

ROSSO



Art of
Car Life

12 POWERS

ラ フェラーリ
パガーニ・ウアイラ
フェラーリF12ベルリネッタ
ランボルギーニ・アヴェンタドールLP700-4
アストンマーティン・ヴァンキッシュ
ベントレー・コンチネンタルGTスピード
ロールス・ロイス・ゴースト
マクラーレンF1
フェラーリ512BB
ランボルギーニ・カウンタックLP400
アストンマーティンV12ヴァンテージS
BMW 7シリーズ V12 Bi-Turbo



1章：次元を超えた超スーパーカー
2章：現行12気筒モデル5種比べ
3章：伝説になったアイコン的12気筒

Special Feature

男は黙って12気筒

Special Feature-2

ランボルギーニ50周年グランド・ツアー総特集

西川 淳のグランド・ツアー体験記／熱狂のグランド・ツアーの裏側
もうひとつのランボルギーニの50周年

速さがすべて マクラーレンP1日本上陸!

和製スーパーカー 童夢・零、色褪せぬその魅力

ロツン
8

No.193
Aug. 2013

特別定価 980yen

童夢 零

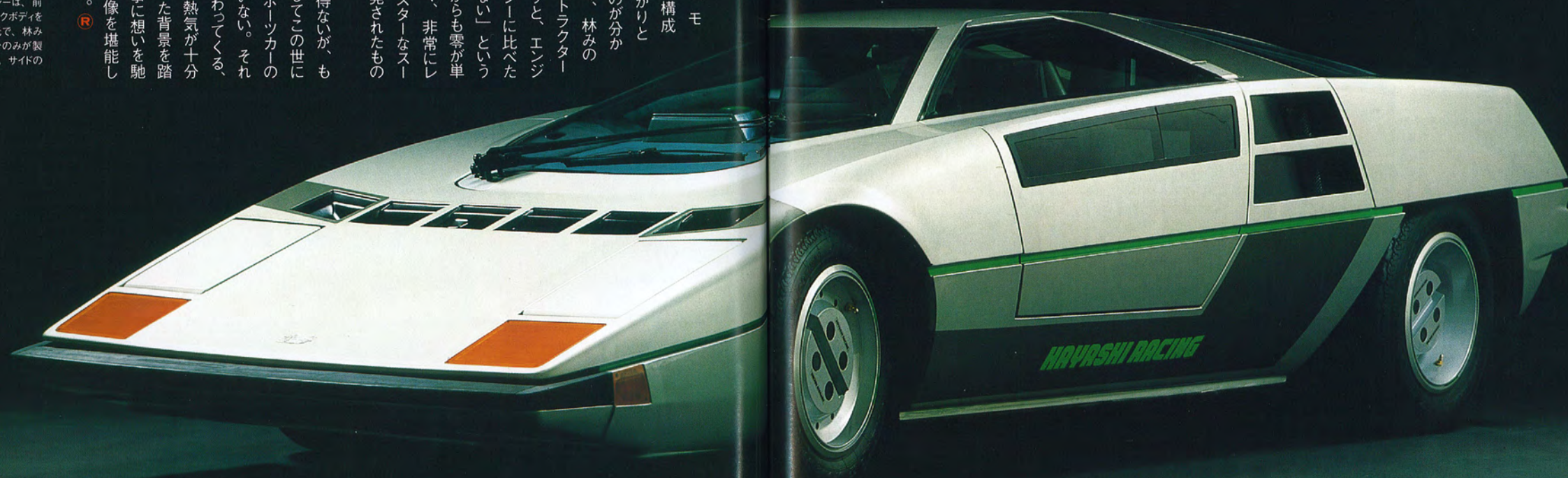
— DOME ZERO —

特別付録DVD 運動企画

秘蔵映像から見たもの

先月号の本誌でお届けした童夢特集。その後我々は、童夢本社に保管されてきたという1978年のジュネーブ・ショーをはじめとする童夢・零の発表直後の貴重な映像資料を入手することに成功した。ここでは、その映像を読み解くいくつかのヒントをお届けしたい。(文中敬称略)

文●藤原よしお
text by FUJIWARA Yoshio
写真&映像●童夢
photos&movie by DOME CO.,LTD



童夢・零というスーパーカーは、その高い知名度とは裏腹に、実にミステリアスな存在である。

その理由として、お披露目の場所が海外のモーターショーだったこと、国内での型式認定の取得が不調に終わったこと、早くも翌年に後継車となるP2に開発の主軸が移ってしまったこと、メディアで本格的に取り上げられることなく、その開発が終了してしまったことなどが挙げられる。しかも近年実動状態にレストアされたP2に対し、零は当時の姿のまま保存されているものの、ランニングコンディションにはないため、改めてその実像を確認するのは、事実上不可能といっている。

