

2.10
FEB. 10 2000
480Yen

312

隔週木曜日発売

次号は2月10日発売!

Racing ON

BIWEEKLY MAGAZINE

特集

童夢ヨーロッパへの 挑戦状

欧州本格進出の第一歩となる
バーミンガム・ショー出展を追う

現地レポート

光貞秀俊、ヨーロッパ本格進出

ベネトンとテストドライバー契約
そして、国際F3000フル参戦が正式決定

R'onインタビュー2000

高木虎之介

「未来へのステップバック」

スペシャル企画

王国復興へ
向けて

本拠地ミュンヘンで
ペールを脱いだ
BMW F1の全貌



速報WRC開幕戦モンテカルロ・ラリー
ル・マン制覇を目指すテレビ朝日ドリームチームの全貌
加藤寛規がパノスとワークスドライバー契約
ふたりの日本人ルーキー、オーバル初テストも好感触



童夢がイギリスのレーシングカーショーに出展するという話を聞いたのは去年の夏ごろだった。日本のレーシングカーコンストラクターが海外のショーにマシンを出展するのはこれが初めてのこと。レーシングオンはその歴史的な瞬間を見届けるためにその日を待ち、そして現地へ飛んだ。するとそこには新たな野望を秘めた男たちがいた。

Photos/Hiroaki Matsumoto, Racing on



特集

童夢

ヨーロッパへの 挑戦状

レーシングカーコンストラクターとしての欧州本格進出の第一歩となるオートスポーツ・インターナショナル・レーシングカーショー出展を追う

ヨーロッパ進出の意味

バーミンガムショーの会場を歩きながら、わたしはこんなことを思っていた。中嶋悟が日本人初のF1レギュラードライバーとして世界の表舞台にデビューしたのは87年のことだ。それをきっかけに、日本ではF1ブームが巻き起こった。今回のバーミンガムショーに童夢がブースを出展したのは、というよりもこれをきっかけに童夢がヨーロッパへ進出するのには、中嶋のF1参戦に匹敵する大事件ではないかと。

日本のコンストラクターが国際的なレーシングカーショーにオリジナルレーシングカーを出展したのはこれが初めてのことだ。我が国にはモータースポーツ産業が成立しない、と童夢の林みのる社長は常々嘆いてきた。オリジナルF1グランプリカー開発プロジェクトは、確かに純粋にF1をやりたいという童夢の野望のひとつではあったが、一方でこうした我が国の情けない状況に刺激を加え、ひとつのきっかけを作ることを目指していた。ふだんの言動からはおおよそ国粋主義とは縁がなさそうな林が、日の丸を基調としたシンボルマークを作り「ニッポンのF1」を主張したのは、国内にレース産業の種をまきつもりだったからだ。だが、残念ながら荒地に蒔かれたその種は発芽しなかった。

自動車レースにおけるレーシングカーは、決して競技の道具で終わる存在ではない。競技者であるレーシングドライバーと並び立つ主役なのである。林は、ニッポン製の優れたレーシングカーを開発し世界と戦って戦果を挙げ、ニッポンの技術を世界に認めさせようと言った。だがそのためには我が国にレース産業が成立しなければならない。いくら童夢だけがF1を造ったところでダメなのだ。と、だが、林の主張は空振りした。そして結局、林はニッポン製にこだわることをあきらめ、「自分製」のレーシングカーで世界と戦うことに決めた。それが今回のヨーロッパ進出の意味なのだろうとわたしは思っている。

すぐ何かできるとは思っていない まずポジションを確立して それからレースビジネスを 成り立たせたいと思っている

「なぜ今ヨーロッパなのか」を林みのる社長に聞く

Text/Makoto Ogushi

開幕直後、童夢ブースで林は漏らした。78年、童夢は市販を前提として開発したロードゴイングカー、童夢・零をジュネーブショーで突如発表、事実上のデビューを飾ったのだ。

「あの時だって、ショーに出すことによってその後どうしてこうしてという筋書きがまだできてなかった。今となんかよく似てるよ。それにしても、20年以上もかけて同じところへ戻ってきたのか。スゴクで言うところ、振り出しに戻るといっていい。そう思うと、オレは20年間も何をしていたんだという虚しさにとられるね」

