

car magazine

266

2000
8.AUGUST

第266号カーマガジン8月号 第22巻第9号
平成12年8月1日発行 毎月1回1日発行
昭和56年4月2日第3種郵便物認可

TOP ISSUE

ゴルディーニを知っているか

SPECIAL EDIT

クラシック・レンジローバー

約束された成功 Alfa147

幻のアストン・マーティン・ブルドッグ / REVIVAL IMPRESSION: 童夢P2

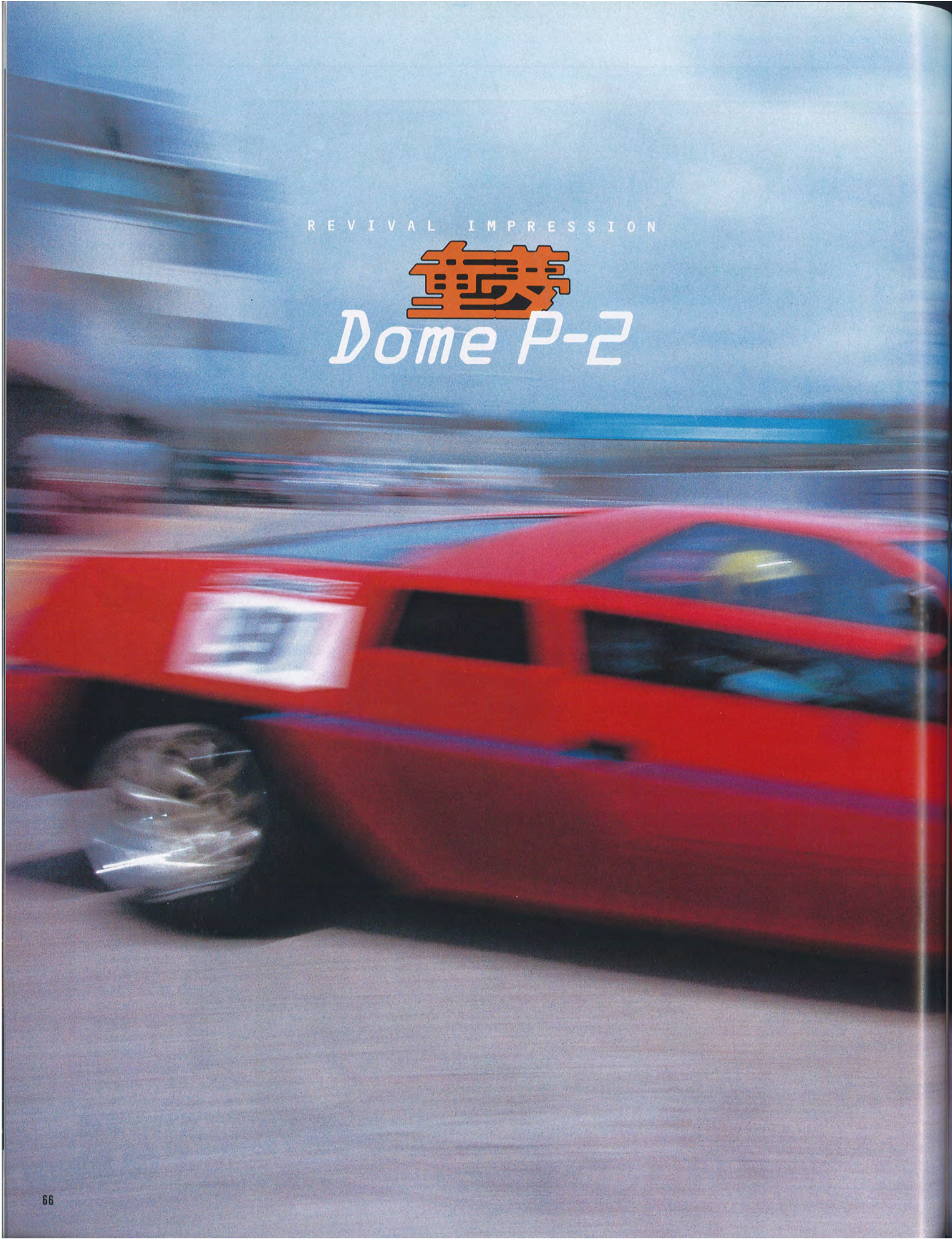
New Car Magazine: 新型Cクラス初試乗 危うしBMW



A
Sawo

REVIVAL IMPRESSION

重奏
Dome P-2





20年の眠りから 覚めた、 不世出のスーパーカー

今から22年前、1978年のジュネーブ・ショーで衝撃的なデビューを飾った童夢・零。この国産初の本格的なスーパーカーは、翌年本格的には市販化を目指しP-2へと進化する。しかし、そのプロジェクトが夢半ばにして頓挫すると、零/P-2は僕らの前からそっと姿を消した。そして今、P-2は約20年の眠りから覚め、再び僕らの前に姿を現した。あの当時の姿のまま。

text: Yoshio-FUJIWARA (藤原彦雄)
photo: Kiyoshi-CHIKAWA (市川潔)
取材協力: 株式会社 童夢 / Club SPRINT
editorial design: H.D.O (堀口デザイン事務所)



REVIVAL IMPRESSION

童夢
Dome P-2

今、20年の時を越えて……

僕が子供の頃、世の中は空前のスーパーカー・ブームだった。誰もがカウンタックのオーナーになることを夢見た時代。僕もスーパーカー・ショー、スーパーカー・消しゴム、スーパーカー・カード……ひと通り「スーパーカー」と名のつくものには手をつけた。もちろん「スーパーカー大図鑑」なんて本はボロボロになるまで読む進んだ。

その本の中に、スーパーカー日本代表として、たった1枚のモノクロの写真で紹介されていたクルマがあった。

それが、「童夢・零」だった。

薄いノーズにリトラクタブル・ヘッドライト、ガルウイング・ドア、低い車高、後ろにあるエンジン……。零にはスーパーカーであることと条件が全て整っていた。それはストラトスよりも、カウンタックよりも未来的で、とてもカッコ良かった。しかし、子供向けの本には、スペックも価格も、ただ「不明」としか書かれていなかった。

ナゾに包まれたスーパーカー「童夢・零」。小学



約20年ぶりに実走可能な状態にメンテナンスされた童夢P-2 2号車。昨年のネコ・ヒストリック・オートモビル・フェスティバル以来、スツカの走行であったが、ドラフルは全く無く、非常に良好なコンディションを保っていた。また、現在履いているワタナベ製のアルミ・ホイールはノン・オリジナル。