そういう意味で今回、童夢のアーカイブから提供された4本の動画は非常に貴重な資料と言える。

1978年3月にデビューを飾った零は、ジュネーブから戻されると、国内での型式認定を取得するために本格的な走行テストを重ねることになる。その舞台はサーキットをはじめ、一般道や、未舗装路などあらゆるシチュエーションで行われたというが、それを証明するように今回の映像にも、岡山県にある中山サーキットや京都市内を走る姿が収められている。

ここで注目して欲しいのは、その走行姿勢だ。例えば京都市内を走る映像では、速度域が低いとはいえ並走しているカミカカーの画像がブレているのに対し、インカーカメラの映像はあまり乱れていない。またお世辞にも路面状況が良いとはいえない中山サーキットにおいても、零は不安定な挙動を見せずに美しいコーナリングフォームを

描いている。

実は数年前、レストアが施されたP2を何度かサーキットでドライブさせてもらった経験があるのだが、そのときに強烈に印象に残ったのは、しなやかでありながらロードホールディングに優れた足回りをもつ、非常にバランスのとれたシャシーだった。もちろんシャシー構造が零のモノコックに対しP2はチューブラーフレームと根本的に異なるため断定的なことは言えないが、長く重い日産L28ユニットをミッドに縦置きするというレイアウトが同じなうえに、ホイールベース/トレッド比(零は1・68、P2は1・66)も重量もほぼ同じというスペックを見ると、零も同様の特性をもっていたことは想像に難くない。

そんな零の素性を垣間見られるもうひとつのキギが、特典映像として収められた開発風景だ。京都・宝ヶ池にあった旧童夢本社で撮影されたこの映像を見ると、145psを発揮するL28ユニットに対してはオーバーク

オリティと言っているほど、モノコック+サブフレームで構成

されたシャシーが、しっかりと丁寧な造り込まれているのが分かる。先月のインタビューで、林みのる特別顧問から「コンストラクターの根性として極論を言うと、エンジンなんでもいい。シャシーに比べたら変動要素にしか過ぎない」という話を伺ったが、この映像からも零が単なるショーモデルではなく、非常にレベルの高いシャシーファースターなスーパーカーとして設計、開発されたものであることが伺える。

歴史に「if」はあり得ないが、もし童夢・零が市販車としてこの世に現れていたら、日本のスポーツカーの世界は変わっていたに違いない。それはモノクロの映像から伝わってくる。ジュネーブ・ショー会場の熱気が十分に証明している。そういった背景を踏まえて、35年前の出来事に想いを馳せながら、この貴重な映像を堪能していただければ幸いです。R



1978 DOME ZERO

1978年3月のジュネーブ・ショーで公開された、童夢の処女作。シャシーは、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もの。"全高1m以内のスポーツカー"というコンセプトの元で、林みのるがデザインした"クサビ"形のデザインは今も色褪せない。当時1台のみが製造された零は、今も童夢本社に保管されている。これは当時の広報写真。サイドの「HAYASHI RACING」のロゴに注目。

NAKAYAMA CIRCUIT

中山サーキット

ジュネーブ・ショーから凱旋した零は、早速日本国内での型式認定取得を目指して各所でテストが続けられた。これは岡山県にある三陽スポーツランド・中山サーキットでのテスト風景を記録した、非常に貴重なカラー映像。この映像には映っていないが、当時最新のスポーツカーであったフェラーリ308GTBとの比較も行われ、熟成が図られたという。



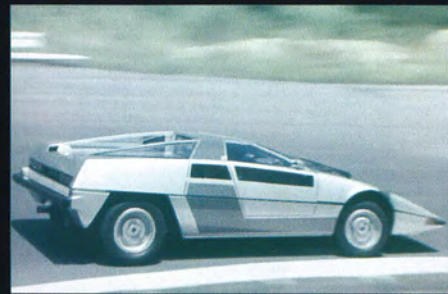
テストを受ける零。ショーとは違い、後方視界を確保するためボディと同色のステア付セプリングミラーが装着されている。



当時の中山サーキットは、1周1.55kmのテクニカルコース。レイアウト自体は大きく変わっていないが、牧歌的な景観が漂う。



中山サーキットの入り口。1970年にオープンしたローカルサーキットで、ミニカーレースやFLレースの舞台となった。



美しいコーナリングフォームを描く零。左サイドシルには「HAYASHI RACING」のロゴが貼られていたが、右には見当たらない。



テストは主に童夢のスタッフ自らの手で行われた。当時販売もされていた零をモチーフにしたオリジナルTシャツに注目!