童夢は、その間に国内を代表する（というよりも唯一の）本格的レーシングカーコンストラクターに育ったが、こだわり続けたニッポンの技術で世界を相手に戦うという旗印を引っ込める形で、今回はヨーロッパ進出を決め、現地法人である童夢カーズを設立して活動を開始した。この経緯の表面だけを見て「童夢は勝手にニッポン人なら童夢を応援しろ」と怒鳴り、支援を受けられなかったらニッポンはダメだと捨てぜりふを吐いてヨーロッパへ

逃げ出した」と解釈する向きがある。しかし、これは少々早とちりというものだろう。

「日本で今までやってきたのは、レース産業を創設して自分たちが住む環境を作り出すという行為だった。これにはもう疲れ果てて嫌気がさした。それで、そういう環境が最初からあるところまで戻ってしまおう」と林はヨーロッパ進出の理由を語る。「日本でダメだったからこっちは来たんで、まあ、あまり前向きな展開ではないよ。言ってみれば、活路を見いだすために暗中模索している状態だろうね。童夢の一番の夢という目的は、こ存じのように日本の技術で海外のレースを戦うことだった。それに比べれば、だいぶ後退したともいえるかもしれない」

レーシングカーコンストラクターとして成長した童夢は、どうせ世界と戦うならば、ニッポンの技術を世界に認めさせることを目的にしようと考えた。そのためにはニッポン国内の各方面の支援が必要だった。だが、それは実現しなかった。「別にニッポンの技術で戦ってこれなくていいよ」と当のニッポンから言われてしまった童夢は、残念ながら当初のこだわりを引込み、本来のコンストラクターとして世界と戦うことにした。つまり、童夢にとってはまさに出発点に戻っただけの話なのだ。

「あとは勝負するだけで話は単純。問われるのは自分たちの営業戦略であり技術力。だから全然今までの立場が違う。もちろん考え方も変えないといけない。ただ、そうなる今と今度と言語の弊害もありやあ人脈の壁もある。そういう実力差を考えればかなりリスクは高いわけで、これまでいた日本の環境と難しさではトントンというところかもしれない」と林はあくまでひょうひょうとしたものだ。

童夢は本場で通用するの

では、これまで童夢が培ってきた技術は、果たして本場ヨーロッパで通用するのだろうか。その自信があるのかどうか。林は言う。「技術に自信はあるけど、井の中の蛙の自信かもしれないし、実際のところは今の段階では分からない。それに、童夢という会社の機

林みのる

童夢代表取締役社長。1965年にホンダS600を改造したレーシングカー「カラス」を製作、のちに童夢を設立し、以降レーシングカー開発の道を突き進む

童夢 ヨーロッパへの 挑戦状

特集

能がいくら充実してたってレースカーなんて造れない。今までは、たまたますつとうちについてきてくれたところがあつたからなんとかやってきた。でも英国では、例えばレイナードならレイナードでそれなりのネットワークを持つ。日本の技術でヨーロッパと戦おうとしたとき一番のネックはここにある。部品なんかでの交流以外にも、技術分野の人脈がうちには全然ない。例えば日本で働きたいと結構なエンジニアとかデザイナーが言った。国外からそういう人材を入れることによって技術を国外から導入したように思われるのはいやだったから拒否してきた。でもそれが今はアダになってきているな」

ニッポンにこだわってきたことが、今重荷になるというのは皮肉な話ではある。もつニッポンの技術にこだわることにはやめるのかと問いかけて「だってそんな必要はないって言われたようなものだから」と言いながらも、「技術の根幹の部分は日本に置いておこうと思ってる。ある程度はこだわっていきたくて、どこまでどうっていう線もやっぱり、はっきりしたけいめは今までみたいにはなくなっていくだろうね」と言った。こうした問題はいづれ解決するにせよ、童夢はヨーロッパで何をやるかとしているのだろうか。その具体的な展望はあるのだろうか。

「すぐどこで何かとは思っていない。すでにこういう産業構造のある国なんだから、その中にもっと適当なポジションを確立して、そこからの上がっていくしかない。ただ、イギリスではお店を構えて、お客様の方が買いにきてくれる形でレースビジネスを成り立たせたいと思っている」

