

オートスポーツ ヒストリック

SAN-EI
MOOK

AUTOSPORT HISTORIC ホンダS800レーサーズ
2011年4月24日発行

AUTO SPORT
HISTORIC

ホンダS800レーサーズ

HONDA S800 RACERS



[巻頭企画]

ホンダスポーティーカー
聖地「スズカ」に巡礼す

“タイム・スリップ”インプレッション
大串 信のホンダSレーサー試乗記

Sの衝動を探る

S500はなぜ誕生したのか

Special Interview

久米是志

“RSC”誕生秘話



マクランサ/コニリオ誕生秘話

林みのる・濱 素紀インタビュー

'68 '69 S800 Racer 製作過程

— AUTO SPORT 記事再録

保存版・エスハチ“改”

全リザルト&フォトアルバム

専門店に聞く

エスハチを楽しむための実践ノウハウ

ショップオリジナル・パーツカタログ

綴じ込み付録

MACRANSA T-III

テクニカルイラストレーションポスター





誕生
秘話
1

MACRANSA

インタビュー ● 林みのる



1 | 2 |

①林氏が初めて手がけたレーシングカーがこの通称“カラス”（黒いツヤ消しのカラーリングと造形からそう呼ばれた）。1965年5月30日の第2回鈴鹿クラブマンで浮谷東次郎がデビューウイン。②デビュー戦の前にゼッケンを手製する（写真左から）林、本田博俊、浮谷の3人。「（本田）博俊は、我々の失敗を全部メモしたノートを持っていて、それを元にカムイを作った」と林氏。

——林さんの若き日については著書である『童夢へ』（幻冬舎刊）に詳しいですが、浮谷東次郎さんのためにS600を改造して『カラス』を作ったことがレーシングカーづくりのきっかけになるわけですね。今回はマクランサをコニリオと並べて紹介する企画なんですけど、同じSをベースにした改造車として、対照的な存在に見えます。

「コニリオは、デザインの先生が作ったカスタムカーだけど、私が作りたかったのはレーシングカー。当時の私は、レーシングカーというのは、走っている時は形になっていても、止まっている時はボディの外板が垂れ下がるくらいの薄いボディで、そのくらい軽くないとレーシングカーではないと思っ込んでいたし、それが格好良く見えた。必要な部分は厚くして補強はしてある

時代の流れに沿うかたちで誕生した“カラス”から“トージロー”を経て、“マクランサ”へ——日本のカスタム・レーシングカーの元祖とも言える名車を作ったのはいま、レーシングマシンづくりを自分の天職だと公言する若かりし頃の林みのる青年だった

Text/Makoto Ogushi Photos/i-dea

トラックの荷台で



けれど、極力薄くしているからべろんべろん。離形処理を完璧にしておかないと型から抜くのも難しいようなしろものだったけど、でも、それが技術だと思っ込んでいた」——極限まで軽量化しよう？

「軽量化はもちろん考えていたけど、それよりも、そういう限界を追求する姿勢に酔いしれていたというか、それがレーシングカーを作ることだと思っ込んでいたから、

徹底的に金がなかったことが幸いして 結果的に超安物のボディになった

「ああ、べろべろで格好良いなあ」と、マクランサを作っていた時代はそういうレベルだった」

——当初、マクランサはFRPで作ったモノコックフレームにサスペンションを組み込んだマシンになるはずでしたが、結局Sのフレームに架装する形式になりました。その経緯を改めて説明してください。

「金も時間もないし、FRPモノコックまでは到達しないだろうなと思ってやっていた、というのが事実。だからモノコックの開発に至らなかった時のことを最初から考えていて、下面に、架装した際にベース車のフレームにぴったりとはまる溝を作っておいた。実際には、モノコックは完成したけれど変形して使いものにならず、ダメな時のために準備してあった溝が役に立った。しかし、FRPモノコック+サブフレーム+オリジナルサスペンションを想定してボディをデザインしていたし、もちろんエンジンも低くマウントする前提で設計していた。だから、結局、このモノコックをSのフレームに載せた時には、エンジンがボンネットから外に突き出してしまったんだ」

