

# car

## MAGAZINE

TOP NEWS: 21世紀の“狼”ロータス・ヨーロッパ登場!

第332号カー・マガジン2月号 第28巻第2号 平成18年2月1日発行 毎月1回1日発行 昭和56年4月2日第三種郵便物認可

332

FEB  
2006

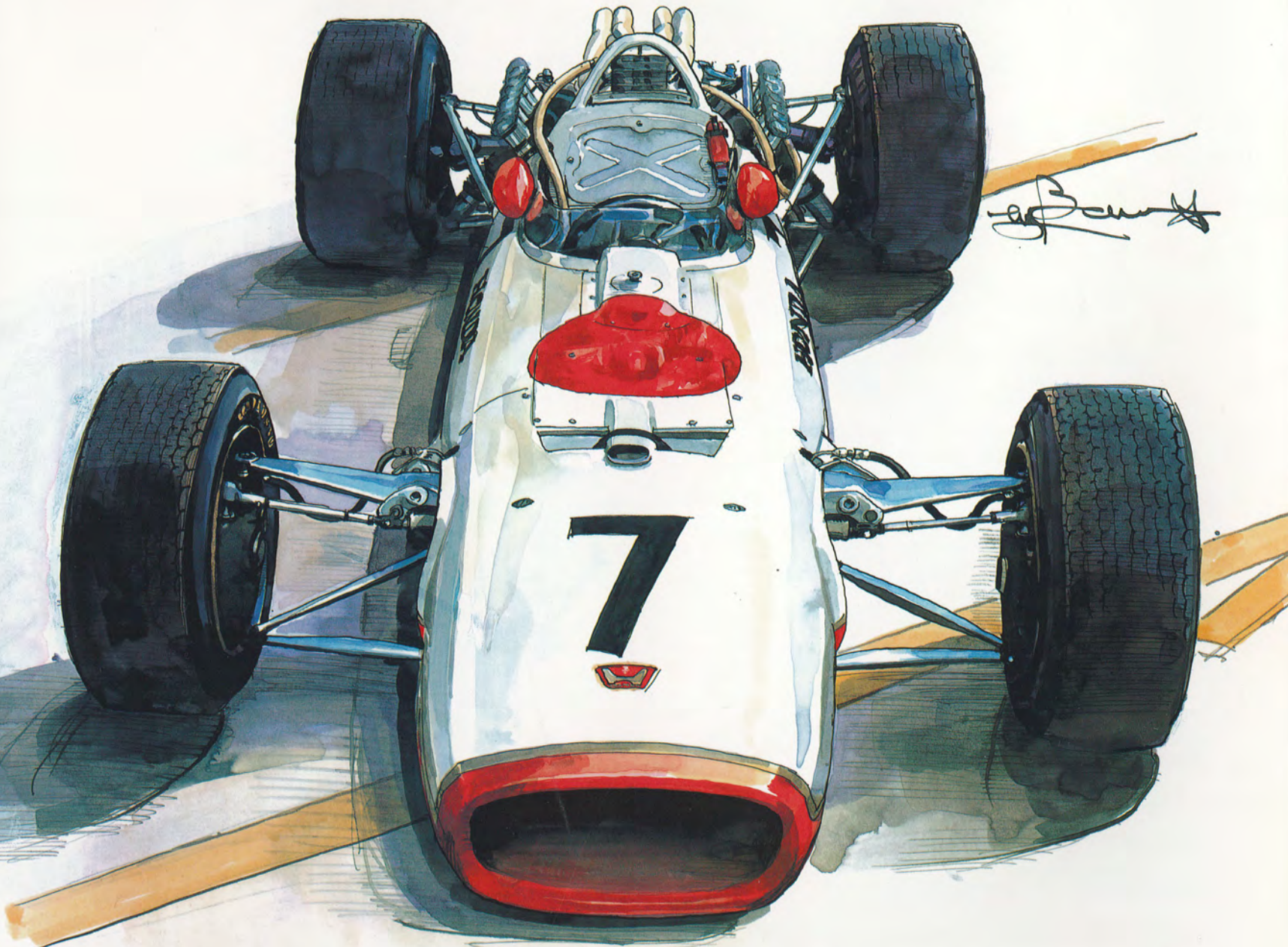
There is no life without cars



TOP FEATURE: 100 DORO 2006

# 100万円でドロ沼に陥る!?

今しか買えないレア物'60s、極上'80sを探せ!



2nd ISSUE: MACRANSA PANIC STORY

林みのるに訊く、カラス〜パニックの真実

+UCM: ポルシェ911カレラ2

FIAT 500 / CITROËN GS CLUB BREAK / BMW 2002tii / ALFA ROMEO 2000 BERLINA / MGB MkI / VW 1600 BRAZILIA

LANCIA TREVI VX / CITROËN CX 2400 PALLAS / JAGUAR XJ6L / HONDA CITY TURBO II / MACRANSA PANIC / RANGE ROVER SPORTS

VW POLO GTI / VW GOLF PLUS / BUGATTI T35C / HONDA RA273 / MATRA MUSEUM / SUNBEAM ALPINE

**ホビダス**  
趣味の総合サイト  
[www.hobidas.com](http://www.hobidas.com)



## MACRANSA Panic

# Panic

「すべての始まり」

林みのるが語る カラス — パニック・ストーリー

“カラス”と呼ばれたモディファイド・エスで、黎明期の日本レース界に衝撃をもたらした若干19歳のレーシングカー・デザイナー、林みのる。TOJIRO II/Ⅲ、マクランサ、クサビと意欲的な作品群を送り出してきた彼が1971年に発表したフォーミュラ・ジュニアが、“マクランサ・パニック”である。しかしこのマシンは、たった1度のレースに出走したのみでその役目を終え同時に林自身も暫くの間、レース・フィールドから姿を消す。以来34年間にわたり行方不明となっていたパニックが、再び林の手元に戻り、今年見事にレストアされて蘇った。

text: Yoshio FUJIWARA (藤原彦雄) photo: Junichi OKUMURA (奥村純一) / San'ei Shobo  
editorial design: H.D.O. (堀口デザイン事務所)  
取材協力: 株式会社 童夢 (URL: <http://www.dome.co.jp/>) / CLUB SPRINT  
special thanks: Nobuhiro YAMANAKA (山中信博)



藤原彦雄 Yoshio FUJIWARA

物心つく前から両手にミニカーを握り締め、文字はクルマの名前から覚えるなど、自動車純度120%で育った33歳。5歳の時に地元タミヤ模型が入手したタイレルP34を間近で見えて以来、レーシングカーには異様なほどの関心を示す。これまでまったく評価されてこなかった日本のモータースポーツ史にスポットを当てることがライフワークといいつつも、コーリン・チャップマンに忠誠を誓う本誌副編集長。





その日は薄雲に遮られながらもジリジリとした日差しが照りつける、真夏らしい暑い1日だったという。三重県にある鈴鹿サーキットでは、20人のトップ・ドライバーを招聘して、招待選手と挑戦者でレースを行うという初めての試み、“鈴鹿グレート20ドライバーズ・レース”が開催されていた。

午後2時、鈴なりのグランド・スタンドがざわざわと活気付きはじめた。高原敬武のローラT212、田中弘のシェブロンB19、高橋国光のフェアレディZなどで争われるメインイベント“ゴールデン・トロフィー・レース”を前に、前座となるFJレースが幕を開けようとしていたからだ。