生になった頃、その童夢・零に、赤と緑のパリエーションが増えた。これが、P-2なのだが、その当時の僕は、単純に零の色違い程度にしか思っていなかった。

その後80年代の動れとともに、子供たちの興味の対象がスーパーカーからガンダムへと移った頃、この国産スーパーカーの記憶も僕の中から消え去っていった……。

その記憶が再び蘇るのは、去年の秋のもてぎ。第3回NEKOヒストリック・オートモビル・フェスティバルの会場だった。

「童夢・零がいるっ！」

そう聞いて、仕舞もそこそこに僕はピットへ走った。いろいろをヒストリックカーに囲まれて、ポツンと佇む小さなクルマ。そこにあったのは、零ではなく、市販を目指した零の発展型である赤いP-2だった。

初めて田舎に見た実物の童夢を前に、乗ってみたい衝動に駆られたものの、その時はまさか自分が、この幻のスーパーカーに実際に乗れるなんて

考えてもみなかった。

しかし幸運にも今回、生みの親である川崎重機の林ミノル社長のご好意で、童夢P-2のステアリングを握ることができた。しかも鈴鹿サーキットのフルコースという最高の舞台で。

2000年5月—鈴鹿

梅雨入り前の一番爽やかな季節。僕は鈴鹿にいた。天気予報では最高気温が26℃と書いている。ただ、さっきからTシャツが心なしか汗ばんで感じるのは、どうも暑さのせいじゃないようだ。

半年振りに見るP-2は思いのほか小さい。フェラーリF355より二廻りほど小さいだろうか。子供の頃、坐々と大きく見えたクルマが、今は小さく華奢に見える。

実物を目にして、まず驚くのはそのデザインだ。一見、面と直線だけで構成された無機質なスタイルに見えるが、実は複雑な曲線を絡めて破綻無くデザインされていて、見る角度によってP-2は実に様々な表情を見せる。

特徴的なFRP製のガルウイング・ドアは意外

にもズシリとした重さを伴って開く。シートはアンコも薄く、まさにレーシングカーのポケット・シートといった趣き。室内は広いグラスエリアのお陰もあって、見た目ほどの狭苦しさは感じない。

ドアを開めると想像以上に機密性は高く、外で話している人の声はもろろん、コース上を走っているクルマのエキゾースト・ノートも遠くに聞こえる。目の前に広がるインパネは直線基調のデザインで、未来感溢れるもの。大きなデジタル表示のディスプレイは当時オムロンで開発されたもので、回転、スピード、油温、水温等が表示されるようになっている。またライトやワイパーなど全てのスイッチは、指で触れるだけでON/OFFができるようになっており、今の目から見ても、非常に選った作りになっている。

ただ残念ながら、それら全ての“未来装置”は眠ったままだ。現在では珍しくないデジタル表示のディスプレイは、非常に複雑で大掛かりなもので、これをレストアするのは至難の技らしい。ということで今回は、後付けされたアナログの回転





写真で見ると印象と違い、実物のP-2は意外と小さい。非常に低いノーズ、ウエッジ・シェイプの未来的なボディ・スタイル。誕生から既に20年以上の歳月が経過しているとは、俄かに信じられないほど、そのデザインは印象的だ。

計と水温計を見ながら走る。

未来的な外観とは裏腹に、P-2のエンジン始動はいたって普通。ステアリング・ポストに付いているイグニッション・キーを回すだけだ。トリプル・ソレックス・キャブレターの付いた2.8ℓ L28ユニットはズボボボ……という低い音で安定したアイドリングを奏でる。

このP-2、発表当初はトリプル・ソレックス・キャブレターが付いていたものの、その後インジェクションに改造されたという経緯がある。林さんによると、一時期ターボを装着してテストしたこともある。このP-2は最終的にターボを外され、日産EGIインジェクションを装着した状態で倉庫に眠っていた。それを走行可能な状態にメンテナンスしたのが、現在このP-2を管理しているクラブスプリントの岡メカニックなのだが、これがなかなか一筋縄ではいかなかったらしい。まず、走行させるとなると日産EGIインジェクションの再生が不可能だった。そこで、再びソレックスを装着したわけだが、実走可能な状態に漕ぎ着けるまでには、相当の時間と手間を必要としたということだ。この安定したアイドリングは、まさに岡さんの努力の賜物なのである。

手元には、まるでゲーム機のスティックのようなシフトレバーが生えている。そのフィーリングは、一言で言うと「グニャ」。しかもゲージがないので、最初のうちは何処にギアが入っているのかわかりにくい。クラッチもかなりの踏力を要する。ただし、これらの問題に関しては、「慣れ」でかなり解決できる……と思う。

それよりも走り出す前に気になったのは、後方視界の悪さだった。これは、ほぼゼロに等しい。後方確認の唯一の手段は、申し訳程度についている2個のピタローニだけなのだが、右側はともかく左に至っては、その2割も見ることができない。4点式のシートベルトで締め上げられ、フルフェイスを被った状態では、目視も不可能。ホントにこれで走れるのだろうか？ と不安になる。

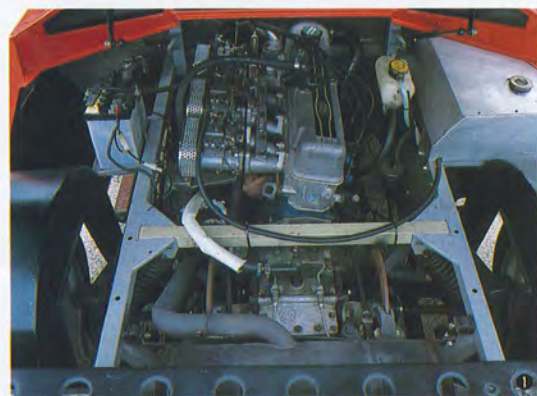
走行時間が迫る。妙に唇が乾く、さっきトイレに行っただけなのに、またトイレに行きたくなる。ヘルメットの中は息苦しく、レーシングスーツの下にはダラダラと汗が流れている。

ピット出口のシグナルが青に変わった。ピットロードからコースに向けて走り出した時、僕の不安と緊張は頂点に達しようとしていた……。

そしてP-2は鈴鹿を走る

ピットを出ると、F1のオンボード・カメラで見慣れた1コーナーが迫る。ブレーキ・ペダルを思い

童夢P-2には、かつてのレース屋の魂が込められていた。



- ①リアフードを開けると、スペースフレームにミドマウントされた2.8ℓ日産L28ユニットを見ることができる。右にあるのは燃料タンク。
- ②タペットカバーには日産の文字が無いかわりに、誇らしげに「童夢」のロゴが付く。オイルキャップに書かれた「ハヤシ・レーシング」のマークに注目。
- ③トランス・ミッションはZF製の5DS-25/2。バンテラ用のギア比を変更したものだという。その横にはインボードタイプのリア・ディスク・ブレーキが見える。まるでレーシングカーのような構成だ。
- ④ボンネットのロックは、リアバンパー下に付いているこの2本のレバーを引っ張って行く。