——本田博俊さんが製作したカムイは、うまくボディを作っていますよね。

「カムイはエンジンの位置を下げているから（低いボンネットでもエンジンが）出ていない。マクランサも本来はああいう形になるはずだったんだよね。モノコックがダメだった時のことを考えて対策を打っているんだから、その時のことまで考えてボディもデザインしておけば良かったのだろうけれど、それでは、もし（モノコックが）うまくいった時にはどうなるんだという話にもなるんでね。どっちを取るのかといわれたら、とりあえずエンジンが下がることを前提にボディを作って、もしだめだったら適当にデザインしたフタを取り付けてごまかしてやれと思っていただけで、これがデザインではどうしようもないほどの飛び出し方で、どうしようもなかった」



——正直なところ当時、あのエンジンの飛び出しは格好悪いなあ、なんとかならないのかなあと思って眺めていたんです。

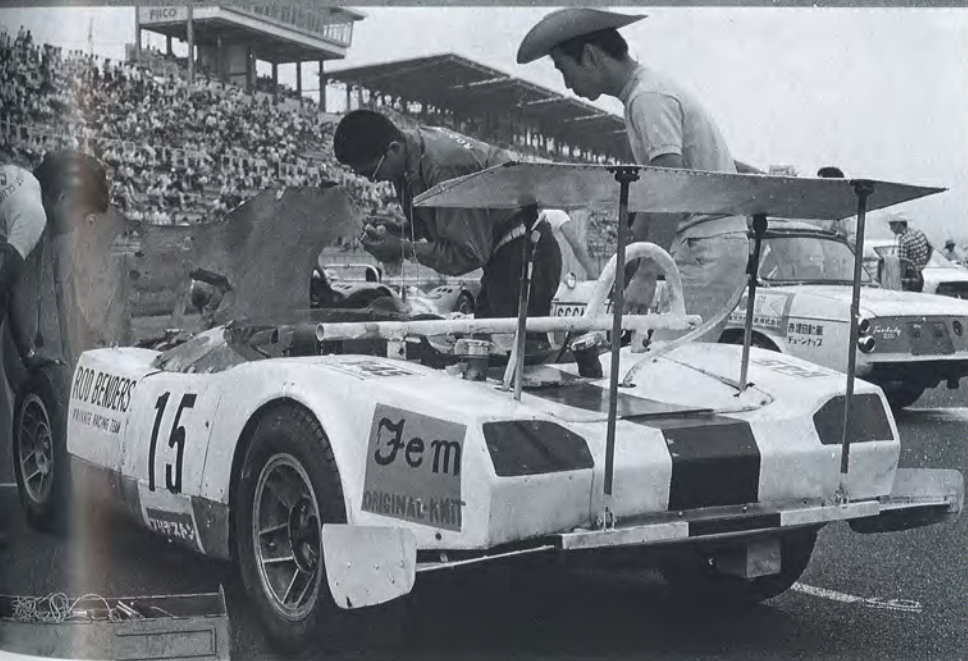
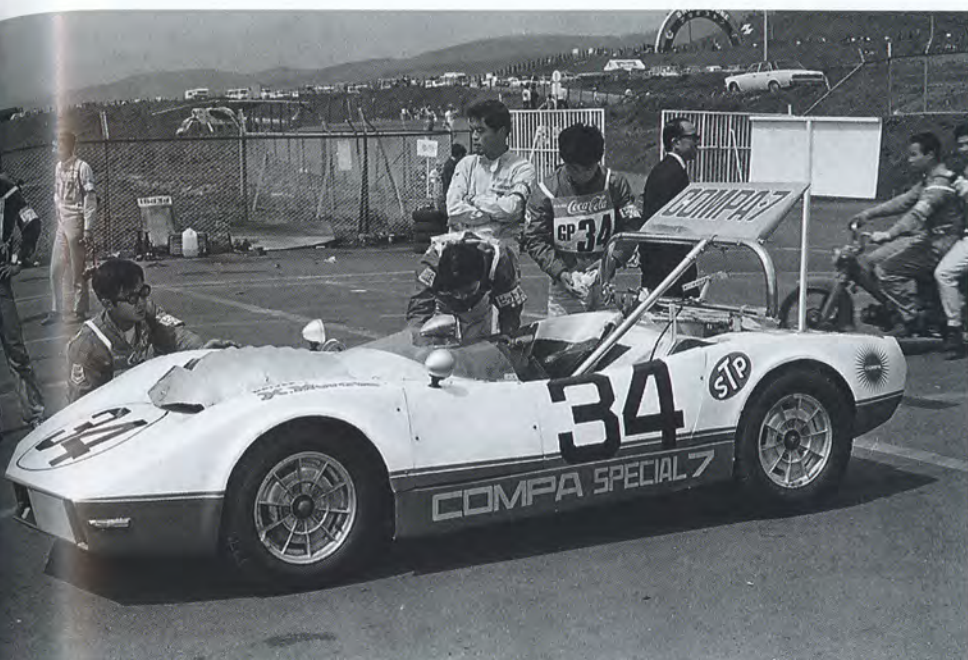
「頭の中では、あんなところからエンジンが出てくるはずではなかったから、なんとか格好良いフタをデザインしようと思って四苦八苦していたんだけど、どんな格好にしても格好がつかない。もうデザインの領域を超えた出っ張りなんだよね。