ポールポジションを獲得した高畑吉男が駆るベルコ96A、米山二郎のワールドAC9、矢吹圭造のハヤシ702A、堀雄登吉のアローS1といった面々に続き、スターティング・グリッドに白と青に彩られた見慣れないフォーミュラカーが姿を現わした。エントリー・リストに書かれているマシンの名は、マクランサ・パニック。そしてその傍らには、すでにカラスやマクランサ、クサビといった個性的なレーシングカーを送り出し、新進気鋭のレーシングカー・デザイナーとしてその名を知られるようになっていた26歳の林みのる青年の姿があった。

——今から34年ほど前、1971年8月22日の出来事である。

■

2005年10月、滋賀県の米原工業団地内にある株式会社童夢の風洞施設“風流舎”で我々を待っていたのは、今年で60歳になった林みのる氏だった。

林氏の友人であり、チーム・マクランサの一員としてパニックのデビュー・レースに立ち会った山中信博氏から「行方不明だったパニックが見つかった」という連絡を受けたのは、今から1年以上前の2004年7月のこと。以来我々はそのレストアの過程を追いながら、パニックの足跡を探ってきた。そして約1年に及ぶレストアが終了し、往時の輝きを取り戻したパニックの前で、改めて林氏自身にこの知られざるフォーミュラ・ジュニアについての話を伺うことにした。

### すべての始まり——“カラス”の誕生

1945年、画家である林正治氏の長男として生まれた林みのる氏は、子供の頃から絵を書いたりモノ作りをしたりするのが好きな少年だったという。「子供の頃は一日中、何かを作っているか絵を描いてたよ。ただ人のクルマを写して写實的に描くというより、オリジナルなものを描くって方向だった」

しかし中学時代に級友の鮎子田寛(現INGING監督)が乗ってきたスーパーカブと出会うことで状況は一変する。14歳でまずはバイクに目覚め、16歳になると軽4輪の免許を取得するや否や、クルマにのみこむ日々が続く。

「鮎子田のマツダR360を改造して走り回っていたね。彼はその頃からレーサーになるという確固たる信念を持っていたけど、僕は、具体的な糸口も見つからないまま、レーシングカーを造りたいという情熱を持って余っていたような時期だった」

ほどなく二人は完成したばかりの鈴鹿サーキットに通いつめるようになる。その中で、林氏は生沢徹、本田博俊、そして浮谷東次郎たちと出会う。

「レーサーを目指す連中は、サーキットに遊びに来ているように見えて、それでも、なんか徐々に目的に近づいているように見えるわけ。一方、こちらは手段が見つからず悶々としてるだけ。仲間内の話題も走りについての話題がほとんど。しかし、浮谷と本田博ちゃんだけは、マシンの話にも興味を持ってくれた」

1965年の春のこと、そんな閉塞状況を打破するチャンスが訪れる。彼らは来る5月30日に開催される“第2回 鈴鹿クラブマン・レース・ミーティング”に出場するにあたり、ある作戦を企てるのだ。それが全





#### HONDA S600 "KARASU"

1965.5.30 2nd CLUBMAN SUZUKA MEETING RACE

1965年5月30日、第2回クラブマン鈴鹿レースミーティングのGT-1 1クラス(401~850cc)に浮谷東次郎のドライブで出場した、ホンダS600ベースのスペシャル。記念すべき最初の林作品でもある。空気抵抗の低減を狙ったFRP製のフロント・ノーズとファストバック・ハードトップが特徴。マット・ブラックのボディは、「戦闘機の防眩塗装にしたらかッコ良い」という本田博俊の発案で塗られたもの。

## MACRANSA Panic



林みのる Minoru Hayashi

日本を代表するレーシング・コンストラクター・童夢の代表。今では想像つかないが、パニックを製作している時には、資金を捻出するためあらゆるバイトに精を出し、時代劇のセットの製作から幼稚園の送迎バスの運転、大阪万博のパビリオンの製作までこなしたのだという。年内には風洞施設“風流舎”のある米原工業団地に本社機能が移転することと、相変わらず多忙な日々を送っている。

での始まりだった。

「浮谷と生沢でGT-I、GT-II、T-I、T-IIの4クラス全制覇しようって話になった。というのも1レース毎に10万円ほどの賞金が出ていてね、当時としてはそれはもう大金だったから全部頂くことにしたんだ。ただGT-Iに出られるクルマがなかったから、浮谷が買ったばかりのホンダS600を改造することにした。もちろん頭の中にはいろんなビジョンがあったけれど、10万円の賞金狙っているのにそれ以上掛けたら意味がないから予算は6万円で折半ということにしてね。なんでオレが3万払わないといけなんだ？って疑問はあったけど」

レースまでに残された時間は約1ヶ月。何はともあれ、その日から作業は始まった。当時すでに“子供の科学”を読んでFRPの存在を知っていた林氏は、迷わず当時最先端の素材であるFRPを使ったファストバック・クーペへの改造を考える。といっても当時若干19歳の林氏は浪人生の身。しかもレーシングカーなど作ったことのない素人だった。「FRPなんて要は混ぜるだけだからね、何とかなるだろうと思ってた。そこで京都で一番大きな塗装屋さんに行っただけ、材料を仕入れようとするんだけど、お店もFRPなんて知らないから相手にしてくれないわけ。でもしつこく聞いていると親切なおじさんが一人くらいいるものでね、もうその人に食いついて(笑)。ただFRPは高く6万円なんかじゃ足りなかったから全部借金。とにかく当時はクルマを作ってみたくって目先の欲望が優先だから、収支なんか二の次だった」

林氏はまずS600の寸法を採寸することから始めた。しかしエンジンやサスペンションの改造をするためS600がすぐに工場に預けられることになり、手元にはダンボールにS600の断面を写したものが残されただけだった。

「まずノーズの型を石膏で作ることにしたのだけれど、硬化するとヒビができるんだ。でも時間がないからそれを埋めて磨いて型にした。一方ルーフは友達で紹介で木型屋さんに作ってもらって木型を作り、それをベースに石膏でメス型を抜く予定だった。ところが石膏がグチャグチャになってしまっただけ。作り直す時間がないものだから木型に直接FRPを貼って作ることにした。この木型はかなり精度良く造ったものだけど、オス、メスが逆だから出来上がったサイズが違う、裏表が逆だわ……」

困難はそれだけでは終わらなかった。

「FRPを混ぜるのに最初はスポイトで分量を量りながらやっていたけど、あまりに時間がかかるんで、目分量で硬化剤入れて失敗したら、ポツ！と膨らみすぎてしまっただけ。しかも臭いがキツイから行く先々で追い出されて。最後はトラックの荷台の上で作っていたんだけど、トラックも早く返せって言われて、自宅に持ち込んだ。ただFRPって痒いものだから知らないから、もう大変だった」

そんな苦勞の甲斐あって、第2回 鈴鹿クラブマン・レースに林氏最初の作品となるレーシングカーが姿を現わした。最後の仕上げを手伝っていた本田の発案でマット・ブラック1色に塗られたそのクルマには“カラス”という愛称が付けられていた。