テスト当初は冷却に悩まされたというが、この映像ではラジエーター上にシュラウドが付けられているのが確認できる。

KYOTO

京都市内

当時のプロモーションフィルムと思われる映像。零の商品化によるロイヤリティによって1978年に建設がはじまった宝ヶ池の日本社からスタートし、京都市内を走行するシーンが収められている。インカー画像もあり、各部のディテールなどがよく伺える。周囲のクルマなど、時代を感じさせる京都市内の風景と、エキセントリックな零との対比が面白い。



セプリング・ミラーが付いていた中山サーキットの時と違い、サイドミラーが当時流行したウィタローニ製カプリフォルニアンミラーに変わっている。



デジタル化されたインパネの動画は貴重。左がスピード、右がタコメーターで、後継車P-2ともレイアウトや意匠は異なる。



ラジコンなどがヒットした零のロイヤリティで、1978年に建設された旧童夢本社。この建物は現在もカフェとして残っている。



京都市右京区の宝ヶ池にあった童夢本社から、女性タレント?を助手席に載せて出発するシーン。周りのスタッフたちと比較すると、全高わずか98cm (1)という異様なまでの零の低さがよく分かる。



零のガルウイングドアを開けてモデルが乗り込むシーン。ヘッドライトが上がると「スーパーカー少年」たちは歓声をあげる。



路面電車と並走するインカー映像では、ドアサイドに開けられた細長いウィンドウがスモーク処理されているのが見える。



京都市内を走る零の後ろ姿。型式認定を取得できていないため、仮ナンバーを付けて走行しているところが興味深い。

1978 GENEVA

ジュネーブ・ショー

零のワールドプレミアの会場となったのは、1978年の第48回ジュネーブ・ショー。まだ海外のショーが“遠い世界の出来事”であった当時、日本のメディアにその模様が大大的に紹介されることはなかった。これは童夢側で撮影された貴重なフィルムで、音声はないものの会場全体の熱気を含め当時の様子がよく分かる資料性の高いものだ。

モノクロの映像から 当時の熱気が伝わってくる



事前情報がなかったこともあり、会場内に到着するや否や注目の的となった零。搬入されるシーンの右端には林みのるの姿も見える。



雨のジュネーブ市内を通り会場へ。不自然なほど後部に載せられているのは、キャリアカーのプロア形状が原因かと思われる。



飛行機から降るされ運ばれる零。サイドリアに童夢ロゴの入った専用のボディカバーをあつらえているのに注目。



搬入前の会場内。先月の林みのる特別顧問のインタビューにあるとおり、童夢ブースの隣りがトヨタだったのが分かる。



取材を受ける林。「ジュネーブへの出展は日本国内向けのパフォーマンス」というが、海外での反響はそれ以上のものだった。



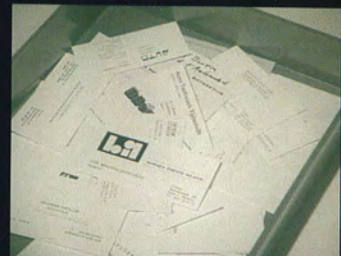
ボディ脇のノブを押すと開くガルウイング式のドアのギミックが伺える映像。特徴的なインテリアの様子もよくわかる。



貴重な1978年ジュネーブ・ショーの様相。メインストリートにはフィアット、VW、ルノーといった欧州主要メーカーが並ぶ。



設置を仕切るユニオンが存在し、全く自由度がなかったというブースの設置。自前のロゴを貼るだけでも煩かったそうだ。



ブースを訪れた関係者の名刺の数々。東洋からやってきた無名のカロッツェリアの名は、翌年ル・マンで注目を集めることになる。



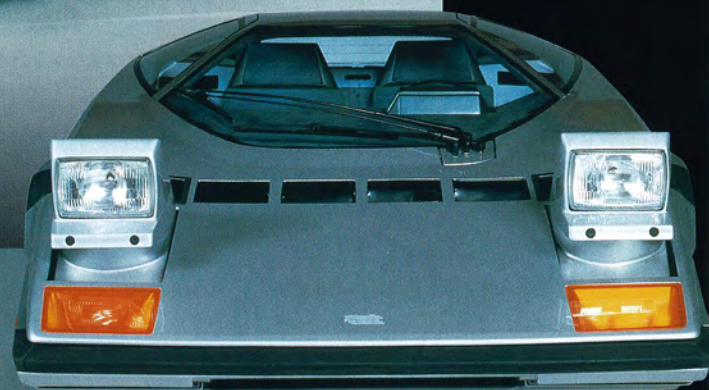
カウルを開けた零。美しく精巧なモノコックシャシーやサスペンションなど、スタイリングのみならず構造にも多くの注目が集まった。



