

Nostalgic Hero

Impressive Classic Car Magazine

ノスタルジックヒーロー

TOP ARTICLE ● 特集 *The Revered Fairlady Z*

フェアレディZへの慕情

Vol. 171

HS30ダットサン240Z サファリラリースペック / PS30フェアレディZ432 / S30フェアレディZ
HS30フェアレディ240ZG / S30フェアレディZ-L / E-S130フェアレディZ Tパルーフターボ2シーター

注目記事
ビンテージギャラリー

カラス / 浮谷東次郎 spl.

「50年」の時を経て現代によみがえった名車 Rocky 3000GT
ハコスカ & ケンメリ GT-R BROS. in 函館
ハコスカGT-Rでアメリカ大陸を走破 グレートレース2015



好評連載

アメリカ発! ニッポン旧車の楽しみ方 フィンランド spl.
【新連載】グッドカー・グッドシーズン 日産フェアレディZ
旧車生活へのいざない P411ブルーバード
あの時代、あのクルマ 1959年編

EVENT

Zカー・コンベンション2015
JCCA 筑波ミーティング・サマー
オートジャンボリー2015
第15回金沢クラシックカーミーティング ほか

10

2015 OCTOBER

●次号は2015年10月31日発売予定です

日本のカスタムレーシングは このクルマから始まった

日本のカスタムレーシングの草分け、「童夢」が創設40周年を迎えた。しかし、創始者・林みのるの活動となると、さらにそこから10年さかのぼる。自動車に魅入られ、自分だけの自動車に憧れた青年は、カスタマイズという形で自動車造りの世界に足を踏み入れた。手掛けたモデルは「カラス」。ホンダS600ベースの改造レーシングカーで、ドライバーは浮谷東次郎。オリジナルはすでに現存しないが、林自身も加わる企画で1台が再現された。

カラス



1965年5月30日の第2回クラブマン鈴鹿レースミーティング
参戦時の車体を再現した復元車。10周レースで2位のS600
寺西孝利車に約50秒の差をつけて優勝。浮谷の技量は認め
ざるを得ないが、2位寺西も後にSCCN大阪を率いた実力
者。やはり林のモディファイによる効果と見てよいだろう。

TEXT : AKIHIKO OUCHI/大内明彦
PHOTO : HIDENOBU TANAKA/田中秀宣
COOPERATION : DOME CO.,LTD/童夢

興味深いクルマが復元された。ホンダS600をレーシングカスタマイズした「カラス」である。

歴史的に振り返ると、カラスにはふたつの大きな意味があったように思える。ひとつは、まだ黎明期にあった日本のモーターレーシング界で、早くもレーシングコンストラクターの誕生を予感させたこと、もうひとつは製作者の林みのると伝説のドライバー、浮谷東次郎を取り巻くモータースポーツエピソードとしての価値である。

カラスは、バイク好き、クルマ好き、物作りが大好きな林みのるが、彼の友人である浮谷東次郎のホンダS600を、こうすればもっと速くなるのではないかと、我流でモディファイしたレーシングカーである。

ホンダS600は、S500を引き継ぐ形で1964年3月から生産・販売され、その後はS800に発展したモデルだ。

一方、モーターレーシングの世界に目を移すと、この期間は鈴鹿での第2回日本グランプリから、富士スピードウェイの営業を直前に控えた船橋サーキットの全盛期という時代で、小型コンパクト、高性能エンジンを積むホンダS600は、ミニやアバルト、ロータス・エランといった海外製のマシンに交じり健闘を見せていた。

ちなみにS600は、2シートのスポーツの車両性格上、当然のごとくGTクラスでの公認を取っていたが、S800登場後はツーリングカークラスへと移行している。

S600は、数少ない日本製高性能車両として人気を集めたが、それだけに数も増えていた。有力なライバル車も多い。独自の対策を施すことで少し

でも速くならないか、と考えるのは自然の成り行きだ。ただ、問題なのは、当時の日本には、速くするための技術も経験もなかったことである。

第1回、第2回の日本グランプリ時も同様だったが、レギュレーション内で許される改造をどうしていたかといえば、海外の自動車雑誌を参考にしよう見まねで行っていたという状態だったのである。