SPECIFICATIONS

- 全長×全幅×全高:4235×1775×990mm
- ホイールベース:2450mm
- 最低地上高:130mm
- トレッド(F/R):1445/1505mm
- 車輦重量:950kg
- シャシー:鋼管スペースフレーム
- エンジン形式:水冷直列6気筒SOHC
- ボア×ストローク:φ86.0×79.0mm
- 総排気量:2753cc
- 圧縮比:9.0:1
- 燃料供給:ソレックス・ツインチョーク×3
- 最高出力:145PS/5200r.p.m.
- 最大トルク:23.0kg-m/4000r.p.m.
- トランスミッション形式:ZF 5DS-25/2 5段M/T
- サスペンション:Fダブルウィッシュボーン+コイル+スタビライザー
Rダブルウィッシュボーン+コイル
- ダンパー:ハヤシ・レーシング製
- ブレーキ:Fベンチレーテッド・ディスク/Rインボード・ソリッド・ディスク
- タイヤ:F185/60R13 80H R225/60R14 91H(ピレリP6)

つきり踏み付けるとグーンとGが効かり、あっという間に、コーナーの遙か手前でスピードが落ちてしまった。ペダル・ストロークの短いP-2のブレーキは僕の想像以上に強力だった。

初めての鈴鹿をゆっくりと走る。130Rからカシオトライアングル、そして最終コーナーからホームストレートへ。集中しているせいか、車内はとても静かに感じる。僕は少しペースを上げた。また1コーナーだ。ステアリングは軽く、一定の舵角を与えてスロットルを踏みこむと、P-2は軽いロールを伴ってキレイに曲がる。走り出す前は洗いと感じていたシフトもスパッと決まる。あの狭いパドックで転がしているときと今とでは、印象が全く違う。

「市販を目指したとはいえ、所詮はプロトタイプなんだから、決してイイもんじゃないですよ」

インタビューに伺った時、林さんは笑いながらこう言っていた。その言葉を鵜呑みにしていた僕は、P-2のことを少し見くびりすぎているのかもしれない。

本来なら装着されているはずのエアコンが外されていた車内は、全てのウィンドーがハメ殺しとなっていることもあって、想像を絶するほど熱い。広大なガラス・エリアからは、容赦無く直射日光が降り注ぐ。でも、そんな理由だけでピットに戻ろうなんて気持ちにはならない。P-2はまさに水を得た魚のように鈴鹿を走る。

本当なら途中でピットインする予定だったが、僕は何度もピットレーンの入り口を素通りし、カシオ・トライアングルへと飛びこんだ。結局P-2は一度も愚図ること無く、走行時間ギリギリまで15周ほど鈴鹿を走った。水温も85~90°Cで安定しており、零で苦労したといわれるオーバーヒートもこのP-2ではまったく問題無かった。

遠くでチェッカーが振られている。走り出す前まで感じていた不安感は今、欠片もない。いまだかつて、こんなにも止まってしまうことが勿体無く思えたことはなかった。

夢のあと……

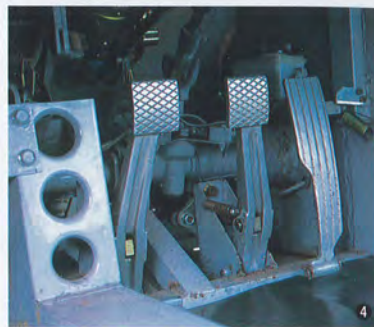
確かにP-2はレーシングカーじゃない。しかし、サーキットを走っているうちに、P-2にはかつて東次郎のクラスを、ホンダRA302を、マキF101を作ったレース屋の魂が全身に込められているように感じた。またそれは、日本のレース界が不毛だった時代に燃り続けていた彼らの情熱が、ひとつの結晶となって現れた証でもある。

ピットに戻り、ドアを開けるとスゥ〜と涼しい風が入ってきた。数十分のオーナー体験はあっという間に終わり、P-2はトレーラーに載せられて僕の前を通りすぎる。

子供の頃からの片想いは、ほんの一瞬だけ実ったあと、静かに去っていった。



①シートも外観に合わせた直線基調でデザインされている。また広いサイドシルにはオーディオのスピーカーの他に灰皿までが備わる。
②クルマの情報は全て正面のデジタル・ディスプレイに表示される。ライトやワイパーの操作は右のカラフルなスイッチで。ちなみにウインカーは右手で空を切ると、センサーが反応し点灯するといった高度な技術が使われていた。
③特徴的なシフトレバー。その後ろにあるのはサイドブレーキのレバーである。
④レーシングカーのような造りのABCペダル。いずれもストロークが短く、ソリッドな感触。



⑤運転席のドア・キャッチ部分につくシャシー・プレート。このクルマのシャシー・ナンバーは2。もう1台のグリーンP-2が1号車。
⑥広大なフロント・スクリーンを拭くために、ワイパーは二重のような複雑なものになっている。前後長の長いダッシュボードにはスウェード調の合成皮革が貼られている。またエアコンの吹き出し口はダッシュボードの上にフロント・スクリーンに沿った形で開けられている。
⑦室内にルーム・ミラーが無い代わりに、両サイドにはビタローニ製のミラーが備わる。が、車内から左後方を確認するのはほとんど不可能。
⑧オリジナルの2ピース・アロイホイールは、ビレリP6を履いた当時のままの状態に保管されていた。
⑨当時の国産車としては珍しかったリトラクタブル・ヘッドライトであるが、ポップアップさせた姿は少々アグリー。
⑩零で問題とされたオーバーヒート対策のため、フロントには大容量ラジエーターと2基の電動ファンが備わる。そのためP-2にラゲッジ・ルームは存在しない。
⑪典型的なダブル・ウィッシュボーン・タイプのサスペンション。フロント・ブレーキのみにサーボが備わる。
⑫リアのコンビネーション・ランプもワンオフ。スタンレーの封印が記されていた。
⑬フロントに付く童夢のエンブレム。少し色褪せた表面に20年の時の流れを感じる。童夢の夢は、ここから始まった……。



REVIVAL IMPRESSION
童夢
Dome P-2

挑戦の序曲。

童夢 零 / P2開発ストーリー

text: Hideyuki NAKAJIMA (中島秀之) photo: 株式会社 童夢 / Kiyosi-ICHIKAWA (市川謙)

それは22年前、突如現れた

童夢・零（ドーム・ゼロ）が、ジュネーブ・ショーで華やかなデビューを飾ったのは今から22年前、1978年3月のことだった。この年日本ではピンクレディの人氣がピークを迎え、成田空港がスタモンの末5月に開港、年末には大平内閣が誕生するといったことが起きている。また日本中の子供たちを熱狂させた、いわゆるスーパーカーブームは、前年10月23日に富士スピードウェイで行われ、事故によって死傷者を出したF1日本グランプリを境に、急速にその勢いを失いつつあった。

