会社です。童夢の会社概要は、こんな一文から始まる。その言葉のとおり、1975年の設立以来、童夢はあらゆる“自動車”を創造してきた。では、新たにロードゴーイングカーと、新型LMPカー開発を発表した今、童夢は何を考え、何を目標しているのか？その真相を訊いてみることにした。



なぜ今スポーツカーなのか

——昨年9月に鮎子田さんが社長に就任されてから、おふたり揃ってのインタビューは初めてですよ。

鮎子田寛（以下・鮎）…いや、それ以前も含めてはじめてでしょう。

——では早速ですが、2015年デビューのロードゴーイングスポーツカーのお話から聞かせてください。

林みのる（以下・林）…最後にスポーツカーを造りたいという気持ちは前からあったけれど、それがマストではなかった。何よりも、もうレーシングカーを造るのが嫌になった。特に日本のレース界そのものがね。だから一種の逃避みたいなもんだよ。

——確か数年前にもSAKUというスポーツカーの計画を発表されたことがありましたか。

林…実は昔から、童夢・零で始めて、無限で終わってやろうと思っていたんだ。でも、気付いたら博ちゃん（本田博俊氏）の無限があったのでボツ。一応マークまで考えていたけれどね。SAKUは単なる開発のコードナンバーであって、まだ名前は決めていない。本当は「無限」がいいけどね。

——すでにSAKUのデイメンションが公表されていますが、ホイールベース2700mmというと、GT500のホンダHS010と同じサイズですね。なにか関連が？

林…いや。スポーツカーだけで考えると、もっと小さいスポーツカーを作りたいかった。ただ、これはGT3000のマザーシャシーのモノコックと共用するというのが前提なので、そっちのデイメンションに合わせたってことかな。で

も、足回りは変更できるので用途に応じて変えればいいと思っています。

鮎…まさにそういうことです。林…イメージとしてね、GT3000で活躍中のレーシングカー由来のシャシーに乗っているというのもオーナーには魅力のひとつになると思う。

——ではモノコックの形状は？

林…F4にも採用しているUOVAタイプ。そのままスポーツカーに使用すると乗降性等のデメリットもあるけど、もともと安全性確保のための形状だから、レーシングカーのような乗りにくさも、逆に売り文句になる。

——ではGT用のマザーシャシーのデビューが先になるのですか。

鮎…11月をターゲットに進んでいます。一方SAKUはこういう性格のスポーツカーにしようとしてきているのでしよう？

林…究極的に走りに徹したクルマを作りたいというのは、厳然としたテーマとしてあるね。

——例えば、さまざまな電子デバイスの使用も考慮されていますか？

林…ABSなんかは作動すると「なに勝手なことすんねん」とって思う世代だから当然アナログ。スポーツカーってある意味スポーツだからね。全部機械まかせになってしまつたら存在する理由がなくなつてしまつよ。現時点でSAKUというプロジェクトはモノコックを中核に、GT3000、私がデザインするやんちゃタイプのスポーツカー、私がプロデュースする華麗なスポーツカーという3つで構成されているんだ。今、言っているのは私がデザインするクルマの話。このすべての開発費を自腹で賄うから周りがどう思

林みのる HAYASHI Minoru

1945年京都生まれ。同志社中学で鮎子田寛と知り合い、揃ってレースの世界に傾倒。18歳の時、従兄弟でハヤシレーシング代表の林将一が自作したモリス・マイナー改造のセブンレプリカをドライブ（写真）し、クルマ作りに関わる。そして幼い頃から旺盛なデザイン&制作能力は、浮谷東次郎のホンダS600改造レーシング「カラス」において開花。自動車史的に見ても、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。



鮎子田寛 FUSHIDA Hiroshi

1946年京都生まれ。10代からレース活動をはじめ1966年にヨタワークス入り。北米FA（F5000）、CAN-AM、Trans-Amに参戦後1972年富士GCチャンピオン（写真）を獲得。ル・マン24時間やF1に日本人として初めて挑戦するなど輝かしい経歴をもつ。またレーサー引退後86年に童夢の副社長に就任。その後トムスGBを経てrtn（racing technology norfolk）の責任者となり、ベントレースピード8の開発を担当。2003年のル・マン制覇の立役者となった。