林みのるが浮谷のS600に施した改造は、ファストバック形状の樹脂製ハードトップの架装、フロントエンドの伸張、アルミ製リアスポイラーの追加といった項目だが、66年の時点でリアスポイラーを装備する発想は、なかなかのものだった。

当時の空力は、現代のダウンフォース志向とはまったく異なるもので、他の高速移動体を見ても分かるよう、流線形という言葉がブームとなり、空気の流れに逆らわないフォルムが理想とされていた時代だ。

カラスも、こうした考え方で造られたことがひと目で分かるフォルムをしているが、残念ながら実際の程度の効果があったか断定できない。

浮谷は、65年8月、鈴鹿での練習走行中に事故死していたが、まさにカラス製作真っ最中のできごとで、浮谷が乗っていたS600は林みのるの個人車だったのである。

当時の浮谷は、上り調子のまっただ中にあり、車両の性能差を技量で逆転できる数少ない優秀なドライバーのひとりだった。極論すれば、カラスでなくオリジナルのS600でも優勝のドライバーだが、それを差し引いてもデビューの50秒差は強烈だった。艶消しの黒で塗られたボディ、鳥の

創設40周年の節目で迎えた 童夢の「終わりと始まり」

終わりと始まりという意味深長な命名で、童夢設立40周年、林みのるさんの現役引退のセレモニーが開かれた。そして予想通り(?)破天荒な祝いの会だった。

TEXT & PHOTO : AKIHIKO OUCHI/大内明彦



自身の足取りを振り返り「それ以下でもなくそれ以上でもない」と実にうまい表現をとった林さん。「現役引退」を信じる者は多くない。



セレモニーの参加者は多士済々。レース業界、自動車業界だけでなく各界からの著名人も顔を覗かせていた。



ホテルの会場内に五花街を再現! 先斗町や祇園町などを設け舞妓さん、芸妓さんを準備しておもてなし。林さん以外誰にこんなことができようか。



林氏台頭の原動力となった最初期の作品、カラスとマクランサ。ともに今回のセレモニーに合わせ復刻されたモデルだが、いずれも林氏自身が参画し陣頭指揮を執った場面もしばしばあったとか。童夢が世界的に知られるきっかけとなった童夢 零も展示され、セレモニーに花を添えていた。

童夢発展の過程で、童夢に対して貢献のあった人物に対し、林みのるさんから感謝の辞と記念のシリアルナンバー入り腕時計が贈られた。



童夢創設40年、そしてこれまで童夢を率いてきた林みのるさんの引退セレモニーが、7月15日、林さんと童夢のお膝元である祇園祭真つ最中の京都で開かれた。

ホテルのバンケットルームをいくつか借り切ったセレモニーは、会場内に先斗町や祇園町を設け、そこに舞妓や芸妓のお姐さん方を配してもてなすという、いかにも京都の「遊び人」らしい林さんの嗜好が生かされた華やかな演出だった。

さらに広い交友関係を示すように、レース界、自動車業界から多数の関係者が顔を連ねていたことに加え、各界からも著名人が訪れるという盛大な規模のものであった。

依然として血気盛んな林さんの引退という事態は、聞かされた側は一樣に大きな驚きと受け取っていたようだが、そこはよくしたもので、そのうち何か始めるのではないかとという憶測が多数を占めていた。

セレモニーは、ご本人の創作活動の

始まりから童夢の創設、そしてレース、スーパースポーツカーの開発などを経て現在にいたるまでの活動が紹介され、これまで童夢に貢献のあった方々に対し、シリアルナンバー入りの記念腕時計が贈られるひと幕もあった。

また、京都出身で古くから林さんと童夢と密接な関係を持ち、今年5月に亡くなった松本恵二さんの追悼セレモニーも設けられ、松本さんの活動が日本のモータースポーツ史とまるっきり重なっていることが改めて示されていた。