ブームは下火になっていたとはいえ、国産スーパーカーの突然の登場は、大きなインパクトを日本の子供たちやマスコミに与えた。なにしろ、排出ガスの51年及び53年規制によって乗用車が大きく性能を落とし、スポーツカーが殆ど姿を消してしまっていた頃のことだ。その極端に低いウェッジシェイプ・フォルムを持つ銀色のスポーツカーは、童夢という一風変わった会社名そのままに、瞬間に子供たちの夢となったのである。

一方で古くからのレースファンにとっては、あのカラスやマクランサを作った林ミノル氏の元に、



あまりにも有名な「童夢・零」発表当時のスタジオ写真。この写真に心を熱くした子供たちも多かったことだろう。P-2と比べ、低いノーズ、微妙に異なるキャラクター・ラインなど、スタイリングの違いがよくわかる。現在でも零は、童夢の倉庫に大切に保管されており、林氏によると、零も近いうちに走行可能な状態にレストアされるかもしれないとのことだ。

FLやFJの有力コンストラクター、ハヤシ・レーシング代表で従兄弟でもある林将一氏、マキF1を率いた三村健治氏、マキとコジマのF1双方をデザインした小野昌朗氏(79年から合流)、空冷のホンダF1のシャシーを設計した入交昭廣氏が集まって出来た童夢という会社の方が、クルマそのものよりも驚きだった。いったい彼らか何を企んでいるのか。子供の夢ならぬ大人の夢もまた、大きく膨らんでいたわけである。

では実際に林ミノル氏はこの当時、何を目的に童夢を立ち上げ、どのようにして零を生み出したのだろうか？ また「零の市販型プロト」と呼ばれたP-2とはどういうクルマだったのだろうか？ 更に言えば、零~P-2のプロジェクトは何故市販に移されることなくお蔵入りとなったのだろうか？ この辺りの謎を解くために、我々は今回、童夢代表である林ミノル氏に、直接当時のお話をうかがってきた。そこで、我々が調べた範囲の、当時の記録やデータをまじえながら、林氏の貴重な証言をご紹介します。ことにしよう。

日本レース界の頭脳が、童夢の名のもとに

林ミノル氏は、1965年にかの浮谷東次郎のために、ホンダS600の改造車「カラス」を製作して最

初の注目を集めた。以後S800ベースの「マ克蘭サ」、小型レーシングスポーツカーの「エバCan-Am」、同じく「マ克蘭サ・クサビ」、FL500の「マ克蘭サ・パニック」など、多くの傑作レーシングカーを作りだすのだが、70年代前半にいったんレースの世界から姿を消す。

「童夢を始める直前は、自動車の仕事をしていなかったんです。レースカー作りにちょっと行き詰まってね、資金の面とか環境とか。周りが動かなかったから、独り相撲の連続でね。それで一応見切りをつけて、工業デザインの事務所をやったんです。そうしたら今まで自動車を作るたびに借金を作っていたのに、今度は仕事をすればするほど儲かる訳で、そりゃイヤってほど遊びましたよ。もう放蕩三昧。でもそれも1年半ほどで飽きましたね。やっぱりクルマを作りたくなってきたんです」

再びクルマ作りを目指した林氏だったが、その視点は、あれほど拘っていたレースカーではなく、市販車の方に向いていた。何故だったのだろうか？ 「当時レースカーを作ってた連中はね、我々を含めて、かなり挫折感とか絶望感を感じてたと思いますよ。なにしろ当時は外国製のマシーンが絶対

で、我々の作るものに興味を持つ人は、そんな高いものが買えない若い連中ばかりでしたから。技術的にも、あまりに落差が大きすぎて、世界のレースカーと戦ってやろうなんて意識レベルまでは全然いってなかったわけです。でまあ、そういう状況ではレースカーはもうだめだと。でもクルマは作りたいけど何しよう？ って言ったら、もうロードカーしかないなってことだね。別に成功する目算とかがあったわけじゃないけど、やりたいとなったら、それこそ矢も盾もたまらないという感じで突っ走る性格ですから……。で、残ってたお金と、たまたまその頃従兄弟がハヤシ・レーシングをやってたんで、儲かってるならちょっと出してって言って(笑)、それで取り敢えずスタートしたのが童夢プロジェクトなんです」

しかし、当時は自動車を取り巻く環境が、今よりとてつもなく厳しい頃であり、既存のメーカー以外がおいそれと完成車を市販できる状況ではなかったはずだ。また仮に市販が可能になったとしても、スポーツカーが飛ぶように売れる時代でも当然なかった。林氏に勝算はあったのだろうか？ 「クルマ作って市販して、それで食っていこうって気は、当時あまりなかったと思います。たまた



REVIVAL IMPRESSION

童夢
Dome P-2



“東次郎のカラス”を生み出して以来、現在に至るまで数多くの作品を世に送りつけている林ミノル氏。クルマの事を話す時の眼差しが、鋭く輝いていたのが印象的だった。今回はご多忙の中、零/P-2に関する門外不出の貴重なお話を伺うことができた。

まハヤシ・レーシングが、ホイールで儲けた後いろんなパーツに手を伸ばしようとしていた時だね。ただ自分たちでは作れないんで、どっかのメーカーの権利を買ってきて、ハヤシのマークを貼って売っていたものが多かったんですよ。それじゃあ良くないんで、ウチで商品を開発して、系統だった商品構成にしてね、それできちんとしたブランドバリューを確立して、それをコアに、クルマ作りもしながら、様々な分野に展開していこうというコンセプトを考えていましたね」

この新しい挑戦に、林氏は子供の夢を意味する童夢の名前を与えた。まさにピッタリと思えるこの名前は、意外なことに、それほど強い思い入れで命名されたものではないという。

「会社の名前の童夢は、単純に外国語表記しただけでなかったただけでね。決まったのはそれだけで、いろいろあった候補の中から気に入ったのをつけただけです。外国語ではないけれど、外国でもわかりやすいのがいいと思っていたので、この名前にしました。今はまあ聞きなれてるからいいけど、当時は童夢にしようと思ってるんだって言ったら、誰に聞いても、エエ!? って驚かれましたよ。まあ慣れの問題です」

動き出した童夢プロジェクト。'75年に京都の林氏の自宅でスタートしたこのプロジェクトは、'77年には大阪のハヤシ・レーシングの隣に事務所兼工場を開設。いよいよ最初の試作スポーツカー、童夢・零の開発作業が開始された。