ずっと悩んでいたからよく覚えているけ

れど、本当に、あそこにエンジンが突き出しているのは格好悪かった。それで、何枚も絵を描いたり、工場で発泡剤を削ったりしていろいろな処理を考えたけれど、いくら努力しても納得のいく形にならないから、気持ち的には途中でギブアップしてしまって、こうなったらもう下手なデザインをしないで、本当に単純なフタを付けておいてやれと放棄してしまった」

——それでも出来上がったマクランサは、

誕生
秘話
MACRANSA



驚異的な走行性能を示して当時のオートスポーツ誌のテスト記事で『抜群に速い』と高い評価を得ています。

「マクランサの勝負どころは重量軽減しかなかった。空力も多少あるんだろうけれど、その頃の私たちには空力はイメージだけで計算によるものではなかった。でも重量の影響は馬力荷重で単純に計算ができるから、かなり極端な数字を目標に計算していたはずなんだ。当時、エンジンをチューニング

するために、たしか百何十万円かかった。でもマクランサのボディの材料費は20万円くらいだったから、20万円プラス自分たちの労力で、馬力荷重的には百何十万かけてエンジンをチューニングしたのと同程度以上の性能になる計算だったし、実際、計算したとおりの性能だった。開発に要する費用はなかったものとしてだけけど」

——思いどおりのデザインにはならなかったけれど、性能は予定どおりだったと。著

トージロー-2

66年5月の第3回日本GPに登場したカラス“改”。前年秋のクーベ(P81参照)からスパイダーへと変身している。完成間もないFISCOのパドックにて。メインレースではなくフォーミュラと混走するエキジビションに出た。林、鮎子田寛らの学友、横山靖史がドライブ。

トージロー-3

その隣に並んだ新型のTOJIRO 3は、後のマクランサに通ずる洗練されたボディラインを持つ。ボンネットから飛び出たAS285Eにはスーパーチャージャーが装着されていた。ドライブした矢吹圭造は67年全日本SIチャンピオンに輝き、長く鈴鹿の競技長等を務めた。

マクランサ

67年に実戦デビューしたマクランサは次第にユーザー数を増して行く。これは大阪の村田邦夫(マシンの向こうで腕組みをしている)の手に渡った1台で、68年日本GP挑戦時の1枚。ロールバーに張り付けように巨大なウイングを備える。エンジンカバーも後付け。