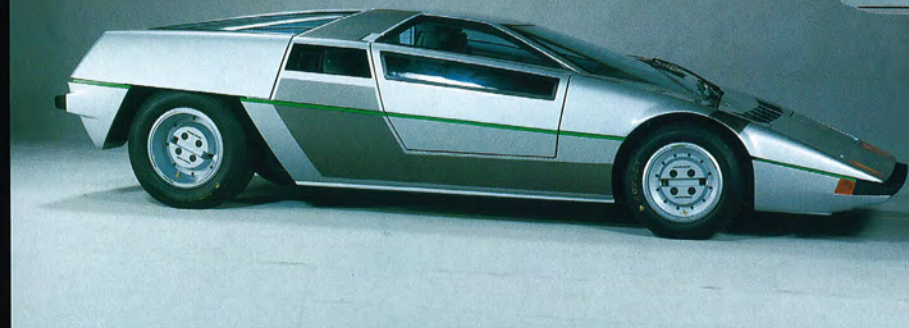
ジュネーブには、林の従兄弟でハヤシレーシング代表(当時は童夢の社長でもあった)林将一ら、主要スタッフも同行していた。



30年以上経ってもその衝撃は色褪せない



全てのドア & パネルを開くとこうなる。巨大なリアカウルはテールランプ上から開くようになっており、車体中央にマウントされたエンジンなどの整備性はあまり良くなかったかもしれない。



完成直後に撮影されたスタジオ写真。ポップアップ式のライトを上げた写真は珍しい。開発の過程において、このような「乗用車的」な装備の設計、開発は意外と苦労した部分だという。

究極のウエッジシェイプを追求した零のサイドビュー。ジュネーブ・ショー出展時はこの状態だったが、日本に戻ってからサイドシルに開発をバックアップした「HAYASHI RACING」のロゴが入られることになる。



新車当時のフロントセクション。テストで冷却不足が露呈したということで、現存車に付いているラジエーターは、このときから改良されたモノに変わっていると推測される。今となっては細いタイヤにも注目。



前号で掲載した現在の零と比較しても特徴的なソフトノブが交換されている以外、オリジナルの状態が保たれていることが分かる。できれば ISAKU のデビューに合わせ、走行可能状態にレストアして欲しい。

TAKARAGAIKE

宝ヶ池 旧 童夢本社

最後に紹介するのは、京都宝ヶ池の旧 童夢本社ファクトリーで撮影された、零の組み立て風景だ。普段なら見ることでできない、零の内部構造やディテールが映し出された非常に資料性の高い映像なので、敢えてテロップなども載せずに全編ノーカットで収録している。じっくりとご覧いただきたい（途中、映像が途切れるシーンがあります。ご了承ください）。



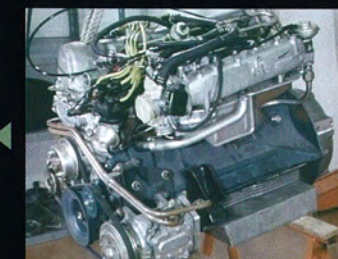
宝ヶ池のファクトリー内部。現在の童夢の規模と比べると比較にならないほど小規模だが、作業スペースは整然としている。



リアにL28ユニットをマウントする様子。サブフレームの形状や、サスペンションのディテールなどが分かると思う。



エンジンをクレーンで持ち上げる背景には、零のリアガーニッシュや、風洞模型の姿などが確認できるのが面白い。



積み込まれる前の日産L28ユニット。当初はソレックス・キャブレターだったが、ここでは日産製の燃料噴射に換えられている。



ファクトリー内でスタッフに指示を出す、若き日の林みのる。この宝ヶ池本社も、林自身のデザインによる作品のひとつだ。



ダブルウィッシュボーンリアサスペンション、コイル＆ダンパーのマウント方法、マフラーの配置などが良くわかるシーン。



シート組付けシーン。ウィラース製のシートベルトがシート自体に装着されているのに注目。バルクヘッドの点検口も見える。



整備中のフロントセクション。ラジエーターは発表時と同じスタイルのまま。中山サーキットの映像と見比べていただきたい。



搭載され、フィッティングも終わったL28ユニット。童夢マークのつくロッカーカバーは後のP-2でも使用されている。



リアカウル装着後のシーン。ワンアクションあつてから閉まる、エンジンフードのステアの動きがわかるのは、動画ならではの。



数名で持ち上げて装着している様子からも分かる通り、FRP製の巨大なリアカウルは重く、ひとりで開閉するのは結構むずかしい。



零ではフロアだけでなく、シフトレバーのあるサイドシルにもカーペットが敷かれるのが特徴。ペダル配置もよく見える。



リアのインナーフェンダーを取り付ける様子。後ろの方にエキゾーストパイプをクリアするための切り欠きがあるのに注目。



ハヤシレーシング製の専用オリジナルホイール。後日同型のアルミホイールは、ステアリングなどとともに市販されている。



ガルウイング式ドア。これまでレーシングカーばかりだった開発陣にとって、こうした部分の設計は逆に新鮮だったという。

完成した童夢 零。このようなプロトタイプを組み立て風景がカラー映像で残されているのは、世界的に見てもかなり貴重なといえる。