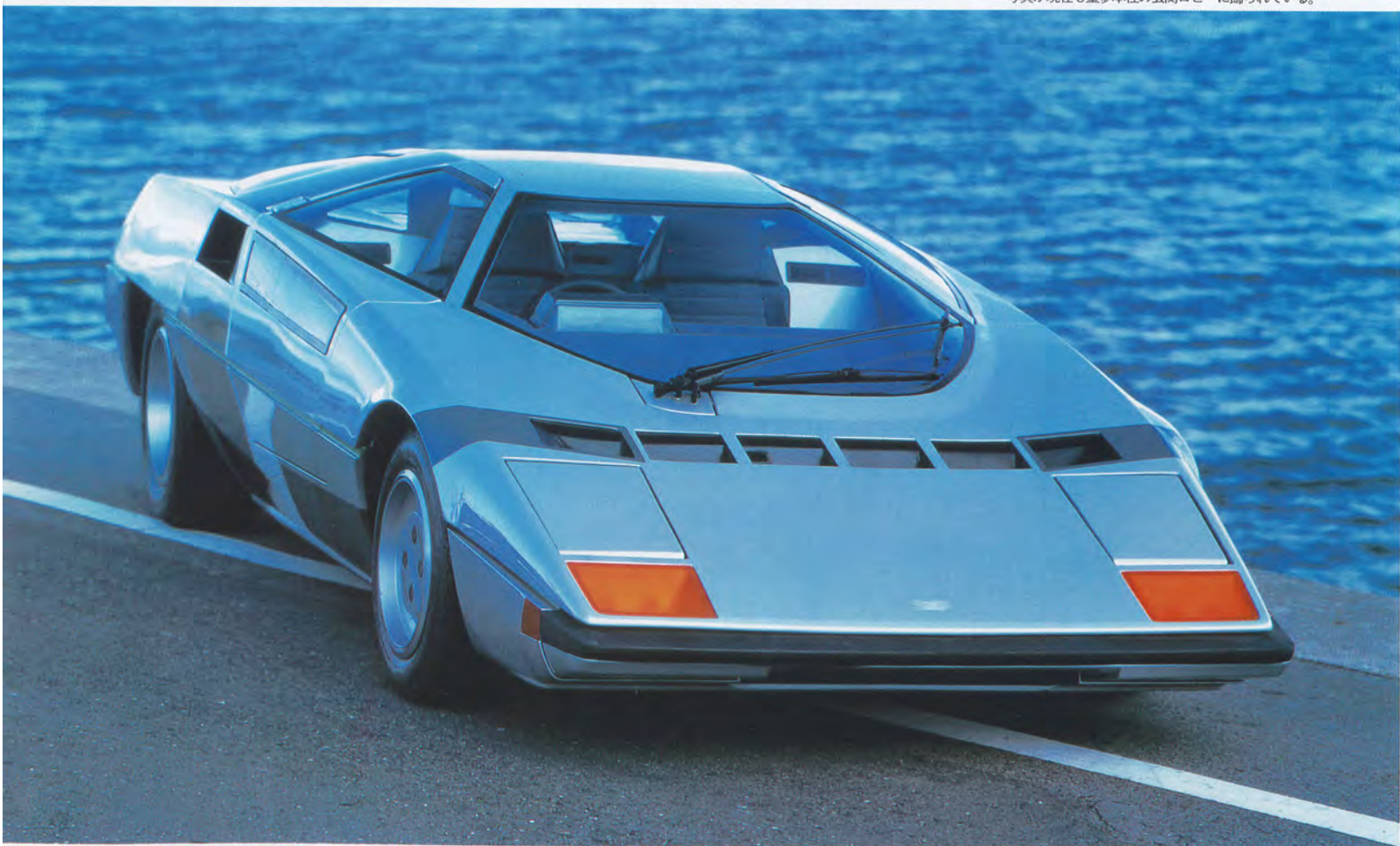
このプロジェクトのために、林氏の元には、日本のレース界で様々な実績を残してきた人々が集まった。このうち三村健治氏（現MIMデザイン代表）と小野昌朗氏（現東京R&D代表）は、そもそも三村氏の兄、信昭氏が経営していたコンストラクター、エバ・カーズで、'68年頃から林氏と共にマシン開発を行った、古くからの仲間であった。'71年にエバが解散した後、林氏は自身のマクランサの仕事に専念。三村氏はマナというコンストラクターを興し、FLやGCカーなどを開発。小野氏はフリーのデザイナーの立場で、マナのマシンや加藤眞氏率いるシグマのマシンのデザ

インを担当していた。そして'74年から三村氏と小野氏は、自ら開発したマキF101でF1グランプリに打って出るのだが、結果はご存知のように悲惨なものだった。その後小野氏は'75年にマキを離脱、小嶋松久氏率いるコジマ・エンジニアリングのF1やF2を設計する。だがそのコジマも、'78年初めにドイツのウィリー・カウゼンのチームにマシンを騙し取られる形でF1挑戦を終了していた。一方三村氏は'76年までマキを率いたが、結局解散に至っていた。

そんな状況の中で、林氏から童夢プロジェクトの話聞いた2人は、まず三村氏がすぐに参画を承諾。次いで小野氏がコジマの活動終了後に加わった。またホンダ技研で'68年の空冷F1マシン、RA302のシャシー設計を担当した入交昭廣氏（元ホンダ副社長で現セガ会長の入交昭一郎氏の弟）も、ホンダ退社後に携わったレーシング・カートの専門誌が廃刊になった後、童夢プロジェクトに加わっていた。更には、当時ムーンクラフトを設立したばかりの由良拓也氏も、初期の段階で童夢プロジェクトに参加していたということだ。

「零の開発は、みんなでワイワイとやりました。一応誰か何をやるという分業はしてはしましたが、誰かが何だったかはよく憶えてないですね。なにしろ、ここ（童夢本社の応接室）の半分くらいの細長い部屋に、ドラフター4台くらい並べてギューギュー詰めでやりましたから。大雑把に分ける

1978年、ジュネーブ・ショーで童夢・零は衝撃のデビューを飾った。これは当時の日本を代表するエンジニアの結晶であり、童夢というコンストラクターの挑戦の序曲でもあった。ちなみに、これと同じ写真が現在も童夢本社の玄関ロビーに飾られている。



と、モノコックが三村ですよ。サスペンションは小野が中心になってやってたかなあ……。ボディのデザインは、最初は拓也と僕がやってましたけど、途中から僕が中心にやりましたね」

ではこの童夢の記念すべき処女作、童夢・零を狙ったものとは何だったのだろうか？

「基本的なコンセプトは、打ち上げ花火みたいなものです。特にスタイリングに関しては、これでインパクトを与えなければいけないという気持ちでした。あんまり高度に自分の芸術性とか美学とかを追及しても仕方ないんで、とにかく世間にインパクトを与えてやろうと。一発勝負でね。なにせこれが駄目だったら、2台目を作ろうなんて資金もないわけですから。最初で最後のカードみたいなもんだから、ブラフでもなんでもやって、かなり注目を浴びないといけないという危機感はずっとありました。ただスケールとしては、あんまり大排気量の馬力のエンジンを載せたクルマってイメージでは作ってませんでしたね。どっちかと言うと中型のスーパーカー、操作性が良くて俊敏に走るような、ロータス・エスプリに毛が生えたみたいなものをイメージしました。あわよくば、適当に売ればいいなってことも考えてましたから、値段的にもターゲットとして1000万円ちょっとくらいで考えていたと思います」