生憎の小雨交じりの天候の中、カラスは予選で2位を獲得する。そして決勝のオープニング・ラップ、トップで飛び出した高橋利昭のミニ・クーパースがスピントに乗り上げてトップに躍り出ると、そのまま独走で優勝を飾ったのである。

「そもそもルーフを裏返しに造ってるくらいだから全然納得してないよ」

林氏はカラスについてそう述懐するが、なにはともあれこの瞬間に人生の歯車は音を立て確実に回り出したのである。

## 理想と現実の狭間で

「カラス作ったあと、いつもの日常に戻って、車好きの集まるいつもの喫茶店でぶらぶらしていたら、矢吹圭造というアマチュアレーサーが尋ねてきて、不思議な人物を紹介してくれた。初対面でききなりS600と場所を用意するから、ニュー・マシンを作ってくれていいことになって、渡りに船の話ですぐに飛びついた。ただこの時は、あまりの痒さにFRPは懲りてたのでアルミで作ろうと決意してたけどね。早速職人さんを紹介してもらったんだけど、叩けるってだけのレベルで、かなり直線的なモノしか出来なかった。でも、外観だけではなく中身もかなり改造してね、結構軽量化もできていた」

こうして2つ目の作品が完成に漕ぎ着けようとした時に事件は起こる。1965年8月20日、鈴鹿サーキットで練習走行中、コース・サイドに現れた人を選けようとした浮谷のS800はコース脇の外灯に激突。翌日非業の死を遂げてしまうのだ。そしてこの時完成したマシンは、浮谷の死を悼んで“TOJIRO II”と名づけられることになった。

「あまりに色んなことがありすぎたから、なんか彼とはすごい長い付き合いのように感じるんだけど、振り返ってみると本当に短い間の出来事なんだ」

しかし感傷に浸っている時間はなかった。林氏は矢吹の依頼で翌年の第3回日本グランプリに向けてニュー・マシンの製作にとりかかる。

“TOJIRO III”と呼ばれたマシンは、ハニカム構造のFRPツインチューブにウレタンフォームを充填したセンター・モノコックを中心に前後サブフレーム取り付けたシャシーをもつ、これまでのモディファイド・エスとは一線を画す本格的なもので、エンジンはアメリカのジャドソン製スーパーチャージャーを取り付けたS800のDOHCユニットの位置を下げ搭載する予定だった。

「僕にとって、レーシングカーを造るということはシャシーから造るということだった。だからこの時は、当然のようにモノコックの設計から始めたが、とにかく、今まで紙の上では1万台以上の設計経験があるので、あれもしたいこれもしたいと高望みをして、結果的に初体験山盛りの上手くできたからお慰み的な無謀なチャレンジになってしまった。エンジンも下げられるだけ下げることが前提にボディを製作していたら、肝心のFRPモノコックが、反るは歪むは膨らむは固ま

らないは、完全に失敗して、やむなく、そのモノコックをS800のフレームに載せて作るようになった。でもここが僕の姑息なところで、最初からモノコックの下にフレームに合わさるように溝が切ってあったんだよ。どっかでこうなることを予期していたのかもしれないけど、おかげでクルマは完成した。ただ当初の低いエンジンの計画どおりにボディを作っているから、エンジンがボコッと飛び出てしまったけど」

こうして1966年5月3日、富士スピードウェイで行われた第3回日本GPのエキシビジョン・フォーミュラ・レースのグリッドに、横山靖史のドライブするTOJIRO IIと矢吹圭造がドライブするTOJIRO IIIが並べられ

### TOJIRO III

1966.5.3 3rd JAPAN GRAND PRIX  
第3回日本GP参戦を目的に開発されたグループ7カー。センター・モノコックをもつFRPボディにS800のエンジン(スーパーチャージャー付)を積む。グランプリのメインはグループ6規定で争われていたため、TOJIRO IIIはTOJIRO IIとともに、フォーミュラが走る“エキシビジョン・レース”での出走を余儀なくされた。(写真左)

### TOJIRO II

1966.5.3 3rd JAPAN GRAND PRIX  
カラスを製作後、矢吹圭造のオーダーにより製作されたS600ベースのスペシャル。1965年8月22日に開催された第2回KSCC 1時間自動車レースでデビューした際には、アルミ製のクロズド・クーペ・スタイルだったが、翌年に開催された第3回日本GPの時にはこのようなオープン・ボディに改装されていた。(写真右)



## 東次郎のカラス—— それがすべての始まりだった。



レグランドMk4は、1966年の第3回日本GPにエントリーするも出走できなかった日野サムライのベースとなったクルマとして有名だ。スベース・フレームのシャシーにクライマックス直4などあらゆるエンジンを搭載できた。クサビはこのクルマのパーツを流用して製作された。写真は今年のラグナ・セカを走るオリジナルのMk4。

### MACRANSA KUSABI

1970.4.19 JUNIOR7 CHALLENGE CUP RACE

1970年の東京レーシングカーショーで発表されたグループ7カー。当初はコンレロ・チューンのアルファGTAユニットを搭載していたが、HONDA1300のエンジンに積み替えられ、4月に開催されたジュニア7チャレンジカップに田中慶治のドライブで出場。クラッチ・トラブルで13周リタイアに終わっている。写真は本邦初公開の珍しいカラー写真。後ろを走るのは常陸昭司の高島屋カローラ。





「マクランサは、この出来損ないのTOJIRO IIIのボディ部分を、ほしいと言う人に分けてあげていただけだからね、もう不良品もいいところ。エンジンの飛び出したマクランサを見るのは本当に恥ずかしかったけれど、ほしいといってくれる人がいるのも嬉しくて、結局、頼まれたら作ってあげていたね。でもこんな僕の作品ではないよ。見るのもイヤだね」

## クサビで切り開いた新たな世界

1968年になると林氏は上京し、三村信昭/建治兄弟が設立した“エヴァカーズ”を手伝う傍ら、まったく新しいコンセプトのレーシングカーの開発に取り掛かる。

「クサビは'69年のグランプリを前にして“みんなくさび型くさび型って言うけれど、ちっともくさび型じゃない。これぞくさび型ってマシーンを造りたい”って単純な思い込みから始まったプロジェクトなんだ」

このクサビはそれまでのマシーンとは違い、ホンダ・エスではなくアメリカのレグランドというシャシー・コンストラクターのレースカー、Mk4のパーツを流用して作られたミッドシップ・レーサーだった。このレグランドMk4というクルマはピート・ブロックが第3回日本GPに持ち込んだ、日野サムライのベースになったことで知られているクルマである。

「本田博俊を通じて知り合いにあった金古真彦がアメリカのアートセンターに通っていてね。彼は東京レーシングカーショーでライザGTRってクルマを発表したり、縁があって童夢USAの社長を勤めることになる人物なんだけど、その同窓生がピーター(ピート)・ブロックだった。そして金古がピーターを通じてレグランドのおっさんと知り合いになってね。“こんなシャシーがあるよ”ってカタログを送ってきたのがきっかけだった」