印象深かったのは、ご自身がこれまでの活動を振り返り「これ以下では不満足、これ以上は無理」と述べたことだった。ほどほどの手応えと自信、しかし完全ではないという、したたか度バイタリティーを感じさせるコメントだった。

セレモニー会場の入口には、この日のために復元されたカラスとマクランサが2台並べられ、さらに建物のメインエントランス横には童夢の名を一躍世界に広めた「童夢 零」も展示され、はた目にもかなり気合の入った「引退記

念パーティー」であることが伝わってきた。

一方の童夢は、米原の風洞施設を売却したり、童夢カーボンマジックを東レに売却したりと、組織を再編して新たな一歩を踏み出したばかりで、今回のセレモニーでは、高橋拓也新社長就任の紹介も同時に行われた。

高橋新社長は自動車業界の出身でなく、経営者としての手腕を買われた結果の抜てきということだったが、新型スポーツカーの開発プロジェクトなど前向きな姿勢を示していた。今後の童夢、要注目である。

林みのる／童夢としての活動は半世紀にも及び、どの時代もコンストラクターとして主導的な立場で活動を展開してきたが、やはり核となるのは「カラス」だろう。何もなかった時代に和製コンストラクターの口火を切り、モータースポーツ界発展の一里塚を築いた功績は大きい。もし、カラスとマクランサがなかったら、日本のレース界はどうなっていただろうか?

The Vintage Gallery Monument of the glory

時代感を彷彿とさせる
手塗りのマットブラック

カラス



可能な限りスムーズな空気流の中を進む、ファストバック形状のハードトップとしたのはこうした発想によるものだ。千葉ナンバーは車両が浮谷(市川市在住)のものである証し。

①テールエンドまでスムーズに流れ落ちるファストバック形状のハードトップを製作。そのテールエンドにはリアを抑え付ける効果を狙ってアルミ製リアスポイラーを装着。②垂直面で形成されたS600のオリジナル形状に対し、カラスはノーズ長を延長、さらにくさび形とすることで空気の中をスムーズに突き進む形状を採用。艶消しの黒は黒板用の塗料を使用したという。③④キャビン内はとくに目立つ改造は行われていない。軽量化のためフロアカーペットなどはすべて取り払われているが、ダッシュボード回りやドア内張りもオリジナルがそのまま使われている。第2回クラブマン鈴鹿レースミーティング参戦時はGTクラスでの出場だったため、ダッシュボードやドア内張りには手が付けられなかったのだろう。まさにカスタムレーシングの草分けだった。



くちばしのように突き出たノーズ。まさにカラスとは言い得て妙だったが、浮谷の死後もカラスは進化し、ついにはS800(時代はS600からS800に)のオリジナルボディを降ろして独自製作のFRPボディを架装するマクランサにまで発展。

独立したスチールフレームを持つホンダSシリーズならではの手法だったが、FRP成型とはいってもバスタブが関の山だった時代に、抑揚のある自動車のボディ、それもレーシングカーのボディを製作するというのは、かなりの冒険だったようである。実際、試行錯誤の連続だったことを、林は自伝で語っている。

こうした意味でのカラスは、まさにカスタムレーシングカーの先駆けといえる存在で、いくつものレーシングコンストラクターが誕生するきっかけに

もなっていた。もちろん、林自身も75年に「童夢」を設立して、レーシングカーやロードゴーイングGTカーを世に送り出す足取りをたどっている。

その林が、童夢設立40周年、自身の現役引退のセレモニーに合わせ、カラスの復刻を計画したわけである。もちろん、復刻作業の先頭に立ったのは林自身だったことは言うまでもない。

印象に残ったのは、間近に置いて撮影作業に臨んでみると、当時の手作り感が意図的に残され、なかなか時代感を伝える仕上がりだったことだ。林に言わせれば、現代の技術で再現すると精緻になり過ぎ、当時とは雰囲気異なる車両になってしまう、とのことだった。手作りによるあまい感じ、これがカラスだという。半世紀前、発展初期のレース界に新境地をもたらしたクルマ、その意味は大きい。(文中敬称略)

CAR SHOW
ENTRY START!