童夢はこれまでアイデアをひねって企画を立て、それを提案して仕事を自分で作って、生産を受注するという形でビジネスを進めてきた。もちろん、それもコンストラクターとしては大事な仕事だが、歴史もあり幅も広いヨーロッパのマーケットを相手にコンストラクターとしてビジネスを成立させるためには、童夢カーズはより生産に重心を振るつもりでいるようだ。自分らでイメージする当面の理想は「こういう仕事できますか」という問い

合わせが外からきて、それはできません」と応える形。このショー出展は、そのための英国レース界に対するプレゼンテーションであり、あいさつ代わりだろうね」

童夢の野望、再び

ヨーロッパ、アメリカ向けのカタログモデルの開発をしたいという童夢カーズの当面の仕事は、まずチームのル・マン24時間レースプロジェクトの改良と、来年向けにオリジナルの市販・マンカーを開発すること。そしてフォーミュラ・ドリーム級の、廉価版ワンメイクレーシングカーを開発すること。一方国内では、国内最大の本格的レーシングカー開発用ムービングベルト付き50%風洞の建設が行われる。巨額の建設費や維持費がかかる風洞建設は、企業としてもかなりのリスクがあるのではと尋ねると「風洞はそれ自体があることはおかしくない。レーシングカーコンストラクターをやっていく限り、ぜいたくでも何でもない。むしろ必要不可欠のもので、本来はこれを造って維持できないなら、そもそもコンストラクターをやる意味はない。ヨーロッパではこれが普通のレベルだよ。ヨーロッパでやっているコンストラクターなら当然持っているもの」とあつけからんと答えたものだった。

こんな話を聞きながら、わたしは2日間にわたってバーミンガムショーを眺めて歩いた。そして、イギリスのレース産業の厚みとその幅広さに仰天することになった。今まで何十戦か海外レースを現地取材してきたが、これほどに驚いたことはなかった。そしてこれだけ巨大な基盤を持つヨーロッパで育つ選手に、マニアによく支えられている極東のレース界に生まれたニッポン人選手がかわうわけがないと思いついた。もしニッポン人にF1で勝ってもらおうと思えば、まずはレース産業を整備しなければならないのではないか。そしてそれはひょっとしたら林みのるが唱え続けてきたお題目ではなかったか、と慌てた。かくなるうちは「ハイオニア」として童夢がヨーロッパの戦場で成功を収めることを祈るばかりだ。





童夢のブースを華やかに飾った3人娘。童夢に4年間務めた手代嬢(左)はこれが仕事納めとのこと。長い間お疲れ様でした。みんな英語で応じてました(当たり前?)



ブース中央のディスプレイの表側には童夢が手がけた近年のレーシングカーの写真パネルが並び、モニターも設置されており、15分間のダイジェストビデオが繰り返し流れていた。この中に商談ルームが3つある



ブースに一角にはタカタの展示コーナーが設置されていた。レース用マルチポイントハーネス「MPH-340」が展示されていたほか、クラッシュテストの様子を伝える写真パネルも飾られた



もうひとつの通路に面したディスプレイの裏側にもこれまでの活動を紹介する写真パネルがスラリと貼られる。こちらは童夢・零から始まる童夢の初期の作品が並び



MLに搭載されている柳河精機製の縦置きトランスミッション単体も展示された。このミッションへの注目度も高かったようで、童夢のスタッフに「例えばこんなミッションは作れるのか?」との質問が多数寄せられた



ホンダの要請によって開発されたプロトタイプフォーミュラ、ML(もてぎライツ)。オーバルを念頭にしているが、F1仕様のモノコックやエアジャッキ装備など注目点多数



これまでの童夢の作品をイラスト化したパネルも展示された(本誌21ページにも同じイラストを掲載)。78年から始まった童夢の長い歴史がこのパネルで一望できる



通路を進んでくると目に入るのがこのレイズのホイール展示コーナー。フォーミュラやツーリングカーなど、さまざまなカテゴリのレーシングホイールが飾られた



童夢ブースへようこそ

日本のファンにも大公開! 初出の童夢ブースを徹底解剖



N-GT仕様のホンダNSX(99年モデル)。マシン開発は童夢が担当した。ボンネットとエンジンフードが開けられると多くの人が興味深そうに群がってきたのが印象的だった