こうしてアメリカから取り寄せたパーツを使い、川崎に移転していたエヴァカーズの工場の片隅でクサビの製作はスタートした。しかし、資金難でその工



**MACRANSA PANIC**  
1971.8.22 SUZUKA GREAT20 DRIVERS RACE  
マクランサ・カーズ名義で発表された最後の作品。1970年より正式に施行されたFJ360/500規定にあわせ開発されたフォーミュラ・ジュニア。エンジンはN360をベースとしたヨシムラ・チューンの500ccユニット。写真はレースの当日、プラクティスの出走前と思われる1枚で、クルマの左側に座るのは元チーム・トヨタの大坪善男。

程は困難を極めることになる。

「レグランドから1台分はサンプルとして格安で送るよってことになった。でも僕としてはキャリパーとかどうしても作れないパーツが欲しいだけで、シャシーをそのまま使うつもりはなかったから、結局、使いたいところだけ残して送り返した」

結局、目標であった第4回日本GPまでにクサビは完成せず、林氏は京都に舞い戻ることになる。

「最初はコンレロ・チューンのアルファGTAのエンジンを積んでいたんだけど資金難から手放し、そこらにあったホンダ1300のエンジンを載せようとしているような状況だった。その時に以前マクランサを買ってレースに出ていた田中慶治(現JIM GAINER代表)が訪ねてきて“これ速いの?”って聞いたら“速いよ”って(笑)。そこで彼が買ってくれたおかげで完成までこぎ着け、借金も清算できた」

そのような深刻な資金難を反映して、クサビには徹底的なコスト対策が施されていた。その代表的な

例がアクリル板を用いて製作されたボディである。

「厳密に言うと本来、自動車に平面はない。平面に見せるならちょっとプラス面をつけないと凹んで見えたりするわけ。でもそういうことに時間を掛けられない。大体、予算的には2か月分の家賃しかないんだから、その間に造らないといけなわけ。だからボディは木型屋で作ってもらったコーナー用のサッシュとアクリル屋で切ってもらったアクリル板を張り合わせて一気に作ったって感じ。なんでアクリルで作るかという面を出さなくてもいいから。表面をツルツルに仕上げるのがものすごく手間だったんだ。やっと組みあがった夜、アクリルの表面の艶やかさに満足して帰ったら、翌朝、手伝ってくれていた鴻池(鴻池スピードの故 鴻池康禎)が、夜中のうちに、気を利かせてサフェーサー吹いててね。何してんだ! これじゃ、また磨かなくちゃならないじゃないか! なんて怒ったこともあったね」

1970年に“マクランサ・カーズ”という名目上のコンストラクターを立ち上げた林氏は、3月6日から開催された第3回東京レーシングカーショーにクサビを出品する。そして4月19日に富士スピードウェイで行われた“ジュニア7チャレンジカップ・レース”に田中慶治のドライブで出場。7位でフィニッシュしている。

## 知られざるパニックの真実

1970年になると、林氏以外の市井のシャシー・コンストラクターも活発に活動するようになる。鈴木鋳金(ベルコ)、レーシング・クォーター、エヴァカーズ、そして従兄弟の林将一率いるハヤシ・カーショップなどだ。特にこの年からJAF国内競技車輛規則に掲載されたFJ360/500(軽自動車のエンジンを利用したフォーミュラ)は、彼らにとっての主戦場となっていた。

カラスのデビューから早5年、25歳になっていた林氏は、次なる目標をこのFJに定めることになる。

「レグランドにはフォーミュラ用のパーツもあるからそ

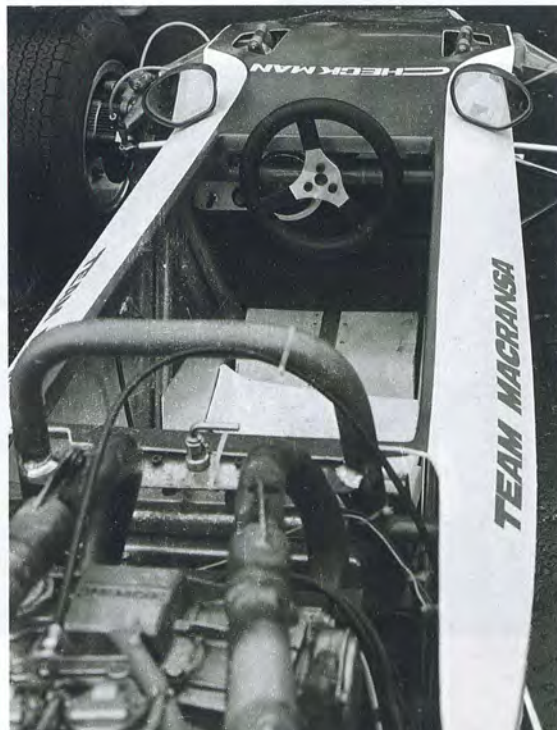


現在は失われてしまっているが、当時、予選/決勝時にはこのようなインダクション・ボットが装着されていた。当時のフォーミュラカーとしては珍しい、最新の装備だった。



シートにはマクランサ・カーズと描かれたお手製のシート・クッションが取り付けられていた。蘭の花を模したマークといい、ただのバックヤード・ビルダーとは一線を画した遊び心が感じられる。

バックのコンクリート、レヴ・カウンタースター、スター・スター・スイッチなどは左奥にまとめて配置される。ステアリングの止まらな部分を外に出すほど低いシイブをもっていることがわかる。





れで何か作れるかなって思ったのと、当時ハヤシ・カーショップを興した将一がFJとか作ってたから、1台作ろうか？みたいなことになったんだと思う。そういえばレグランドをもってきて、ゴチャゴチャ作っているときに将一が遊びに来て、レグランドのマグ・ホイールをすごく気に入って帰ったんだ。それで、まんまマネしてできたのが爆発的に売れた“ハヤシ・ストリート・ホイール”なんだよ」

のちに“パニック”と名付けられることになるフォーミュラカーは、こうしてハヤシ・カーショップの一角を借りて、作りはじめられることになる。

「前面投影面積は小さいに越したことないから、低く小さくというのが基本コンセプト。とはいえポジションはちゃんとモックアップを作って自分に合わせてたから、当時は僕でも乗れたはず。まあ今にして思えば仕上げとかはともかく、このクルマは端から端まで創意工夫に溢れているよね」

林氏の言葉どおり、パニックではクサビで具現化したウエッジシェイプと徹底したコスト削減を踏襲して設計されることになった。

「スペース・フレームを図面化した段階で、各パイプの当たる角度を割り出してエンドミル加工を施す。こうすればパイプ同士が意図した角度でしか繋がらないようになる。そういうパイプで組んだ板を左右2枚作

って、その間を同じくエンドミル加工したパイプでつなげれば、もう他のカタチにはならないわけ、理論的にはね。もちろん溶接の熱で多少変形することはあるけど。そうして組んでしまったら、特殊な定規を作っておいて、ピックアップ・ポイントだけ決めて溶接してしまうって方法を使った。これは定盤や治具を作る金ない故の苦肉の策。昔はそういう場合、ゴツイH鋼を買ってきてそれを治具代わりにしたものだけど、H鋼買う金もないんだから。確かにエンドミル加工する金はかかるけど、圧倒的に安く早くできたね」

このクルマのフレームは独立前にハヤシ・カーショップで働いていた鴻池康禎が溶接したという。一方のボディは京都の野原(!)でやはりアクリル板から作っていて、それぞれ完成したフレームとボディは林氏の旧知の自動車屋修理工場の真向かいにある農機具小屋に運ばれて組み立てられることになった。