夢を潰した役所の壁

こうしてプロトタイプカーである童夢・零は、78年初頭に完成に至った。そのスペックは、少なくともシャシーとボディに関する限り、ヨーロッパ製の中型スポーツカーにひけを取らないものだった。少し詳しくご紹介しよう。

まずシャシーは複雑な形状のスチール・モノコックで、サスペンションは前後ダブル・ウィッシュボーン+コイルの独立だった。またブレーキはガーリング製の、前ベンチレーテッド・ディスク、後インボード・タイプのソリッド・ディスクで、タイヤは前185/60VR13、後255/55VR14と、前後でサイズがかなり異なった。ミッドに縦置きされるエンジンは、145hpを発揮する日産L28型SOHC直列6気筒2.8ℓで、ZF製の5DS-25/2型フルシンクロ5速ミッションを組みあわせていた。一方極端なウェッジシェイプ・デザインのボディの材質はFRPで、ドアは前ヒンジで真上に跳ね上がるガルウィング・タイプ。黒い長方形を組み合わせたデザインの、フロント・ラジエターの熱気抜きルーバーやエンジンルームへのエアインターク&アウトレットが、シルバーのボディにアクセントを与えていた。またインテリアは、デジタルメーターの採用などにより、まるで宇宙船のような近未来的な雰囲気に仕上げられていた。

なおサイズ的には、全長×全幅×全高が3980mm×1770mm×980mm、ホイールベース2400mmで、車重は



これは、中山サーキットでテストする零の貴重なカットである。当時、零は公道テストも含め、あらゆる状況でのテストが繰り返され、その経験が次回作P-2に生かされることになった。ちなみに右の写真後方に写っているのが、インタビューにも出てくる比較テスト用の308GTB。これはFRPボディの極初期型の308である。

920kgと発表されていた。

このスペックを見て少々意外なのは、エンジンが大きく重いL28であることだろう。当時から林氏は「純国産技術」に拘っていた。そのため、外国製エンジンの使用は最初から考えなかったのだが、例えばトヨタの18R-G型2ℓ4気筒ツインカムや、マツダのロータリーの使用などは考えなかったのだろうか？

「エンジンはね、当時は選択の余地がなかったんですよ、L型以外。国産のエンジンを使うつもりだったし、クルマの性格からして4気筒やロータリーは合わないと思ってましたから、あとはセンチュリーのV8かL型くらいしかなかったでしょ。まあ絶対的な馬力からすると、L28が当時一番大きかったのね。ウチはもともと、あんまりエンジンに対する拘りっていうのがない会社なんですよ。今でも無限とレースやってますけど、全てお任せという感じですから……」

その後林氏は完成した童夢・零を、国際舞台であるジュネーブ・ショーで正式デビューさせるのだが、これには特別な意味があったのだろうか？「最初にジュネーブ・ショーに出したのは、まあ日本国内向けのパフォーマンスですよ。インパクトを与えるには外国で発表した方がいいというね。ショーに出した反応はね、予想通りというか、ある程度は期待もしてましたし、それなりっていう感じでした。マスコミの取り上げ方なんかを見

ると、かなり大きな反響はあったと思えるんですけど、まあどこまで理解して、評価してくれてるのかわからないですね。ただ腹が立ったのは、スーパーカーブームを目指して作ったように言われたことですね。実際作り始めたのは、全然そんな気配も感じられない時期だったし、できた頃にはスーパーカーブームは終わってましたから」

ジュネーブ・ショー終了後、日本に戻った童夢・零は、テスト走行を重ねながら(クラッシュも経験したという)、国内の型式認定を取得しようと、童夢のスタッフによって大きな努力が払われた。

「認証に関してもいろいろ調べましたよ。自動車メーカー以外の方がクルマを作って認証を受けるのって、日本ではなんとなく許されないような雰囲気ってあるじゃないですか。でも日本の法律のどこをどう調べても、一切悪いとは書いてないですよ。もちろんイギリスやヨーロッパの国で認証を受けるのであれば、日本よりウンと簡単でしたから、楽だったと思います。だけど認可を通すことに関してはね、何が悪いんだってのをはっきりしたい気持ちがあったし、日本でクルマを作る以上、今後のことにも関わってくるんで、避けて通れないだろうということで、真っ向から対決してやろうと最初から思っていました。だから零は日本の法律に合わせて作ってあるんです。それにエンジンも、国産メーカーのものをそのまま使って、排ガスなんかはちょっとお世話になろうかという

市販化の道が開ざされた零であったが、ブームに乗りラジコンカーとして成功する。この成功が後のル・マン・チャレンジの礎となるのである。special thanks : Seiichi-SAITO



REVIVAL IMPRESSION

童夢
Dome P-2



下心もありましたね」

ところが当時の日本のお役所の壁は、想像以上に厚かったのだという。

「日本の役所と話していると、バカらしくてやられてないって感じになりましたね。もう審議されるとかそういう以前の問題でね、門前払い、タライ回しの連続です。よくああいうシステムができあがったなと感心するくらい。今ならまだ少しは違うだろうし、こっちももう少し賢いやり方を考えるだろうけど、当時は若いこともあるし、なんだかんだ言われながらも、とにかく正攻法でどこまでいけるかチャレンジしたわけなんですけど、玉碎ですわ、これは」

零とは似て非なるもの、P-2

国内での型式認定取得の道を閉ざされた童夢・零。林氏は仕方なく新しい手段を考える。それが零の発展バージョンであるP-2の製作だった。

「P-2はあれ、やむなく作ったんです。日本の型式認定取得をギブアップせざるを得なかったんで、じゃあアメリカで取ろうと思ったんです。でもFMVSSというアメリカの保安基準が日本のものとはかなり違うので、零とは違うクルマを作る必要がで