マクランサ

東京のロッドベンダーズの手に渡った1台にも、独自のウイングが装着された。68年7月の富士1000km出場車を後方から眺めると上下2層のリヤウイングが目を引き。履いているホイールも後のホンダカムイのものに似たスタイリッシュなデザイン。

書でマクランサをブアマンズレーサーとおっしゃってる所以ですね。

「私はレーシングカーを作ることが目的だから開発費は遊興費と同じ感覚だったし、コスト感覚もなかったけれど、徹底的に金がなかったことが幸いして、結果的に超安物のボディとなったし、商売だとは思っていなかったから、欲しい人には原価で分けてあげていたから、まあ、安いことは安かっただろうね。今でも空力の効果は分からないけれど、馬力荷重や重心は計算上でもかなり優位になっていたから、それなりに速くなった。空力と軽量化と低重心など、いまだにレーシングカー開発のテーマは同じことだよ」

——少なくとも当時の林みゆるの青年はレーシングカーづくりをビジネス化することを夢見ていたはずですが、マクランサはビジネスにはならなかったのですか？ 結構な台数が世に出ていますか。

「この時代、目先の資金を捻出するのに必死で、まだまだビジネス展開まで考える余裕もなかったし、はるか手の届かない世界だと思っていたよ。だからマクランサは、欲しいと言ってくれる人が現れたらうれしくて、なるべく安くできるように協力していた感じ。ほとんどのケースは、一番安く作る方法として、ボディだけ買って帰って自分たちで架装していたから、トラックで完成ボディを取りにくるヤツもいれば、型ごと貸して自分で抜かせたケースもあった。数が出たとはいえ、20万円だったから売れたわけで、もし正式に人に売ろうと思ったらこんな価格では売れないよ。なにしろ、材料原価だけだったから。それに、型を渡



カラス→トージローへと変化を遂げたのち、S800のシャーシにFRPボディを架装するなどしてマクランサへと発展。その後“クサビ”へと形を変えた。(写真上) 神奈川県川崎市にあったエバカーズの工場で図面を引く林氏。それぞれにマシンを製作しながら協力し合っていた時代。

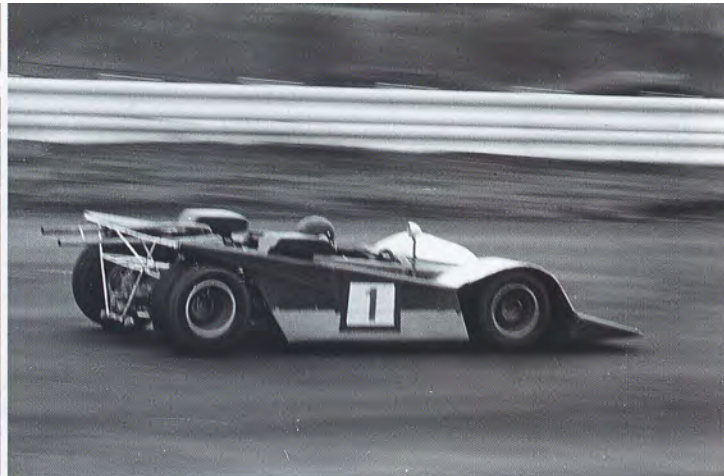
しておくとして、2、3台分抜いて返してきた人もいるみたいだから、実際に何台作られたかは全然分からない」

——現存している車両が確認されていますし、1台は先日元気に鈴鹿を走っていました。コレクションに加えて、風流舎の風洞の下に並べようという気にはなりませんか。「現存して走っているというのは知らなかった。ただね、正直なところ見たくもないんだ。これを作っていた頃、ロッドベンダーズの連中と十何人で鈴鹿の平田町に一軒



家を借りて共同生活しながら作業していたんだけど、みんな思い出したくもない時代だと思う（鈴鹿での生活は『童夢へ』に詳しい）。金の苦勞も思い出したくもないし、徹夜が日常だったし、どこに行っても匂いと痒さで嫌がられ、資金不足がゆえに理想とはかけ離れたものしかできなかったから、今、見たらジンマシンが出るかも」