当時、パニックの製作を手伝ったひとりであり、今回のレストアを指揮することとなった山中信博氏がプロジェクトに合流したのはそんな時だった。

「確かシャシーとボディが運ばれてきた時やね。パニックという名前は“FJ”レースをパニックに陥し入れる”って林さんが言った気がするけど」

彼らが目指していたのは、冒頭で紹介した1971年8月の鈴鹿グレート20。しかしその1週間前になって



山中信博 Nobuhiro Yamanaka

「林さんに最初にあったのは、ヤブさん(矢吹圭造)のクルマを作っていた時。僕は中一でね。弟の正史君と遊ぶつもりがいつの間にかこっちの道にハマってしまった」そう語る京都在住のエンジニア、山中氏。以来林氏と行動をともにし、その後初代パニックエンジニアリングの立ち上げに参加した経歴をもつ。林氏からの依頼を受け、パニックをはじめとする旧作品群のレストアをプロデュースしている。

MACRANSA Panic  
Panic

午前中に行われた予選の場面と思われる写真。予選の開始早々、ヨシムラのエンジンがブローし、急速ノーマルのN360ユニットに積み換えられることになる。クルマの後方に立つ短髪の男性が若き日の解良喜久雄。鈴なりのグランド・スタンドに注目。

限られた予算で製作されたFJは  
隅々まで創意工夫に溢れていた。







MACRANSA Panic  
**Panic**

珍しいリアからのカット。決勝時のエグゼースト・パイプが2本出しのスタイルだったのがわかる(レストア車は1本出し仕様)。予選でエンジンを壊したパニックは360ccユニットに積みかえられ最後尾からスタート。しかしあと2周を残してリタイアとなった。

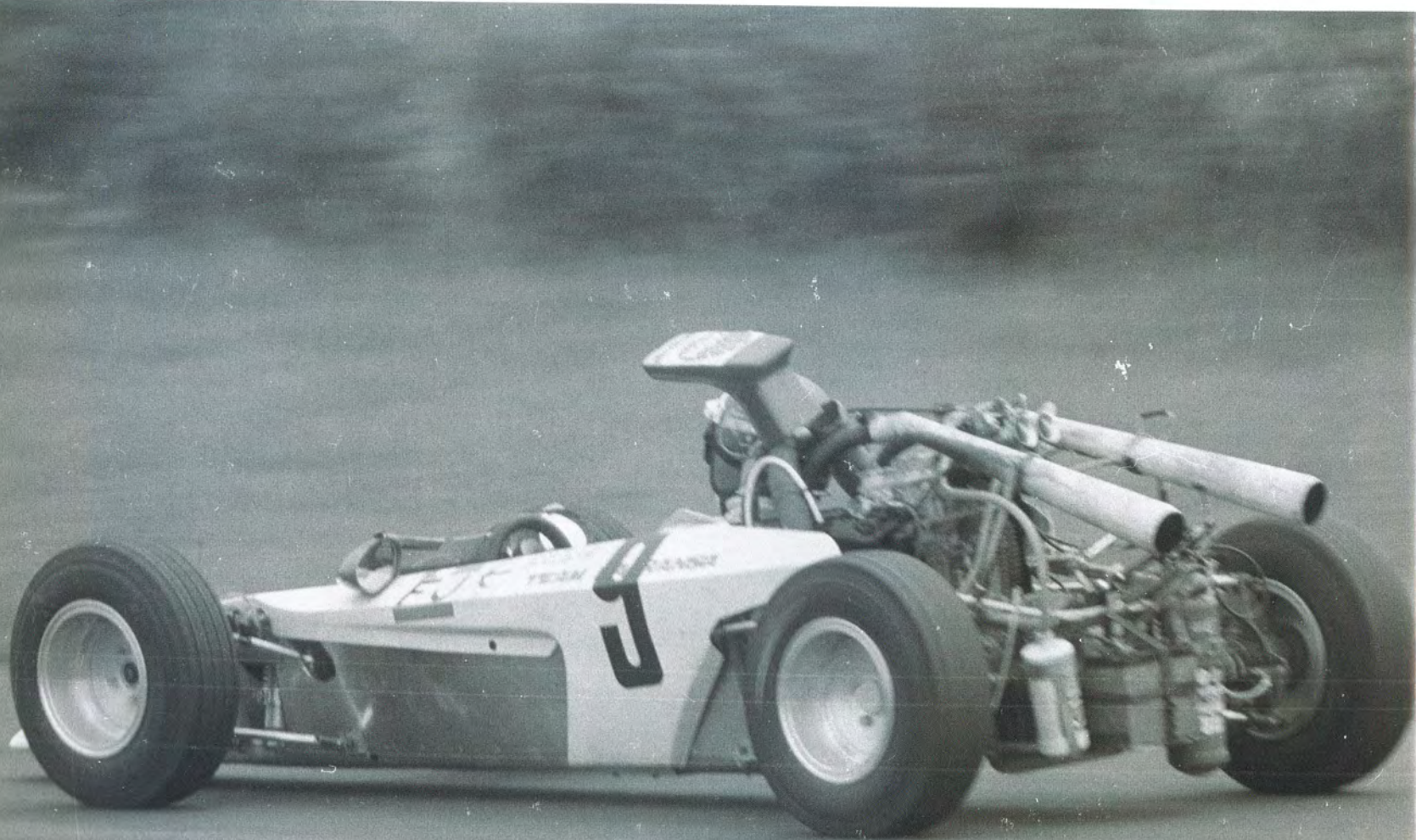
ヘアピンを通過する大坪のマクランサ・パニック。狭いパニックの cockpit に大坪の身体が収まらず、先に紹介したオリジナル・クッションを外して乗ったというエピソードが残っている。

もクルマが完成する目処はまったくたっていなかった。「レースの2~3日前になって、もう間に合わないってことで東京からオケラ(解良喜久雄 現INGINGテクニカル・ディレクター)を呼んだ。"京都遊びにおいてえ"って。で、物見遊山できたアイツをそのまま工場に監禁して手伝わせたんやね。ダメされたって言ってた割には作業服もって来てたけど。それでヨシムラから買ってきた500ccのN360のエンジンを積んで、いざ完成という段になったら、カウルとエンジンが干渉して収まらないことがわかった。そこでなんとかマウントの位置を変えて収めようと策を練っていたら、オケラのヤツが"こんなじゃレースに出られないから切るぞ!"って。テールまでキレイに伸びたウエッジシェイプのボディを切ってしまった」

山中氏も当時の状況をよく覚えている。「とにかく徹夜で作って完成したけど、どうやって運ぶの? って聞いたら誰も考えていなかった(笑)。急速その場でオケラがトレーラーを作ったんだよね」

完成したパニックは、制約された状況とはいえ当時としては斬新なフォーミュラカーとして仕上がっていた。しかもそれを駆るドライバーには、元チーム・トヨタのドライバー大坪喜男が選ばれた。

「坪ちゃんは昔から仲良かったからね。彼がちょうどワークスを辞めた時で、遊びに来る? って誘って乗ってもらったんだ。当時はスターティング・マネーなん





なかったし、ドライバーは金をださないと乗れないって時代だったからね。マクランサの時なんか乗せてやるから金を出せ！しかも手伝えてもんだよ。まあ彼はプロだったから、そういうことは言わずに乗ってもらったけど」