解説員としてブースに立つ奥氏の横にあるマシンはフォーミュラ・ドリム用のFD-99。カーボンコンポジットモノコックが採用されていることもあって注目度は大

オートスポーツ・インターナショナル・レーシングカーショーとは? 新年恒例のモータースポーツの祭典 このショーの持つ意味は大きい

Text/Hiroaki Matsumoto
イギリスでのお正月恒例行事、オートスポーツ・インターナショナル・ショーが、今年もバーミンガムのNEC(ナショナル・エキジビション・センター)で開催された。
年々規模が大きくなるこのショーに、今年はF1からカートまで大小500社以上が軒を連ねた。カーメーカー、コンストラクターから、部品・用品メーカー、そして自動車書籍にいたるまで、あらゆるジャンルのブースが並び、中にはパワーポートなんてものもある。
その中でも、日本から初めて出展した童夢はひととき目を引いていた。ホンダNSX、フォーミュラ・ドリム、もてぎ・ライツと3台のマシンが並び、周囲には興味をそそられた人だかりができていたのだ。
また奥には、インドアカートのコースや小さなトラックのエアドームもあり、随時エキジビションレースが行われている。
メインのオートスポーツのステージでは、各カテゴリの発表が次々と行われていく。プレステで特に目を引いたところでは、ステージ中央に置かれたDTM仕様のメルセデスCLKを前にメルセデスによるプレゼンテーションが行われたこと。

イギリスに縁のある、ピーター・ダンブレイクと新しくダレン・ターナーが紹介された。またBTCのホンダドライバー、ジェイムズ・トンプソン、トム・クリステンセンのふたりも壇上に上がり、早くもタイトル奪取宣言を。その後はホンダイが新しいカストロールのカラーリングをまとったWRCマシンをお披露目する。
次々とメニューがこなされていき、一般公開日には熱気ムンムン。ペドロ・デ・ラ・ロサやティモン・ヒルもメインゲストとして招かれたほか、BTCなど多くのクラスのドライバーが姿を見せていた。ブースで目についたところを挙げると、ロウズ・モータースポーツは2001年仕様のBTCCマシンを並べ、ルノーのブースには新しいフルノーのマシンが置かれていた。またニッサンが今シーズン、ワークスマシンとしてデビューさせる予定だった2000年仕様のポードフォンカラーのニュープリメーラも並んでいた。
イギリスのレース界で「ハッピーニューイヤー」の挨拶がすべてここで済んでしまう、このバーミンガムのショー。つくづくも、長い歴史を持つイギリスのレース界の層の厚さと広さを感じさせるものなのである。



今回のショー出展にあたって、童夢は約1年前から準備を始めていた。昨年のこのショーに下見に来て、その際に今年の出展についての交渉を開始していたというのだ。今年で10年目を迎えるというショーだけに、やはり出展については既得権が優先されるとのこと。で、本当はこの4倍くらいの広いスペースを希望していたという。
それでも、童夢のブースはセンターエントランスを入って右手にやや進んだメイン通路際という比較的いい場所に設置されていた。ホール奥の奥にメインステージがあったことから、人通りも多く、たくさんの人々の目に童夢の存在はアピールできたはず。そのブースの詳細については上の写真を見てほしいが、その存在感はなかなかのものだった。
ここでひとつ面白かったのは、展示されて

いる3台のマシンのカウルが開けられたことにより多くの人がマシンのまわりを集まってきたこと。MLやFDはリヤカウルが、NSXはボンネットとエンジンフードがそれぞれ開けられると、その内部を見ようと多くの人が群がってきた。プレス&関係者への公開日ということもあったのかも知れないが、やはりこのショーに来る人にとってはエンジン・アリングが最大の興味の的なのだろう。
ヨーロッパへの進出を狙う童夢が来年のこのショーに出展するかどうかは現時点ではまだ決まっていないというが、とりあえず主催者との交渉だけは済ませるとのこと。ひょっとすると来年はもっと巨大な童夢のブースがこのショーの一角を占めることになるかもしれない。