いよいよお台場へ!
9月9日より
第1次エントリーが始まります!

Go to STANCE NATION JAPAN 2015 11/15 TOKYO ODAIBA

STANCENATION Japanとは、アメリカの巨大スタンス系サイト「STANCENATION.COM」とGEIBUNSHAのカーマガジン6誌がコラボするカーショーのこと。2015年最終戦はいよいよ東京・お台場へ上陸します。9月9日より第1次エントリーをホームページ上で開始。画像と書類審査の通過車のみ当日の本エントリーが可能というシステムです(よって先着順ではなく10月7日まで応募期間あり)。6誌の各ジャンルからアナタの愛車にマッチするエントリー枠をご応募ください。

まずは公式HPへ!

www.stancenation-japan.com

Stancenation
EST. 2010

Stance

custom car

VIPCAR
mobile magazine

CS

Nostalgic SPEED ハチマル-O-

PRESENTED BY STANCENATION.COM&GEIBUNSHA

STANCE NATION JAPAN

G Edition

11/15
2015

TOKYO ODAIBA



東次郎さんが活躍した船橋サーキットを模したディスプレイ。ダンロップタイヤのアーチもちゃんと再現されていた。



入口右手の展示ケースには、レースで獲得したトロフィーやカップ、盾などが、有名なポートレートとともに並べられていた。



表彰台で来ていたジャンパーと同じものを、当時の写真とともに展示。実際に本人が着用したものではないが、半世紀の時を感じた。



自動車専門誌に寄稿した直筆原稿と名刺。オートスポーツ誌に掲載された「スズカサーキットの攻略法」は、当時のバイブルとなった。



会場で流されていたオリジナル映像DVD(定価1000円・税込み)は、現在でも購入可能。直接ルーチェへ問い合わせさせていただきたい。



60年代、夢と青春の軌跡 浮谷東次郎展が開催される

伝説のレーサー、浮谷東次郎の没後50年となる今年、縁ある車両を集め、資料を展示した企画展が名古屋で開催された。本人の息吹が感じられるような、みごとな会場演出だった。

TEXT & PHOTO: NOSTALGIC HERO/編集部 COOPERATION: auto gallery LUCE/アウトガレリア ルーチェ
TEL052-705-6789 <http://www.luce-nagoya.jp/>

浮谷東次郎。若き日の林みのるさんとともに、濃密で短い青春時代を過ごした希代のレーサーは、すでに伝説の人物となつて久しい。その人となり当時の活動の様子を余すところなく表現した企画展「TOJIRO 60s 夢と青春の軌跡、浮谷東次郎と船橋サーキットの伝説」が、6月13日から8月30日までの会期で、名古屋市長東区にあるギャラリ「アウトガレリアルーチェ」で開催された。

写真、トロフィーなどはもちろん、寄稿していた自動車雑誌向けの書き原稿、名刺まであった。「私の父親が、もともと東次郎さんの父、洗二郎さんと知り合っていて、今回は姉の朝江さんに多大な協力をいただきました。没後50年がたち、東次郎さんの存在をこれからの世代の人たちに伝えたい、という朝江さんの意向もあり、この企画展が実現しました」と話すのは、アウトガレリアルーチェのディレクター、平松正光さん。大きなパネルには、東次郎さんの幼少頃の姿からレーサーとして活動していた時代までの記事がまとめられており、読み応えある内容となっていた。もし、東次郎さんが生きていれば今年73歳。日本のレース界は、彼の影響を強く受けていた、かもしれない。



展示物に合わせて企画展の価値を上げていたのが、パネルに書かれた東次郎さんのヒストリー。たくさん集められた写真も、印象的なものが多かった。



当初私家版として出版された書籍「むしら1500キロで、実際に東次郎さんが乗っていたクライマックス(1959年式)の同型車も展示されていた。