シェイクダウンもしないまま挑んだレース当日。しかしいきなり午前中のプラクティスが始まるや否や林監督率いるチーム・マクランサは出鼻を挫かれる。なんと虎の子のヨシムラのエンジンがあっけなくブローしてしまったのだ。

「動き出したらいきなりヨシムラのエンジンが壊れた。それで途方に暮れていたら、見るに見かねたRSCの木村昌夫さん(元無限 専務)が、チューンしたエンジンはないけどN360のテストカーがあるからそのエンジン使っていいよって助けてくれた。Hondaは当時鈴鹿で耐久テストをしてね、その御用済みだったから何万キロ走ったのかもわからない。しかもエンジンをオケラと二人で降ろしたら、エキパイからねずみが出てきて驚いたけど、急いでオーバーホールして間に合わせた。でもそれ以来、いまだに木村さんの子分や(笑)」

もちろん市販車のテストで使っているものだから、エンジンはノーマルの360cc。500ccクラスにエントリーしていたパニックにとって最初から勝負権は捨てたようなものだった。しかしこの日のために寝る間を惜しんで働いてきた彼らにとっては、何よりもスターティンググリッドに就くことが重要だったのかもしれない。その証拠に林氏も山中氏もレースの模様はおろか、それ以降の出来事のことを一切覚えていない。

「スタートしたのは覚えているけど、それ以外の記憶はまったくないね。13周でリタイヤしてる？なんでリタイヤしたのかも思い出せないね」

林氏是这样語る。そしてこのパニックを並べたグリッドの上で、ある決心を胸に秘めていたのだという。「パニックで最後やな……って思った。そもそも6万円から始まったものが、気がつけば何百万の借金になってたし、このまま行ったらどうなんねん！って気持ちだった。しかも何のヴィジョンなくやってるわけだから、こんなこといつまでやっても仕方ないと思うようになってね。今でこそある種サクセス・ストーリーみたいな捕らえ方もあるかもしれないけれど、興味の対象がレースカーだったからまだ救われている程度のもの。母親は息子が大学に行けないのを気に病んで病気になったくらいの人だから、子供の頃から勉強はしないし、レースカー作っていつも借金だらけだし、よく、“なんでみるのはこんな子になってしまったんだろう”と嘆かれていた。だからいつもココソコと作っているような気がして、精神的には結構追い詰められていた。今思うと灰色の青春時代だよ。でも自分の欲求は抑えきれないわけで、それがまたイヤだった」

こうして林氏はそれまでの一切を投げ出す決心を固める。こうしてカラスから続いた“レーシングカー・デザイナー 林みるの”の物語は一旦幕を降ろす。

1978年のジュネーブ・ショーで“零”とともにセンセーショナルなデビューを果たす“コンストラクター代表 林みるの”の物語は、また別の話だ。



人々の記憶からすっかり忘れ去られてしまっているパニックが、再び姿を現わしたのは昨年の夏のこと。その時のことを林氏はこう振り返る。

「突然、将一から電話があったんだよ。“みるのちゃんを作ったFJが埋もれてたで、どうする？”って。聞けばその昔、カーグラフィックで“マクランサ製作記”を書いた村田邦夫のガレージでガラクタの中に埋もれてるのを見つけたってね。“とりあえずカチチにはなってる”っていうから引き取ることにした」

現在パニックは往時の姿を取り戻し、2005年内に

本社が移転する広大な米原の敷地内にある風流舎の中で零、RL81、F105といった歴代童夢作品とともに大切に保管されている。

あれから34年経った今、手元に残る唯一の“非童夢”作品を見て、林氏はどのような感想を持っているのだろうか？最後に訊いてみることにした。

「充分な資金力があつたら、もっとマトモな作品と呼べるものを作っていたよ。情熱は持て余すほど溢れてたんだけど、お金はその1/1000くらいしか使えなかったからね。そういう意味で、作品と呼べるほどのものではない。しかし、こんなものでも作っていなかったら現在はないし、敢えて言えば、作ったことに意味があると言えるだろう。作らないことには何も始まらなかったわけだからね」

## あれから34年がすぎた今、パニックは再び林氏の元にもどった。

現在レストアされたパニックは、童夢の風洞施設“風流舎”の中に歴代童夢作品とともに大切に保存されている。残念ながら一般には公開されていないものの、来春に予定されている、童夢本社屋竣工披露の席で再びその勇姿を見ることができるともかもしれない。





# THE RESTORATION OF PANIC

## 発掘されたパニック——その全記録

1971年以降行方不明になっていたパニックが発掘されたのは2004年夏のこと。ここからは、困難を極めたレストレーションの模様をダイジェストでお届けしたい。

かつてマクランサで日本GPに出場し、その後レッドラインSPLなどのレーシング・スポーツカーを製作したことで知られる村田邦夫氏のガレージでパニックが発見されたのは2004年の夏のこと。林みのる氏に引き取られたパニックは、友人である山中信博氏を通じ、レストアのために三重県鈴鹿市にあるCLUB SPRINTの岡功氏の元に運び込まれた。

1971年のレース後、このクルマがどのような経緯で村田氏の手に渡ったかは定かではないが(1971年11月のAUTO SPORT誌に掲載されたマクランサ・カーズの販売広告が載っているものの、実際に売買はされていないと思われる)、サイド・ラジエーターが装着されたり、イグニッション・コイルが変更されているなど、のちにフロントの2スト・ユニットを搭載したと思われる痕跡が認められる以外、ほぼオリジナルを留めた状態であった。ただし残念ながらエンジン、ギアボックスは失われてしまっていた。

早速、全てを分解、再生する方向で岡氏

はレストアを開始した。極力新品パーツは使用せず、あくまでオリジナル・パーツを使用する方向で進められたため、徹底的なリペアが施されることとなった。よってレーシングカーから流用したブレーキ周りも徹底的にO/H、特徴的なブレーキ・キャリパーも見事に再生に成功した。

一方で困難を極めたのがエンジンを中心としたリア・セクション。というのも資料が極端に少なく、林氏や山中氏ら当時のスタッフの記憶を丹念に導き出し、纏め上げるという手間のかかる方法を強いられた。レストアされたパニックが製作当初のみ使用したという1本出しのエグゾースト・パイプをもつのはそのためである。また今や貴重なNのパーツの調達に関しては、全国各地のエンズージャストの協力のもと実現に漕ぎ着けたという。

こうして約半年の作業を経てシャシーのレストアは行われた。一方アクリル製のカウルは童夢本社でレストアが施されることとなった。ここに掲載するのは、その発掘直後のショットである。