——でも今から振り返ると錚々たる人々が大変な情熱をもって集まってマクランサというか、オリジナルレーシングカーづくり



①②1970年の第3回東京レーシングカー・ショーに展示されたマクランサ・クサビ。アメリカのレグランド製のシャシーに、アルファ・ロメオ1600GTAのコンレロ・チューンエンジンを搭載した。69年10月10日開催の日本グランプリ出場を目標に製作していたのだが、シャシーの入荷が遅れ出場は果たせず。③デビューは翌70年4月19日のジュニア7チャレンジカップで、田中慶治がドライブ。クラッチトラブルでリタイヤに終わっている。

誕生
秘話
MACRANSA

1	3
2	

Profile 林みのる Minoru Hayashi

1945年7月16日生まれ。幼少の頃から物づくりを好み、ラジコン、オーディオ、バイクを経て、16歳の頃からクルマに没頭する。19歳でカラスを製作。その後もレーシングカーを作り続け、75年に株式会社 童夢を創業すると、78年には童夢第1号車の「童夢一零」を製作した。一方でル・マン24時間や全日本F3000選手権にも参戦。その後は、JTCC（全日本ツーリングカー選手権）用のホンダ・アコードの空力やJGTC（全日本GT選手権）用NSXのシャシー開発などを行なう。98年には初の量産フォーミュラカーを手がけた。2009年、自伝『童夢へ』を執筆。現在は日本自動車レース工業会（JMIA）会長を兼務する。



マクランサが現存して走っているのは知らなかった正直、見たくもないけど

を始めたわけですね。

「それまでヨーロッパの専門誌にきら星のごとくレーシングカーが掲載されていて、それを眺めてはいたけれど、こんなの作れと言われてもどこから手をつけていいのかすら分からなかった。当時の日本人にとっては、いきなりスペースシャトルを作れと言われるようなもので、自分たちでレースカーを作れると思う人はいなかったんだ。

ところが三村（建治）にしろ解良（喜久雄）にしろ、18歳や19歳の頃にT3（マクランサの前身となったプロト）が走っているのを富士で見て、『ああ、アイツにできるなら自分にもできると思った』と、みんな後から言うんだよ（笑）。それでみんなやり始めたということはあると思う。たしかに、T3を見たら、誰でも作る気になるよ。『え〜？ これでもいいのか』と」