おうが何を言おうが聞く耳なんか持つ気はない、とても我が儘なクルマ造りだよ。最後の作品だから最高に自由に造りたいと思ってるんだ。

——なるほど。

林…コンストラクターの根性として極論を言うと、エンジンはなんでもいいんだよ。零の時もL28積んだらスーパーカーにしては非力だとか散々云われたけれど、私に云わせれば、適当なエンジンがあったら積み替えればいいだろうって。シャシーに比べたら変動要素に過ぎないね。

——確かにロータスなんか、同じことを言いますよね。

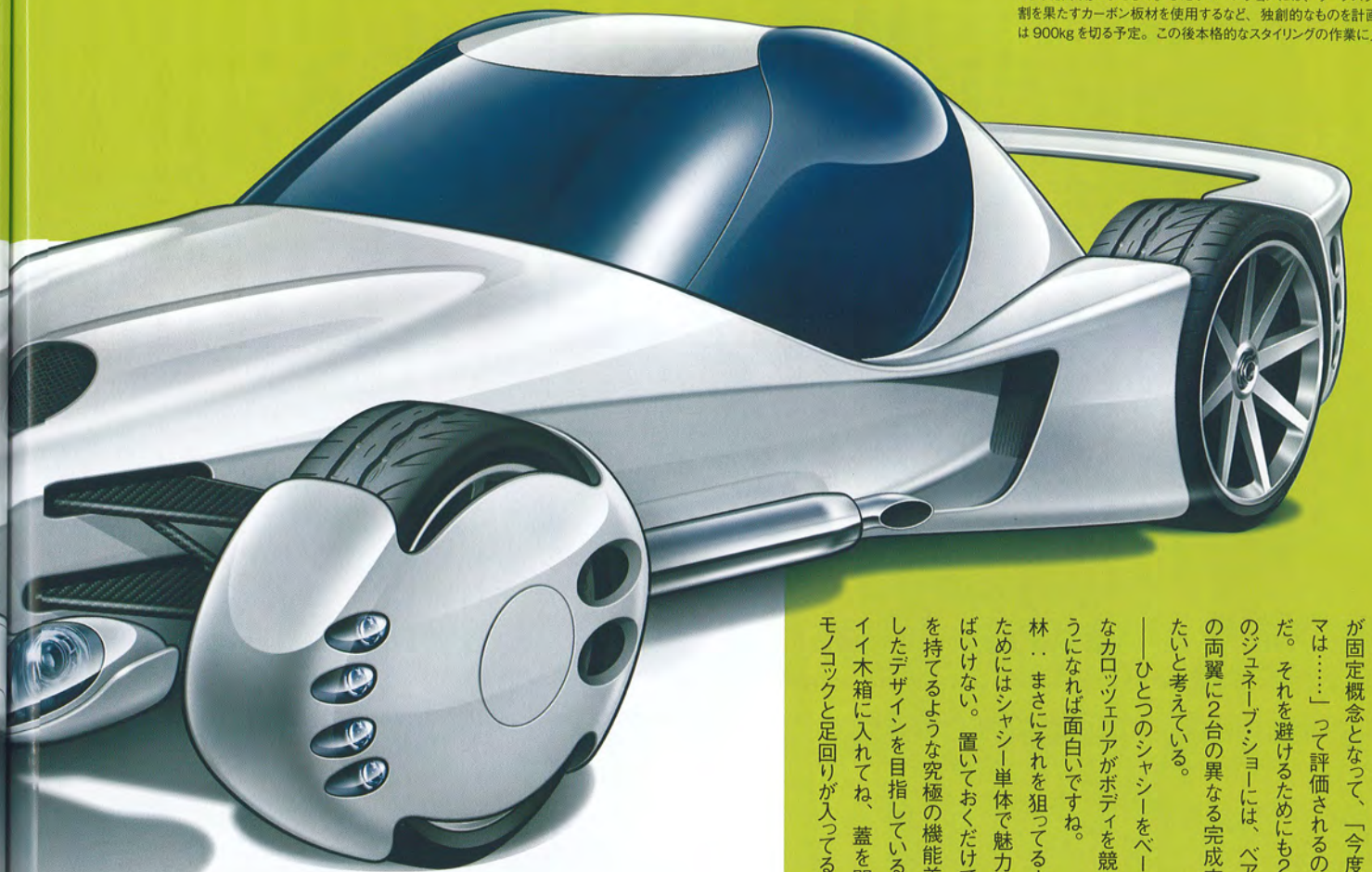
林…コリン・チャンマンって憧れの存在というより神だからね。ロータスは、常に機械としての可能性の限界を超えようとして見境なく新しい技術を取り入れるあの貪欲さが素晴らしい。極端なことといえば、危険性と速さのギリギリのバランスが少し悪魔に魂を売ったような危険な香りが機械としての美しさを際立たせている。だからアイデアマンという意味で影響を受けたのはコリン・チャンマン。でもデザインでいえばピート・ブロックだね。ピートは私のことをとても認めてくれてね、F20をアメリカのショーで見たときに「近年見たなかで最高のクルマ」って絶賛のメールを送ってくれたよ。