□ ロンドンから北東へクルマで2時間ほど走ったところにあるイギリス第2の都市、バーミンガム。その郊外に今回のショーの舞台となったNEC(ナショナル・エキジビション・センター)はある。広大な駐車場が隣接したNECはいくつもの大きなパビリオンが建ち並び巨大なコンベンションセンターで、東京モーターショーの会場となる幕張メッセをさらに大規模にしたようなものと考えてもらえばいいだろう。
そこを舞台にして毎年1月に行われているのが、このオートスポーツ・インターナショナル・レーシングカーショー。バーミンガムで行われることから、「バーミンガムショー」とも呼ばれる。イギリスのモータースポーツ誌、オートスポーツの主催で行われるモータースポーツをテーマにしたショーだ。といってもただ単にレーシングカーが展示されるというだけではなく、レーシングカーコンストラクターはもちろん、あらゆるレーシングパーツのサプライヤー、チューナー、そしてレーシンググッズのメーカーやショップなど、モータースポーツにかかわるあらゆるものが所狭しと展示される。カテゴリーもレーシングカートからF1まですべてを網羅しており、このショーを見れば、モータースポーツのすべてが分かるといっても過言ではない。
その舞台にして毎年1月に行われているのが、このオートスポーツ・インターナショナル・レーシングカーショー。バーミンガムで行われることから、「バーミンガムショー」とも呼ばれる。イギリスのモータースポーツ誌、オートスポーツの主催で行われるモータースポーツをテーマにしたショーだ。とい



ボンネットを開けて中が見えるとたくさんの人が集まり始めた

特集 童夢 ヨーロッパへの挑戦状

イギリスに100%子会社の DOME CARS LIMITEDを設立

ヨーロッパへの本格的な進出にあたって、童夢はイギリスに「DOME CARS LIMITED」という子会社を設立した。本拠地となる場所を探したものの、「頭の中にイメージがある」(林社長)とのことで、本格的な本拠地選びは先送りされ、とりあえずロンドン市内に設けられた事務所を本社として昨年の12月23日付けで登記されることになった。会社業務に関しては童夢の佐々木正取締役がマネージングディレクター、奥明栄技術部長がテクニカルディレクターという役割を受け持つことになるというが、追って選任の担当者が送り込まれることになる。

基本的にはこれまでと同じように、日本の童夢が開発が進められることになるという、童夢カースは今後ヨーロッパでの窓口として機能していくことになるようだ。当面は佐々木氏をはじめとするスタッフが日本とイギリスを往復する形で業務が進められていくことになる。レーシングカーの開発や販売といった事業開発だけでなく、マシン開発に必要なレーシングパーツのサプライヤーとの交渉や取引などもこの新会社を通じて行われていくことになるようだ。

「私たちのささやかな夢である、待っているだけで仕事の以来が殺到するような環境を求めて」(同じく林社長)の新会社設立だけに、今後の成り行きが気になることだ。

PRESENT 会社案内とステッカーをプレゼント

ここで、ヨーロッパで新たなスタートを切った童夢提供のプレゼントのお知らせです。バーミンガムショー出展のために新しく製作

されたという童夢の会社案内(日本語と英語を併記。歴代マシンの写真も豊富です)と新たに設立された「DOME CARS LIMITED」のロゴステッカーをそれぞれ10名様にプレゼントします。

プレゼントご希望の方はハガキに童夢へのメッセージ、郵便番号、住所、氏名、職業、年齢を明記して、以下のあて先までお送りください。締め切りは2月10日消印有効。発表は発送をもって代えさせていただきます。

●あて先〒154-8575 東京都世田谷区三宿2-15-14-1F 株式会社ニュース出版 レーシングオン編集部「童夢プレゼント」係



奥明栄

童夢取締役開発部長。大学時代からアルバイトとして童夢で働きはじめ、その後グループCカーやF3000マシンなどのチューブデザイナーとして数々のレーシングカーを設計

「産業としても技術としても、こっちはピラミッドがでかくてその高さもすごい高い。F1から下の方まですごい格差と広さがある。童夢としては、そのどの辺をターゲットにするかだね。自分たちの特性がどの辺に合っているかをまず見極めなきゃいけない」と奥は言う。