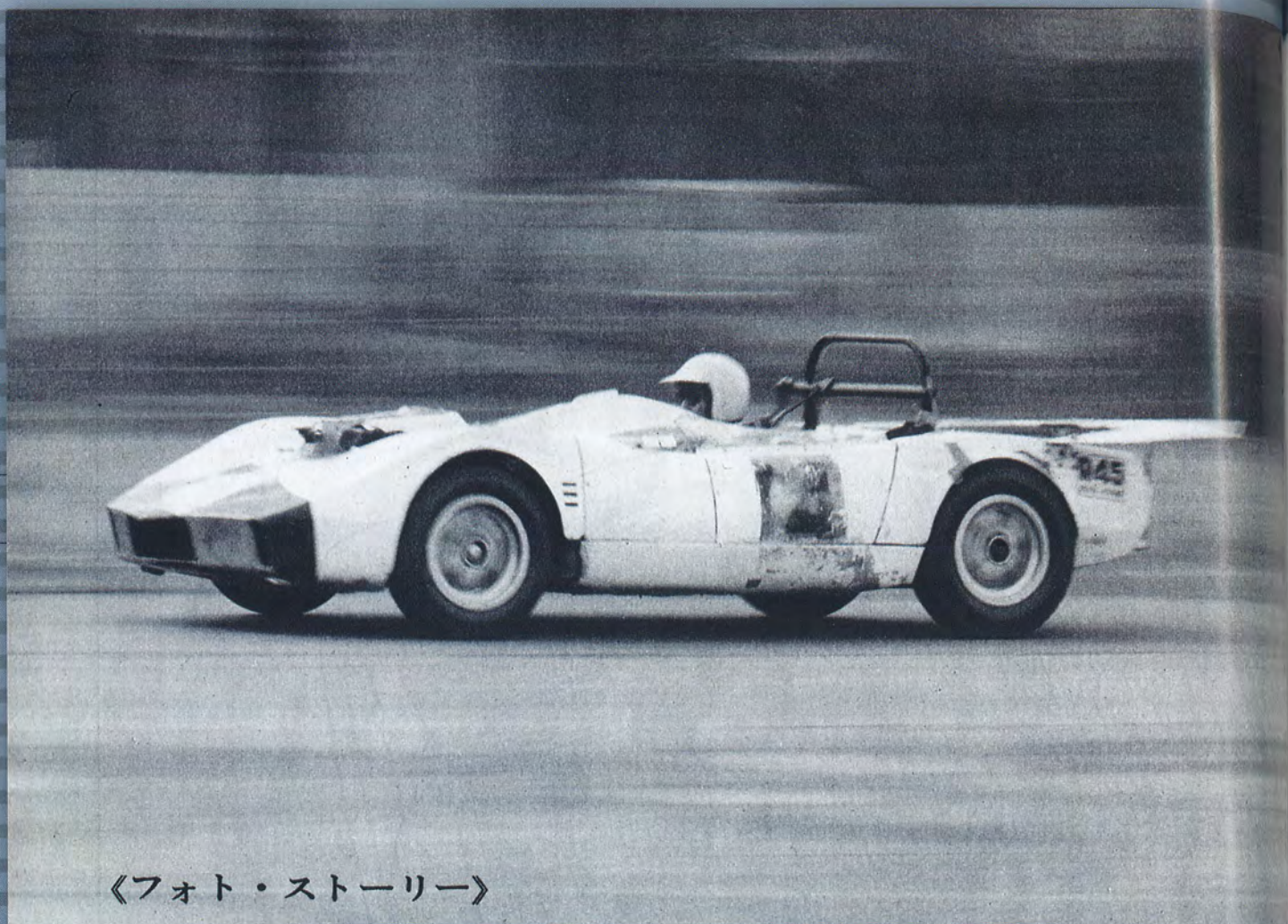
——当時、フレームとボディを分離できるSという高性能車があったから、そのフレームを流用するというかたちでレーシングカー自製のきっかけができたという考え方は間違っていますか？

「デル・コンテッサとか、自製シャシーが出始めていた時代だったから、作ろうと思えば作れたんだろうけれど、私の場合は、現在まで通じて、どちらかという、興味の中心はボディとモノコック系統なんだよね。だから、Sのフレームがあってもなくても関係なかったとは思うけど、ただ、S6をベースにすればサスペンションも何も作らずに済んだのは事実。やはり何か（ベースになるもの）がないとクルマを作ろうというきっかけにはなりにくいんだね。

今、JMIA（日本自動車レース工業会）でやっているF4というのが、いろいろな

部品がそろっていて、それ（レーシングカーの現代版ベース）になると思っている」
——マクランサを作るうえで最も大きな課題はなんでしたか？

「とにかく金がなかったことが最大の問題だった。金がないから技術的に壁にぶつかるまで到達もしなかったし、技術的に悩んだことなど何もなかった（笑）。ものづくりの楽しさとか、技術を寄せ合って問題を解決したとか、そういうストーリーは皆無。バイトして稼いだ小遣いでやっていただけ。最初のマクランサは、工場を借りることもできずにトラックの荷台で作業していたんだから。ただ（熱意はあったから）この頃に日本の自動車メーカーが少しでも金を出して私たちにレーシングカーを作らせていたら、かなりすごいものを作っていたと思うんだけどね」