——そこでお聞きしたいのは、そのボディデザインについてです。

林…公開しているのは私のスケッチなんだけど、先ほど言ったように他にもデザイナーをさせている。SAKUというの魅力的なベアシャシーを造って、それを元にクルマ造りの世界を広

CODE NAME : ISAKU

今春発表された ISAKU のデザイン画。モノコックは国産 GT300 の基礎となるマザーシャシーと共用ながら、それ以外の部分に共通項はないという。いま想定しているエンジンは、戸田レーシング自製の直 4 TR-FX0 ユニットを市販車用にしたもの。またサスペンションには、リーフスプリングの役割を果たすカーボン板材を使用するなど、独創的なものを計画。車重は 900kg を切る予定。この後本格的なスタイリングの作業に入るという。



げようというコンセプトだから、1種類のボディだけ発表してしまうとそれが固定概念となって、「今度出たクルマは……」って評価されるのが嫌なんだ。それを避けるためにも2015年のジュネーブ・ショーには、ベアシャシーの両翼に2台の異なる完成車を置きたいと考えている。

——ひとつのシャシーをベースに色んなカロッツェリアがボディを競作するようになれば面白いですね。

林…まさにそれを狙ってるよ。そのためにはシャシー単体で魅力がなければいけない。置いておくだけでも愛着を持たせるような究極の機能美を追求したデザインを目指している。カッコイイ木箱に入れてね、蓋を開けたらモノコックと足回りが入ってるって……

ロータス7への回帰かな？

——ひとつのシャシーやモノコックを媒介に、色んな人が自由にクルマを作るっていうのは、林さんがずっと提唱し続けているプランですよ。

林…私がクルマを造り始めた頃と今とは技術レベルが全く違うし、個人レベルでイチから始めることは事実上不可能。このシャシーが、それを打開するきっかけになればいいね。

——そういえば、最近ではダラーラもヴェイロンやアルファロメオ8Cなどのスポーツカーの開発をしています。スポーツカーはレーシングカーコンストラクターにとって、持てる技術を生かせる分野といふことですか？

鮎…そう思うよ。でもダラーラはそんなにスポーツカーの経験ないからね。

林…レースをやる金を稼ぐためにメーカーの設計も、開発も、デザインもやってきた。量産車の開発にまで関与しているし、生産図面まで書いてるから、大げさに言うけど、スポーツカーを開発するのに世界で最も適した組織と言えるね。ピニンファリーナやイタルにはレーシングカーは作れないし、ダラーラにスタイリングは出来ない。両方やってるのは世界でも稀だね。

■LMP1はやらない？

——今度は来年デビューするというLMP1/2カーについては、童夢がやつてもトップを走れるような競争ができたわけです。今でもシャシーとしては良い物を作る自信があるのだ



1978年のジュネーブ・ショーでセンセーショナルなデビューを飾った童夢・零。「あの時はショーの主催者も最初はまったく期待してなかった。だけどベールを剥がしたら周りの態度が一変した。取材もスコくて圧倒的だった」。また写真を見ると、本文中での証言通り、童夢の隣りがトヨタブースなの分かる。



けれど、ディーゼルだ、ハイブリッドだとなると、もはやプライベートに勝ち目はないのも事実だね。

——いつかは……。

鮎…LMP1は正直商売にはならない。アウディ、トヨタに次いでボルシェが入って来たら純粋なプライベートはいなくなってしまう。でもLMP1というカテゴリー、特にP2のマーケットは未だに魅力があると思うね。