だが、今回のシヨで童夢がどんなマーケットを視野に入れ、どんなレーシングカーを売ればいいのか、めどはつきそうもない。反応の予想がつかないのだと奥は苦笑した。だが、童夢にも何かしらの期待はあるはずだ。「フォーミュラ・ドリムのような緻密な造りのワンメイクレースフォーミュラかな」奥によれば、イギリスではF3より上のエンジンリアングレのレベルは高いが、それより下のカテゴリではいきなり低くなるらしい。F1まで開発できる童夢が、その段差を乗り越えてF3以下のカテゴリへ乗り込んでいけばビジネスチャンスが生まれる。だが、イギリスの産業構造上そこに隙間があるのはなぜなのだろうか。日本でも規模は小さいけども、昔からやってるFJとかのコンストラクターとウチなんかでは全然考え方も生い立ちも違うから、同じエンジンを使ったフォーミュラを造りなさいと言ってもまったく全然違うものができてくる。それと似たようなものはあるかもしれない。例えばもともとスーパーフレームの方からきているのか、コンポジットの方からきているのかで違ってくるんだし、

もし童夢がイギリスのレース産業界にある垣根を飛び越え、先端技術を低コストで提供してしまつたら、中小コンストラクターから反発を受ける可能性もある。それは望むところですよ。そこまでいけば成功の部類に入るからね」と奥は笑った。

従来から、日本でレース産業が育たないのはコストがかさむからだと言われていた。だが、奥は逆に日本のコンストラクターだからコストを下げられそうなんだと意外なことを言う。

「実は、イギリスでは何でも安く作れるというイメージがあったんだけど、少なくともコンポジットに関しては絶対日本の方が安く作れる。それは自信があります。とにかくイギリスで見積もりとつたらやたら高い。コンポジットはそういうグレードのものだという位置づけがされてんのかもしれない。でもウチは別に、板金だからどうだとか機械加工だからどうだとかコンポジットだからどうだとか格をつけない。逆にコンポジットなんかパールのおばちゃんだつて、うまくコントロールすればできるんだし、」

どうやらこのあたりに、童夢イギリス進出の勝負が見え隠れする。では、巨額の費用をかけて新たに建設する50%風洞についてはどう考えているのか。

「コンベスになるかどうか、メドはこれから立てます(笑)。でも絶対必要なツールなんですよ。そういう決断は、童夢という会社がここまでくる間に何回もあったと思います。4分の1の風洞を造るときもそうだったし、いち早くCADを入れるのにもそうだったし、数値制御のマシニング入れるときだってそうだった。今回ののはやたらにでかいというだけの話で、レーシングカーを造る以上は絶対に必須のもの。だからまあ造つてから考えようかと」と意見は林とほぼ同じだ。

最後に、シヨの現場でどんな引き合いがあったのかと尋ねてみた。「いまのところほとんどが売れこみ。部品メーカーとか人材派遣会社とか(笑)。エンジニアとかメカニック、デ