《フォト・ストーリー》

プライベート2座席 〈マクランサ〉をテストする

プライベート2座席の〈マクランサ〉が国内レース界で頭角をあらわしてきた。若い“バックヤード・ビルダー”たちの苦心のマシンだ。本誌では、これをテストするとともに、マシンづくりのあとをカメラで追ってみた。

マクランサとTOJIRO-III

いまから2年前の第3回日本グランプリ。——そのエキシビジョン・レースに2台の2座席レーシング・スポーツカーが登場した。白いボディ。ゼッケンは15番と16番。そのロールバーをかねたウイングとリヤ・エンドには、それぞれ〈TOJIRO-II〉および〈TPJIOR-III〉のカー・ネームがペイントされていた。

将来を期待された浮谷東次郎（当時23歳）が鈴鹿サーキットに散ったのは65年8月21日。その名を記念したこの2台のマシンは京都市上京区寺町通に住む林穂くん（22歳）のグループが手づくりしたものだ。林くんは、生前の浮谷選手とは大の親友。65年5月30日のクラブマン鈴鹿レースに浮谷選手が乗って優勝したホンダS 600の改造車〈カラス〉も“林グループ”の手になるものだった。ノーズをプロトタイプふうに改造し、これにハード・トップをつけ、ボディ全体を真っ黒に塗装したところから生まれたニック・ネームだ。

15番の〈TOJIRO-II〉は、その当時の〈カラス〉をアルミ板とスチール板でさらに成型しなおしたもの。いっぽう、16番の〈TOJIRO-III〉はホンダS 800をベースに強化グラスファイバーでオープン2座席に成型、グランプリの前日によく仕上げたものだ

った。

結果は15番の〈T-II〉がなみいるフォーミュラ・カーにまじって総合6位。16番の〈T-III〉はわずか4周しかできなかった。

それから1年と半年。——国内レース界では〈マクランサ〉という名のプライベート・マシンがしばしば話題にのぼるようになった。すい星のように頭角をあらわしてきたからだ。

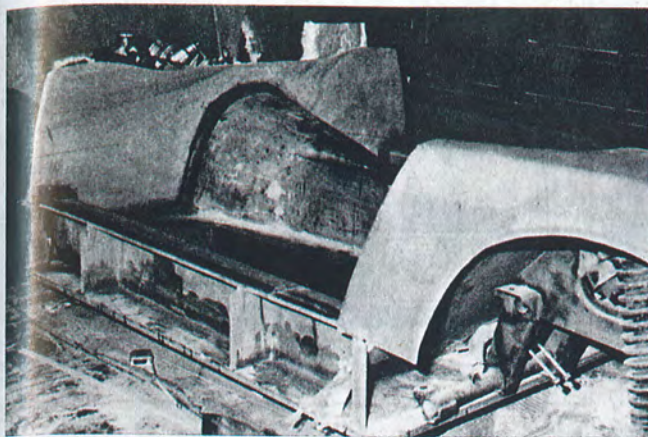
67年12月3日の富士12時間レースで総合18位・クラス2位。富士スピードウェイのフル・コースを舞台に下位グループから1周数台のわりでゴボウ抜きしていったこのときのレース・シーンは鮮やかだった。

68年1月15日の鈴鹿300kmレースでは、ポルシェ・カレラ6やフェアレディ2000につづいて3番めにゴール。

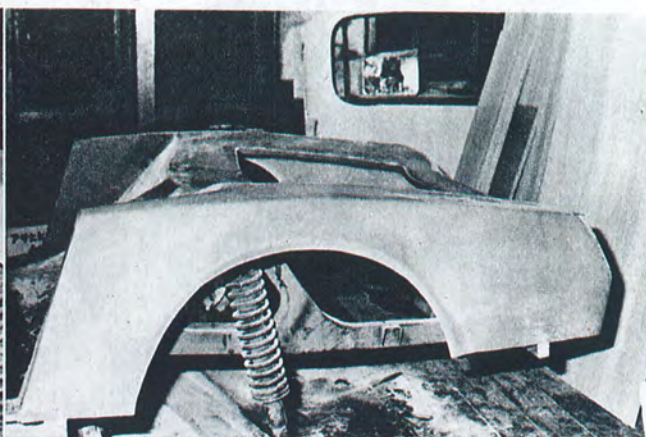
このときは、オープン2座席のカテゴリーがないため賞典外の特別参加となったが、その果敢なレースぶりがファンの関心を集めた。