本来搭載されていたはずのN360のエンジンが外されているほか、ロールオーバーリア・フレームに向け、1本パイプが追加されているのがわかる。



長らく屋内保管されていたおかげで、汚れているもののコックピット自体の保存状態は良好。現役時には装着されていたシートベルトが追加されていた。



油温系が追加されていた以外、林氏自作によるステアリングなど、装備品はすべてオリジナルのまま。ステアリング左奥に見える赤いボタンはスターター。



カウルを外すと改めて車高の低さがよくわかる。全体的に致命的なダメージは少なかったが、サイドのパネルは交換が必要ほど破食していた。

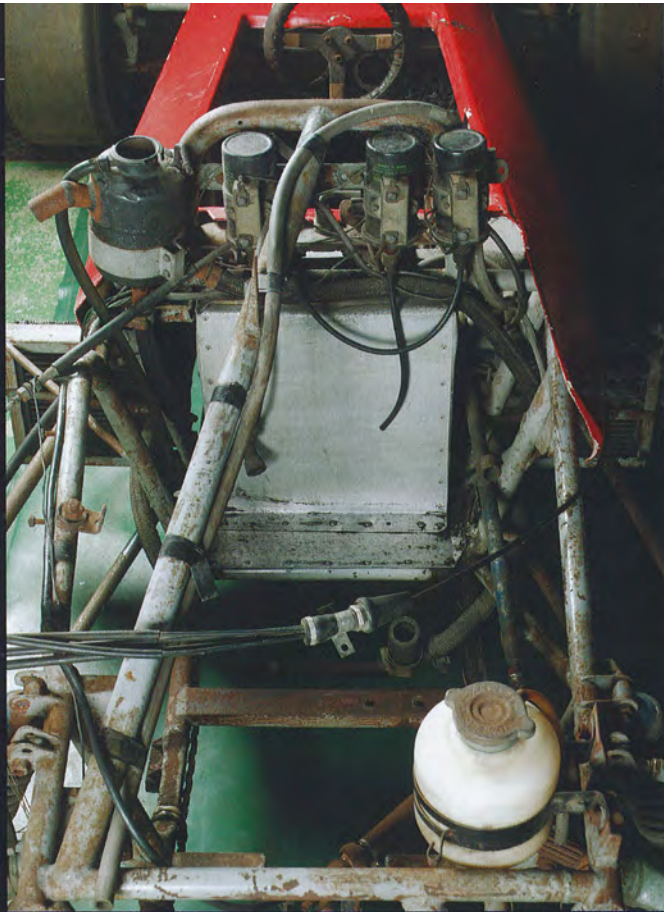


発掘直後のパニック。カウルが赤にリペイントされ、サイドにラジエーターが追加されている以外、ほぼオリジナルのコンディションを維持している。



ご覧のようにパニックのスペースフレームはボクシング・タイプの高さを強くに組まれている。黎明期のJ500にあつては、かなり本格的なものといえた。





ロールオーバーに付けたら、個々のイグニッションコイル、新たに追加されたハイラジエーターなどから、フロントの2ストロークエンジンを搭載されたことと、直にリア・セクシオン、それに合わせて、一部改造されていた。



ペダル類がフロント・アクセル前に位置するフロント・セクション。こちらも欠品は見当たらない。特徴的な形状のトップ・ブリッジに注目。



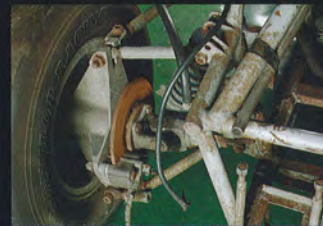
ダブル・ウィッシュボーン式のフロント・サスペンションのアップ。アッパー・アーム、ロッキングアームなどはレグラッド製、その他は国内で自製されたもの。



特徴的なブレーキ・マスターはアメリカのレーシングカート・メーカー、ハート社製。当時は前後ひとつずつだったが、発見された時は前2、後1の3個となっていた。



林氏自作というステアリング・ギアボックスはオーソドックスなラック&ピニオン式。シンプルな構造ながら支持剛性は意外と高い。



4リンク式のリア・サスペンションを後ろから見る。ブレーキ・キャリパー、ブレーキ・ローターなどもハート社製のカート用だ。



2本のラジエーター・アームをもつリア・サスペンションを前方から。サイドにラジエーターが追加されたためにカウルの一部がカットされている。



リア・ホイールの意匠も同じ。タイヤ・サイズはフロント、リアともに160/5.00-10のダンロップ・レーシングが組み合わされていた。



ホルト留めされたアルミ製の2ピース・ホイールはオリジナル。ちなみにレグラッドのマグ・ホイールは後のハヤシ・ストリートのモデルになった。

# MACRANSA Panic

今回のレストアに携わった面々。コックピットに座るのは山中氏。脇に林氏が座る。右奥に立つのがレストアを担当した岡功氏。その隣が作業をサポートした大泉夫妻。



フロントノーズに残されていたPanicのエンブレム。そのロゴデザインは林氏の手によるもの。そのような細かな拘りは林氏作品の特徴でもある。



2004年11月、とりあえず仕上がったシャシーの様子を見るために林氏が鈴鹿のCLUB SPRINTを訪れた。感慨深げにフロント周りを眺める。



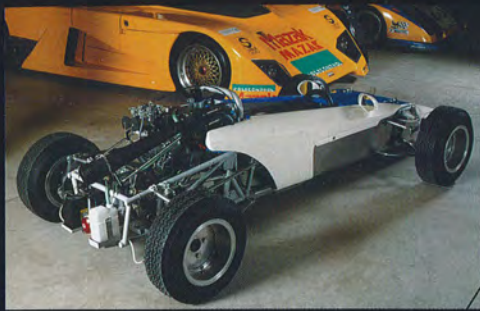
「本来のカウルはこの高さでリアまで伸びていたんだと林氏。当初はオリジナル・スタイルの復元も考慮されたが、レシートは極に厚すことで落着いた。

山中氏の自宅に奇跡的に保存されていたオリジナルのクッションP68参照。レースの際、邪魔だからという理由で外されたものらしい。

「わざわざこんな時間を取って作ったんだね、それをサチユウ(山中氏の愛称)が大切に持っていたのはな。まさかの再会に林氏の胸がはざるよ。」







ラジエーター増設のために切り欠きされていたサイドのカウルもオリジナルのラインに修正された。奥にはRC83C、RL81の姿も見える。

## 蘇ったパニックは いつでも走り出せる状態にある。



今回は動体保存を前提にレストアされたため、エンジン・左側のフレームにオイルクーラーが増設された。オリジナルと唯一異なる部分である。



2005年10月、童夢の風洞施設“風流舎”に収められていたレストア直後のパニック。童夢ワークスの手により見事に修復されたカウリングを得て、往時の輝きを取り戻した。



シートにはオリジナルのマ克蘭サ・カーズ・クッションが、発掘時に装着されていたシートベルト(メーカー不明)は走行時の安全性を考慮し残された。



林氏自製のステアリングも見事にレストアされ、センターには“Panic”のセンターマークも新たに追加された。メーター、スターターもオリジナルをリペアしたもの。



当初搭載されていたホンダ・エンジンの500cc、決勝で使用したイマルの360ccエンジンは失われていたため、当時のホリア・アブ・キートとこれまた貴重な当時モノのCRキャブが組み込んだN360のエンジンが搭載された。ヘッドはブルーボルト・エクソースト・パイプは当初装着されていたという1本出し仕様を再現。