童夢 ヨーロッパへの挑戦状

特集

「こっちは、コンポジットがでかくて高い自分たちがどの辺に合っているかをまず見極めなければならぬ」



佐々木正

童夢取締役、ミナルディーで長い間チームマネージャーを務めていただけに、その経験は豊富。童夢カースの代表として、ヨーロッパと日本を往復する日々は当然の事だ

「童夢にはふたつの目標がある。F1挑戦と楽しいスポーツカーの開発。それを実現するためにここに来た」

「こっちは、コンポジットがでかくて高い自分たちがどの辺に合っているかをまず見極めなければならぬ」

「こっちは、コンポジットがでかくて高い自分たちがどの辺に合っているかをまず見極めなければならぬ」

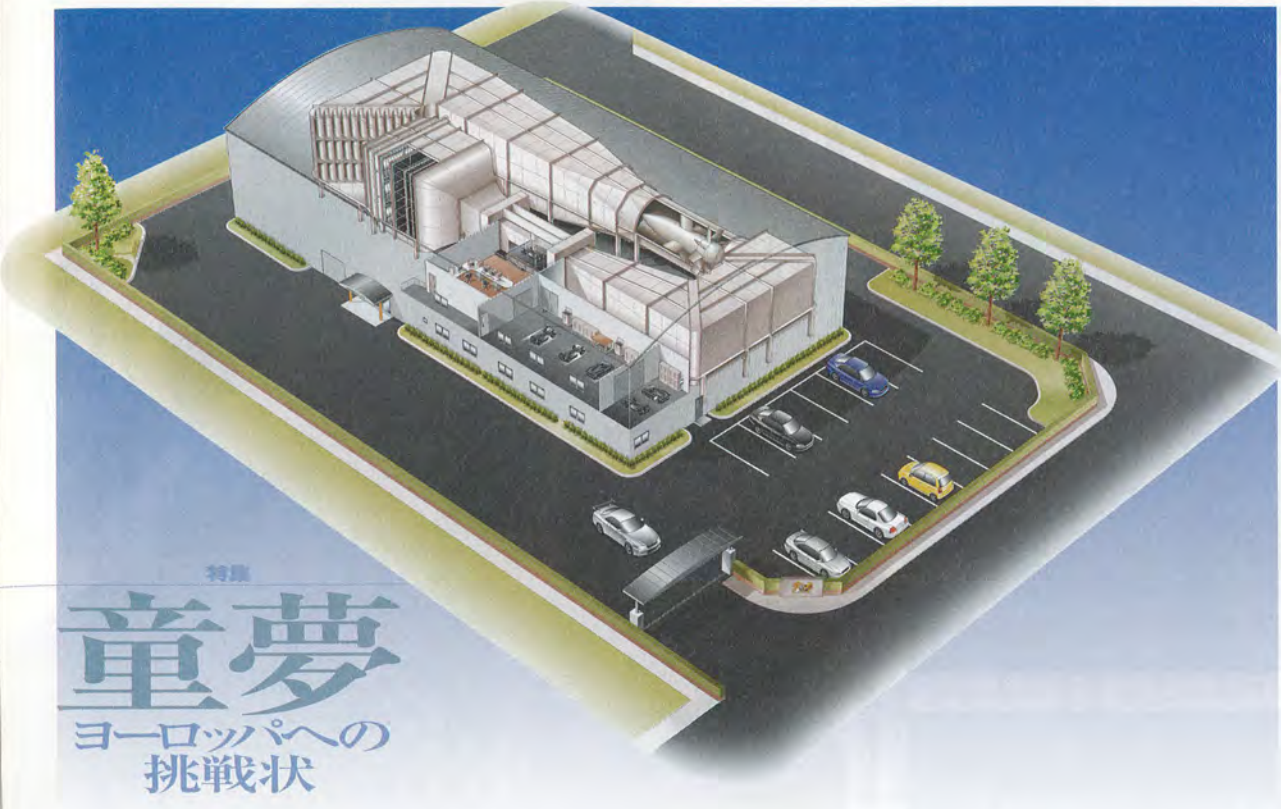
「こっちは、コンポジットがでかくて高い自分たちがどの辺に合っているかをまず見極めなければならぬ」



「こっちは、コンポジットがでかくて高い自分たちがどの辺に合っているかをまず見極めなければならぬ」

童夢 プロジェクトが設立されたのは1975年のこと。スーパーカー、童夢・零の製作をするために立ち上げられた。それ以前にも林の社長によって、カラスやマクランサといった数々の伝説的なレーシング

カーが製作されていたが、新たなプロジェクトとして童夢の名が使われるようになってから、早くも四半世紀が過ぎたことになる。左ページのイラストにある36台のマシンは代表例だが、こうやって並べてみるとこれまで積



童夢

ヨーロッパへの挑戦状

これまでの童夢 そして、 これからの童夢

数々のレーシングカー製作を手がけた四半世紀
50%風洞施設を手に入れ、何を狙うのか!?