——開発に影響はありますか？

鮎…P1もP2も基本は同じだから。モノコックを全く別のもので作らなければいけない、というものではない。何処かのタイミングで決めれば良い。P1については研究も続けてますし、依頼されれば作りますよというスタンスだね。一方P2はビジネスとして採算を考えられるわけで、P2をやっていく方向になるでしょうね。

——ではLMPをやる意義とは？

鮎…童夢はレースカーのコンストラクターであり、レースカーの技術は我々童夢の原点ですからね。これは大事にしていかなければいけない。原点である技術の維持や、向上や、アピールは常に考えている部分ですね。そういう意味で、どこもワンメイク化していくなかで、唯一競争があつて、PRもあつて、自己研鑽にもなつてというのが、スポーツカーであり、ルマンだつてことよね。いまやF1を除いて残された僅かなところでしょう。規則として、テクニカルレギュレーションに沿ったクルマを作れるというのは、そこしかない。GTにはないからね。だから多少無理をしてもLMPの開発をする意義はあるよ。

林…童夢って、他にものすごい資金

置いておくだけでも愛着をもてる
シャシー単体の魅力がなければいけない

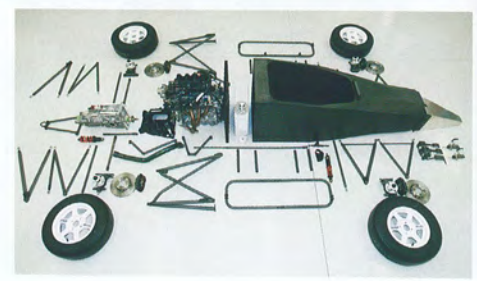
INTERVIEW with
Minoru Hayashi & Hiroshi Fushida



2015年に70歳での現役引退を公言する林みのる。自身のHP「林みのるの穿った見方 (http://hayashiminoru.com/)」に寄稿された「日本の自動車レースへの遺言状」は必読。その言葉の隅々に誰よりもレースを愛する気持ちが溢れている。

2008 DOME F20

2008年に日本自動車レース工業界(JMIA)が提案した、安全かつ安価なカーボンモノコックと主要パーツをもとに、ユーザーが自由にスタイルを決定できる新しい底辺フォーミュラのために製作したプロト。そのスタンスは、現在のマザーシャシー構想に繋がるものだ。キャビンをもつスポーツカータイプのボディは、あのデイトナ・コブラのデザイナーであるビート・ブロックに「近年最も美しいレーシングカー」と言わしめた。





レースカーの技術は童夢の原点。 だからこそLMPに挑戦する意義がある

レーサーとして、コンストラクターとして世界の頂点を体験した、日本で唯一の人物。林みのるも太鼓判を押すとおり、世界のレース界に幅広い人脈をもち、彼らと対等に渡り合える日本人は鮎子田寛以外にいない。おかげで社長就任後は今まで以上に多忙な日々を送っている。

源があつて、その利益をつぎ込んで活動してきた会社ではないから、だから好きなレースやクルマ造りのためには何かをやつて稼がないといけない。でも私は我が儘だから、まったく違うことをやって稼ぐのも嫌。それでメーカー系の設計とかデザインの仕事もしてきたわけで、まったく関係ないことはやらない。風洞もその流れのひとつ。もうひとつ童夢の特徴は、よその技術を取り入れるのは嫌いなこと。風洞をやり始めたときもね、当然よそから技術買って来たほうが早い。ただ、これもクルマと同じで自分たちで作りたいし、金もないのでイチから作った。お陰でマトモに計測できるまでに1年掛かったけど、その分ノウハウを身に付けて、今は計測装置をいろいろな企業に売るようになった。カーボンも同じ。だから、他のマ

ネが嫌いなのと、イチからやりたいのと、幸か不幸かその性格が幸いしてね。結果的にみたら、それらが今のビジネスにつながっている。

——全てはリンクしているよ。
林… 傍から見たら、一方的に散財してル・マンに行つて、金を使い果たして帰つて来ているみたいだけど、それによって技術者の経験もレース参加のノウハウも得るものもとても大きいわけ。そこから生まれたものを活用して生き延びてきたって感じかな？ だから無駄といえは無駄かもしれないけれど、何もなかったら今の童夢は無いし、私だって十代からゼロスタートでここまで来ているから、トータルすればプラスだったと思つているよ。