発掘時に失われていたミラーも装着。関係者の証言から、当時付いていたエンゲルマン製のセプリング・マッハ1がセレクトされている。



厚く塗り重ねられていたペイントを丁寧に剥がし、キレイに磨きこまれた“Panic”のエンブレム。'70sっぽい魅力的なグラフィックである。



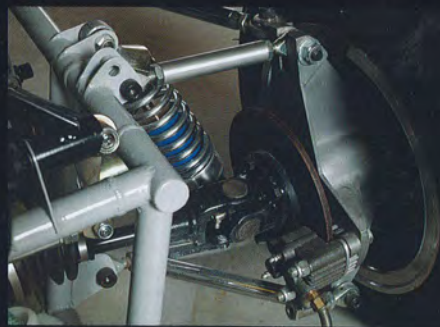
フロント・サスペンション、ブレーキもオリジナルの部品を分解、再生する方向で仕上げられた。ハート製のブレーキソフトはほとんど減ってなかった。



特徴的なストレート・カットのラックをもつ、ラック&ピニオンもオーバーホールして使用。このようにほぼ全てのパーツが再生して使用された。



マスターシリンダーはすでに欠品だったため、3個ともオリジナルを丹念にO/Hした。ちなみに前2、後1の配分となっている。



基本的にリア・サスペンション、ブレーキもオリジナルを分解、再生して組みつけられている。それら全てがマグではなくアルミ製だったことも幸いした。



リア・ホイールもご覧のとおり。奇跡的にホイールは4本ともダメージがなく、歪みなどはほとんどなかったのだそうだ。



キレイに再生されたフロント・ホイール。タイヤはダンロップ・レーシングCR65でサイズは前後とも5.00/L-10。





# Panick

## DRIVING PANIC

### 34年ぶりに咲いた蘭の花

たった1度だけ真夏の鈴鹿を走りぬけたパニック。  
あれから34年がすぎた秋のある日、  
再びパニックはサーキットに戻ってきた。

レーシングカーをドライブするというのはいつも興奮するものだ。しかも今回の相手は世界に1台しかなく、実際にサーキットでドライブした経験があるのは、僕以外には元チーム・トヨタの大坪善男氏しかいないというシロモノなのだから。

童夢の風流舎で対面したときは違い、レストア作業を担当した岡功氏によって、パニックには1971年の鈴鹿グレート20に出場した時のマーキングが施されていた。早速ピットロードに押し出すと、タグでさえ広いツインリンクもてぎのピットロードがいつも以上に広く見える。

早速、岡氏に促されてコックピットに入る。ステアリングにクイック・リリース機構が付いていない時代のマシンだから、乗り込むには相応のコツを要する。おそらくせいぜい170cm前後の人しか乗り込めないだろう。ところが、一旦シートに収まれば、その小さなシャシーから想像する以上に中には余裕がある。ポジション自体はかなり寝そべってはいれるものの、ステアリングやシフトの位置、ペダル周りの配置はごく自然で操作性はいい。しかも明らかに見え難そうな場所についているレヴ・カウンターも美味しい部分だけはしっかり見えるようになっていた。

エンジン、トランスミッションなどのドライブトレインは基本的にホンダN360からの流用。よってクラッチ・ペダルの踏力は軽い。シフトはNと同じHパターン。シンクロメッシュが入っているので、操作に特別な要領はいらない。エンジン自体は当時のボアアップ・キットを組み込み500ccとされ、約45psを発揮しているとのことだから、全盛期のヨシムラ・チューン(60psを発揮したという)には叶わないものの、相応の雰囲気を感じられるはずだ。

ベル・マグナムのあご紐を締め、ステアリング左奥にあるスターター・ボタンを押す。短いクランキングの後に背後でエンジンが目覚め、シャシー全体が心地よいビートを刻む振動に包まれる。今回が実質的なシェイクダウンとなるため、レヴ・リミットは7000r.p.m.に設定した。

カメラカーとともにツインリンクもてぎの本コースに飛び出し、併走する傍らパニックのフィーリングを確かめ

てみる。岡氏から事前に受けていた注意事項は①低速走行が続くとプラグがカブる可能性があること、②レーシングカート用のマスターシリンダーを使用したブレーキが簡単にフェードしてしまうこと、の2点のみ。とはいえ、エンジン自体のピックアップは素晴らしく、むずかるどころかトルクフルで扱いやすい。ブレーキも広いもてぎのコースではエンジン・ブレーキがよく利くので使わずに済みそうなのだ。

カメラカーがいなくなるのを確認してから、スロットル・ペダルを踏み込んでいく。240kgにも満たない車輛重量ゆえ、たった45psながらもヘルメットが後ろに引っ張られるような加速感に襲われる。1コーナー手前の50mの看板で3速にシフトダウン。リンケージ自体実にしっかりとした手ごたえがあるので、短いストロークで確実にシフトチェンジが決まる。今回程度の速度ならダンロップ・レーシングが滑り出すこともなく、弱いアンダーステアのままコーナーをクリアする。昔の写真を見てもかなりロールをしている様子が伺えるけれど、少なくともそういう素振りはなかった。きっとダンパーのセッティングやタイヤの違いなんかも影響しているからだろう。外から見ている限りでは頼りなさげに見えたラック&ピニオンのステアリングは剛性感が高くとてもシュアで、コーナリング・スピードは非常に高く挙動も乱れない。おそらくこれは、ドライバーの肩の高さまでガッチリと組まれたスペース・フレームの剛性の高さも寄与しているに違いない。

気をよくしてペースを上げ、130RからS字コーナーへ4速全開で飛び込もうとした瞬間、突如失速した。Gのかかるコーナーで右太股がシフト・リンケージに触れてしまい、ギアが抜けてしまったのだ。大したことではないものの、この時ばかりは少し“パニック”に陥った。

グリップの良いもてぎのコースでは、低速コーナー、高速コーナーを問わずパニックのスタビリティは高い。唯一問題があるとすればブレーキだけ。実際、2度ほどブレーキした限りでは、その制動力に問題はなかった。しかしカート譲りの華奢なマスターシリンダーは絶対的に容量不足なはず。レヴを7000r.p.m.に設定する程度(現役当時なら10000r.p.m.近く回してい

ただろう)のスピードであれば、ノン・ブレーキ4速ホールドで走りきれぬほどフレキシブルで安定した性能の持ち主であるけれど、これが筑波のような狭くテクニカルなコースならそうはいかないだろう。もっとも、シケインのない当時の鈴鹿ならブレーキなど使わず走れたのかもしれないが。

なにはともあれ、事前に林氏とのインタビューで、決して恵まれたわけではない環境で設計、製作されたという事情を聞いていただけに、この立ち居振る舞いには正直に言って驚いた。もっと華奢で、もっと荒削りな乗り味だと思っていたのに、パニックのそれは以前ドライブしたロータス69に劣らないほど非常に洗



練されていたからだ。フォーミュラの経験が豊富というわけではない以上、断定的なことは言えないけれど、少なくとも当時の水準以上の性能を持っていたことは想像に難くない。

そういう目で改めてこのマシンを見てみると、ノーズに埋め込まれた凝ったデザインのエムブレム、クッションに描かれたマクランサ(蘭の花)のマーク、そして他のF1とは格の差をみせる清冽としたデザインなど、単なるアマチュアではなく、いちレーシングカー・コンストラクターとして当時のレベルよりはるかに高い場所を目指していたことが伺える。もちろん歴史に“IF”は存在しない。けれど、もし予選でヨシムラのエンジンにトラブルが起きていなかったら、海の向こうで蓮の花が大輪を咲かせていたように、日本の地で一風変わった蘭の花が、大きく咲いていたかもしれない。