み重ねられてきた歴史がよく分かる。スーパーカー製作のために設立された童夢はその後、レーシングカーコンストラクターとして、ル・マン24時間への挑戦を続けていく。79年には早くも童夢・零のレーシングモデル、童夢・零RLを製作。その後もトムス、トヨタとのジョイントでル・マンに挑み続けグループCカーの時代にもそれは続いていくことになった。国内の耐久レースにもマシン開発を兼ねての参戦を開始し、国内戦とル・マンでのレース活動が繰り返られることになったのだ。

また、88年にはワコールとの共同プロジェクトにより、スーパースポーツカーのジョット・キャスピタを開発。翌89年にはプロトタイプカーが完成した。

86年にはフォーミュラカーの開発にも手を広げ、その後それは88年の自社製F3000マシン、F101の製作へとつながっていく

ことになる。翌年には実戦マシンとしてF102が完成。それはさらにF103、F103iへと続いていく。94年にはF104で全日本F3000選手権のシリーズチャンピオンを獲得。童夢の技術力の高さを強くアピールすることになった。

そして、96年ついに童夢はF1マシンの製作に着手し、F105を完成させた。その後、マシンの開発テストと並行して、F1参戦へ向けてのさまざまな活動を続けたが、結果的にはF105が実戦に参加することはなかったのだ。

97年以降は無敵、ホンダとのつながりが強くなり、N-GT仕様のNSXやツインリンクもてぎでのオーバルレースを念頭に置いた先行開発車のM1、コンボジットモノコックを使用したスクールカーのフォーミュラ・ドリームとSRS-Fなどの開発・製作を担当。GTマシンからフォーミュラまで幅広いカテゴリーで高いポテンシャルを持つマシンを手がけることになった。

今回のショーに童夢はその最新モデルであるNSXとM1、そしてFDを持ち込んだ。これまでのさまざまなマシン開発で蓄積された童夢のテクノロジーが引き込まれた3台のレーシングカーは多くの人々から熱い視線を集めることになり、日本のレーシングカーコンストラクターとしてその存在を強くアピールすることになった。

このショーへの出席をきっかけにヨーロッパへ本格的に進出を果たすことになる童夢は、日本国内でも初めての50%スケールのムービングベルト式風洞施設の建設だ。すでに25%スケールの風洞施設を京都本社に所有しているが、レーシングカーコンストラクターとして50%スケールの風洞は必要不可欠なことで新たに建設することが決断された。

風洞施設には広大な土地とレベルの高い施設が必要となり、建設には莫大な資金が必要になる。林社長は「50%風洞を作るか、レーシングコンストラクターをやめるか」というふたつの選択肢しかないと言っており、このヨーロッパへの進出と風洞建設によって、童夢のあり方自体もこれまでとは違うレベルに入っていくことになるという。

絶好のロケーションに建設される 童夢の新しい50%風洞施設

童夢の新しい50%スケール風洞施設は滋賀県米原に建設される。滋賀県といっても童夢の京都本社からクルマで1時間ほどの距離だとい、名神高速の米原インターからも約1km、新幹線の米原駅からもクルマで約8分と交通の便が非常にいいロケーションだ。名神高速米原ジャンクションそばの米原工業団地内に位置するという。

新しい風洞施設はもちろんムービングベルト式で、これまでの25%風洞で得たノウハウが活かされたものになる。風管の長さは99m、ベルトの幅も2mとかなり大規模なものになるだけに、施設も非常に大きなものになる。

F1チームの中でも持っているチームの方が少ないという50%風洞を童夢がこれからのレーシングカー製作にどういう形で反映させてくるのかが注目される所だ。

童夢50%スケール風洞実験設備スペック

| | |
|---------|-----------------------|
| 項目 | 主要陣元 |
| 風洞本体 | 風洞形式 水平回流ゲッチェンゲン型 |
| 風管長 | 99m |
| 基本構造 | 鉄骨鋼板構造 |
| 基本性能 | 測定部形式 クローズドテストセクション |
| 縮流比 | 8.3:1 |
| 測定部断面 | 幅 2.75m 長さ 2.50m |
| 測定部長さ | 8m |
| 最大風速 | 60m/s |
| 送風機 | 軸流式 定格出力600kw |
| 気流温度制御 | 25±3℃ |
| 主要装備 | ムービングベルト寸法 幅2m 長さ5.5m |
| ベルト速度 | 62m/s |
| ターンテーブル | 偏角±5度 |
| 計測装置 | モデル支持方式 上方ストラット式 |
| 6分力天秤 | モデル内蔵式 |
| モデル位置制御 | 3軸まわりおよびライドハイト |
| データ処理 | 自動計算・演算・集計システム |



DOME CARS HISTORY