きた。それでP-2を作ったんです」

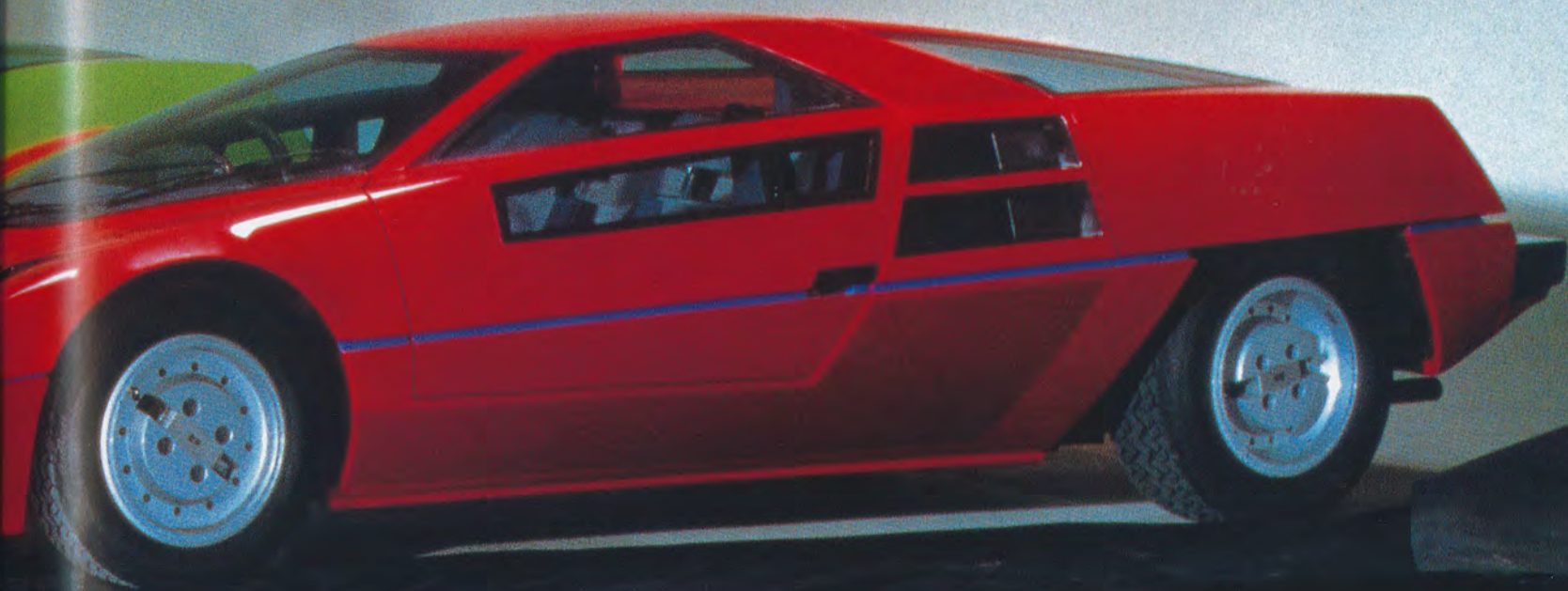
アメリカの認証を取得して市販化するためのプロトタイプとして作られたP-2。では零とP-2ほどの程度違うクルマだったのだろうか？

「パッと見は同じですけど、零とP-2は全然違うクルマですよ。まずコストダウンを意識して、モノコック・フレームをパイプフレームにしています。モノコックとパイプフレームじゃ10倍くらい単価的に違うんでね。それにサスペンションも違っています。ボディはアメリカの基準に合わせて前のバンパーの位置を高くしてるんですが、ノーズだけに変更を加えると、全体のデザインが破壊してしまうので、全部デザインをやり直してるんです。フロントに合わせて全部がちよつとずつ違うから、パネルは同じものが1つも無い。ヘッドライト周りも、ライトの高さの基準が違うから全然違う。だから零とは一緒のところがないんだけど、それがわからないでしょ。まあどっちもちマスターモデルは作り直す必要があったんで、全く違うデザインにしても良かったんだけど、今だったらデザインを全部変えるでしょうね。なんであんな、おなじように見えるやつを作ったん

か、よう憶えてないんですけどね。おんなし金かかるのにもったいない(笑)」

童夢P-2は、アメリカと日本の両方でテストするために2台が作られ、79年5月に行われた、ロサンゼルス・オートエキスポでデビューした。ボディカラーが零のシルバーから赤とグリーンになり、ドアが少し外側に向かって開くようになった以外、前年の零とそれほど変わらないように見えたが、実は前述の通り、零とP-2は全く違うクルマだった。これはスペックの面にも現れている。

全長×全幅×全高は4235mm×1775mm×990mmで、零よりそれぞれ255mm×5mm×10mm大きくなり、ホイールベースは2450mmで50mm延長されていた。主に安全面での要求による変更だったが、これに伴い車重も950kgと30kg重くなっていた。またコスト削減のために、シャシーはチューブラー・フレームにFRPを貼ったセミ・モノコック的なものとなり、サスペンションのウィッシュボーンがチューブからスチール・プレスのものに換えられた。更にタイヤは前後ともHR規格のものに変更され、サイズは前は同じだったが、後が225/60HR14サイズとなった。ブレーキは国産のものが装着され、



REVIVAL IMPRESSION

雙
Dome P-2



P-2は完成直後アメリカに送られ、1979年5月のロサンゼルス・オートエキスポ、11月のシカゴショーに出品された。この緑のP-2もその後日本に戻され、零と同様に現在も保管されている。

零&P-2プロジェクト それは童夢の挑戦の序曲である

インテリアもいくぶんかの簡素化が図られていた。

このP-2では、2台とも市販に向けた走行テストが入念に行われたということだ。

「P-2は2台作って、グリーンの方はアメリカに置いてきて、赤い方は日本に持って帰りました。どちらもかなりの距離を走りましたよ。アメリカではラスベガスまで往復したりしてます。日本では谷田部の周回路や各地のサーキットで随分テストしましたね。誰かドライバーを雇ったりはせずに、僕らみんなで走りました。あの頃感覚からしたら、ドライバーなんかわざわざ呼んでくる必要ないみたいところがありましたから……。もちろん公道でもテストしてました。地元の山道とか、未舗装路とかでかなりの距離走りましたね。零でも同じようにテストしてたんですが、その結果を踏まえてP-2で変更したところもあるので、走行性能はかなり進化していました。他のスーパーカーとの比較テストもしましたね。基本性能測るのに、ちゃんとした基準値を設定してやろうというんでね。フェラーリ308をちょうどハヤシレーシングが購入した……というか、購入させて(笑)。

常にわかっていないと、設計目標が立たないですから、性能基準は取り敢えずこの308にしておいて、いろいろ調べました。パワー的には全然こちらが低いし、サイズも小さいんですが、コーナリングでは同じような数値だったと思います。まあ攻撃目標みたいにしてやりましたよ」

最終的には「数値的にはかなりの線いってました」という程に仕上がった童夢P-2。ただしエンジンパワー的には、林氏もやはり少々不満だったそうだ。それはそうだろう。「攻撃目標」のフェラーリ308GTBは、255hp(北米仕様は230hp)のV8エンジンを搭載していたのだから。そこでP-2では、ターボの装着も検討されたという。

「ターボも試しましたよ。京都のトミタ・オートの後付けターボ・キットをウチで開発していたから。それをついでにP-2に付けて。でもテストするうち、なんとなく雰囲気合わないんじゃないかと思えてきてやめました。まあ基本的にパワー自体はそんなに問題にはなかつたんでね。パワーとクルマの操縦安定性は別問題やと思ってたから。実際は別問題やないんですけどね……」

市販化の道を閉ざした、新たな夢の始まり

童夢P-2はクルマとしての完成度を着々と高めていった。林氏は、メインの市場となるであろうアメリカに、現地法人「童夢USA」を設立。この会社を通じて、アメリカの認証を取るための様々な申請や手続きが行われ、なんとか市販への目処が立ちそうなどころまでたどりついていた。