■童夢の未来

——となると、カーボン・マジックを

売却してしまうのは、マイナス要素になつてしまう気もするのですが。

鮎… カーボンとコンストラクターとしての童夢は別モノだから、会社に直接的な影響のあるものじゃないですね。

林… 正確に表現すると、私がこの会社をやつてきたのは、繁栄させて大きくすることが目的ではなくて、クルマを造る資金を捻出する手段としてやつて来たわけ。カーボン・マジックを売つたのは、3年後に引退するつて言つてののに、スポーツカーを新規で開発する多額の予算を借金で賄つてバイバイとはいかないし、3年の単位で考えたらその売却益をつぎ込んだら後腐れはないと考えたわけ。童夢は私が好き放題遊んで来た会社だから未来永劫続く必要はないけど、カーボン・マジックは全部で200人近い社員がいるから責任は重大。だから東への売却は、肩の荷が降りたという一面もあるよ。

鮎… とは言え、隣り同士だし、従来とより協力関係にありますからね。——そういう意味では、純粋にクルマ造りに打ち込める環境が整つたということですね。では、そんな童夢の未来はどうなつていくのでしょうか？

林… 日本に童夢に類似した会社ってないでしょ？ 何もないゼロスタートからレース三昧やつてここまでやつてこれた。だから日本のレース界も、もっと技術を中心に考えれば発展する余地はあるはずで、もつたいないと思うけど、現在のようないレース環境の中では童夢の存在が必要とされていないというしかない。そういう現状の中で存続していく意味はない。反面、この技術力を他の産業分野に展開して活躍できるなら可能性はあると思つている。いずれにしろリタイア後の話だから



2012年のル・マン24時間レースを走る童夢 S102.5。1979年の初参戦以来、童夢はど長きに渡つてル・マンに挑み続けている日本のコンストラクター、レーシングチームは他にない。果たして2014年のル・マンに童夢製のマシンが、どのようなスタイルで現れるのか？ 今から楽しみだ。



2007 DOME S101.5

2001年に当時のLMP900及びSRWCのSR1規定に合わせて開発されたレーシングスポーツカー。初年度のル・マンで予選4位を記録したほか、FIA選手権では、2001年から数々のポールポジションや優勝を記録。選手権が終了する2003年まで、レーシング・フォー・ホランドにより2年連続チャンピオンに輝いた。現在童夢に保管されているのは、その最終進化型といえる2007年型のS101.5だ。

INTERVIEW with Minoru Hayashi & Hiroshi Fushida

ら、流れに任せることにしよう。

鮎… まあ今ままでと特に変わることはないでしょうね。そして、このスポーツカーに将来をもたらすのが僕の仕事。どうやってビジネスモデルとして構築していくかを考えて行きますよ。その意味でもISA KUとLMPは大きな柱になるでしょうね。

林… 周りはどう思っているか知らないけれど、私はあと3年で引退する。無論、社長室に座っているだけならいつまでも続けられるかもしれないけど、自分で絵も書いてるし企画書も作っているから、自ずと能力の低下が実感としてわかるわけ。それが歯がゆくて腹立たしくてモチベーションが低下しているのは確かだね。以前はかなり理想に近い創作ができたけど、今は理想が高くなっているのにも関わらず自分の能力が衰えて、そのギャップが広がっている。だから引退なんだ。

——そういう意味では、童夢設立40周年にあたる2015年に、零を発売したジュネーブの地でISA KUをお披露目するのは、童夢にとってひとつの区切りになると……。

林… ジュネーブには拘つてる。零の発表で行つたときに、隣りのブースがトヨタだったんだけど、その女の子たちが減茶苦茶かわいかった。やつと誘い出してデイスコに行つたりしてね。シヨも華やかで夜も賑やかだった。だから是非また行かなくては！

——最後に、実物が姿を現すのはいつ頃になるのでしょうか？
林… 2014年中頃か後半。でも童夢でそんなに時間掛けて造つたことないから、一旦造りだしたら意外とすぐに出るかもしれない。ただその場合、私の引退も早まるけどね。®