一方その頃日本では、童夢に思わぬ大金が転がり込んでいた。それは童夢・零のおもちゃ、特にラジコンが大人気を呼び、そのロイヤリティとしてのお金だった。この'78~'79年当時、'77年にタミヤ模型が発売した電動ラジコンカー・シリーズ(ポルシェ934やティレルP34など)の爆発的ヒットを引き金に、大人から子供まで幅広い年齢層でラジコン・ブームが巻き起こっていたのだ。童夢・零のラジコンは飛ぶように売れ、カラーリングを変えたP-2仕様も好調な売れ行きだった。

もちろん童夢にとってこのお金は、P-2市販に向けて願ってもない資金になるはずだった。ところがこのお金は、結局P-2市販のためには殆ど使われなかったのだ。それどころか、P-2市販の計画そのものが、この後立ち消えになってしまうのである。いったい何があったのだろうか？

「ある時ラジコンの売り上げが落ちてきたんですよ。そうしたらおもちや屋さんが、今度は零のレース仕様を作ってくれて言うんです。おもちや屋さんが欲しいのは、零にオーバーフェンダー付けたやつだったんですけどね、そんなの当時走れるレースがないんですよ。で、どうせなら、零のイメージを持ったレーシングカーを作った方が、形も変わっていいんじゃないですかって言ったわけです。その上で、やっぱり付加価値を付けないとラジコンも売れませんよとか言いながら、じゃあル・マンに出場させましょうって、何も知らないおもちや屋さんをその気にさせてね(笑)。このレース仕様のロイヤリティは、零の時と違って先払いで全部もらって、それを原資にル・マン用のレーシングカー、童夢・零RLを作ったんです」

林氏を始め、童夢の主要メンバーは全員が根っからのレース好きである。しかも当時のル・マンは、林氏の言葉を借りれば「今のF1みたいなもので、憧れでした。参戦できるだけで有頂天になるようなね」というレースだったのだ。それに出場するマシンを作るとなったら、市販車の認証取得などに身が入らなくなっても仕方あるまい。

「社内に市販車とレースのプログラムがあると、誰も市販車の方はやらないよね、口ではいろいろ言っても。アメリカでいい線まで行ってる時に、急にル・マンの話が持ち上がったでしょ。それまで童夢USAと密に連絡取り合ってた協力してやってきたのに、ある日からボンと全員がル・マンの方に向いてしまったわけ。なんとなく後回しになるじゃないですか。そうしたら童夢USAの社長が日本まで来てね、どうなってるんですかって結構もめたんです。でも僕らはもう眼中になしみたいな感じだね。しまいには、うるさい！ おまえやっつけ！ とかいうことになって。結局市販車の方は諦めたというかね、フェードアウトしてしまいました。え、童夢USAですか？ 2年目くらいからル・マンに来て、設備関係は童夢USAの担当、みたいなことで、一緒にのめり込んでました。両方で忘れてみたいなものです(笑)」

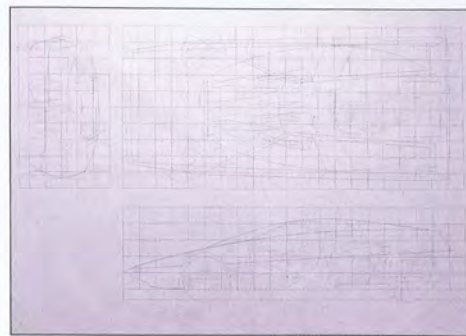
こうして日本中の期待を集めた、初の国産スーパーカー、童夢・零およびP-2は、市販されることなく、お蔵入りとなることが決定した。その後アメリカにあったグリーン色のP-2も帰国し、長く3台は文字通り童夢の倉庫にしまい込まれていたのだが、昨年このうちの赤いP-2が、林氏の古くからの友人である山中信博氏の手で約20年ぶりに実走可能な状態にメンテナンスされた。そしてこの赤いP-2は、昨年11月のネコ・ヒストリック・オートモビル・フェスティバル以降、各地のイベントで元気な姿を見せているのである。

さて最後に、童夢・零およびP-2の生みの親である林氏に、ご自身の思い入れを伺ってみた。

「零とP-2は、まあモニュメントとしては好きですけど、クルマ自体はやっぱり打ち上げ花火的なものだったのですね。悪く言えば、人の顔色うかがって作ってる部分があるので、姑息な感じがして嫌かなあ。でもこれは自分の過去の作品としてではなく、作戦としては成功だったと思ってるしね。

まあ、自動車デザイナーはそういうものだと思うているから、良き思い出ってとこかな」

現在国産唯一のスーパーカーであるホンダNSXが'90年に誕生した際、その性能には目を見張ったものの、スタイリングに関しては驚かなかった憶えがある。今にして思えば、我々の世代はその12年も前に、童夢・零によって強烈なインパクトを受けていたのだ。NSXのスタイリングに驚かなくても無理はないだろう。今回我々は林氏にお話を伺い、後日P-2を詳しく取材させていただき、改めて当時の童夢の方々の情熱、そして技術レベルの高さに感心させられた。そして改めてそのスタイリングに、強烈なインパクトを受けたのだった。林氏の「打ち上げ花火」は、22年を経た今も全く湿気っていなかったのである。



今でも京都にある童夢本社には、このページに掲載した多くの貴重な写真と同様、童夢・零RLやトヨタ童夢RC84C、F1プロトであるF105など歴代モデルの設計図が大切に保管されている。もちろん零やP-2のものも残っており、今回は幸運にも、実物を実際に見せていただくことができた。ここに載せたのは零のレイアウトを描いた3面図。この図面からは、林氏が最後まで拘り通した「全高1m以内のスポーツカー」という目標に向け苦心した痕跡が伺える。

REVIVAL IMPRESSION

童夢 Dome P-2



今年創立25周年を迎える童夢 挑戦はまだまだ続く

京都の北東、左京区八瀬にある童夢本社。一見レーシングカーなどとは無縁と思われるこの静かなファクトリーには、25%スケールの風洞実験設備やCFRP加工用オープンなど、様々な最新設備が備わっている。

その童夢は、これまで技術も人も純国産に拘ってきたのだが、今年から若干方針を変更した。例えば、欧米からレーシングカー製作の依頼があれば、積極的に対応していく予定なのだという。また童夢が設計し、英国の工場で作製したGTカーを、国内で市販する計画もあるようだ。更により具体的な動きとしては、チーム郷所有のBMW-V12 LMIに独自開発のボディを被せたマシンを、今年からいくつかのレースに出場させていくということである。

今年創立25周年を迎え、10月には建設中の50%スケール風洞の火入れ式を兼ねた記念式典を行うという童夢。常に挑戦を続けるこの会社の意気はますます盛んだ。