この〈マクランサ〉こそ、2年前の第3回日本グランプリに登場した〈TOJIRO-III〉から発展したコンペティション・マシンなのだ。マクランサ——それはランの花からとった名だという。

「いま、新しいやつをもう1台製作中なんですよ。できたら第5回日本グランプリにも挑戦しようと思って」——林くんらの若き情熱はますます燃えさかっている。



木ワクを使って元型をつくる。



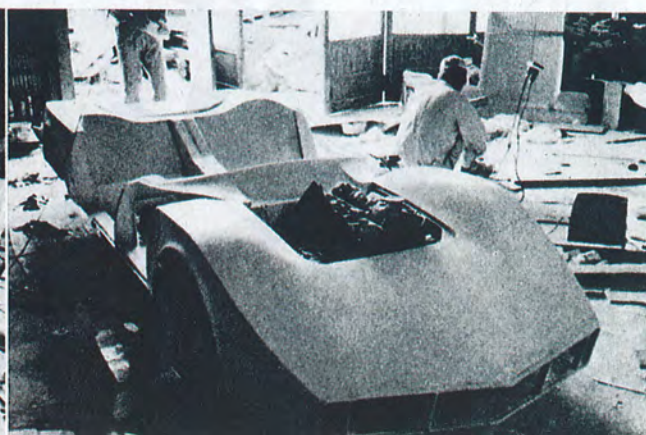
元型に合わせてグラスファイバーで部分ごとのメス型を製作。

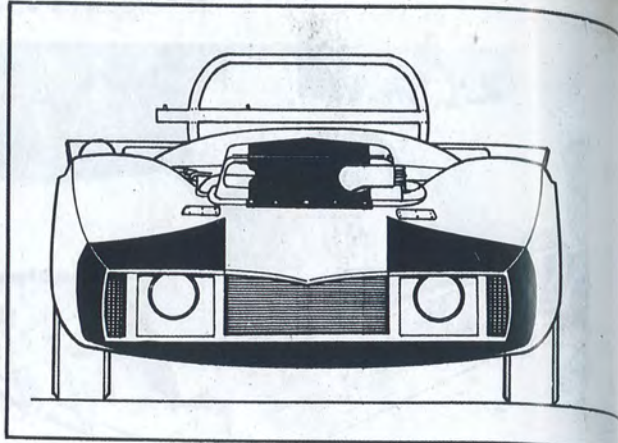
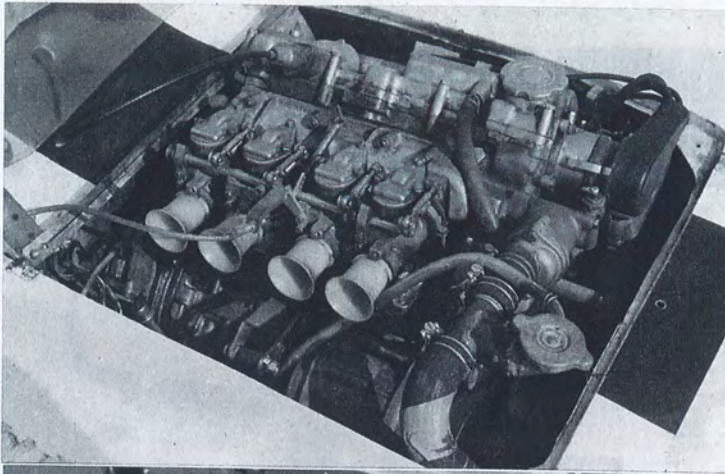


メス型にグラスファイバーをプラスチック溶液で貼り合わせていく。



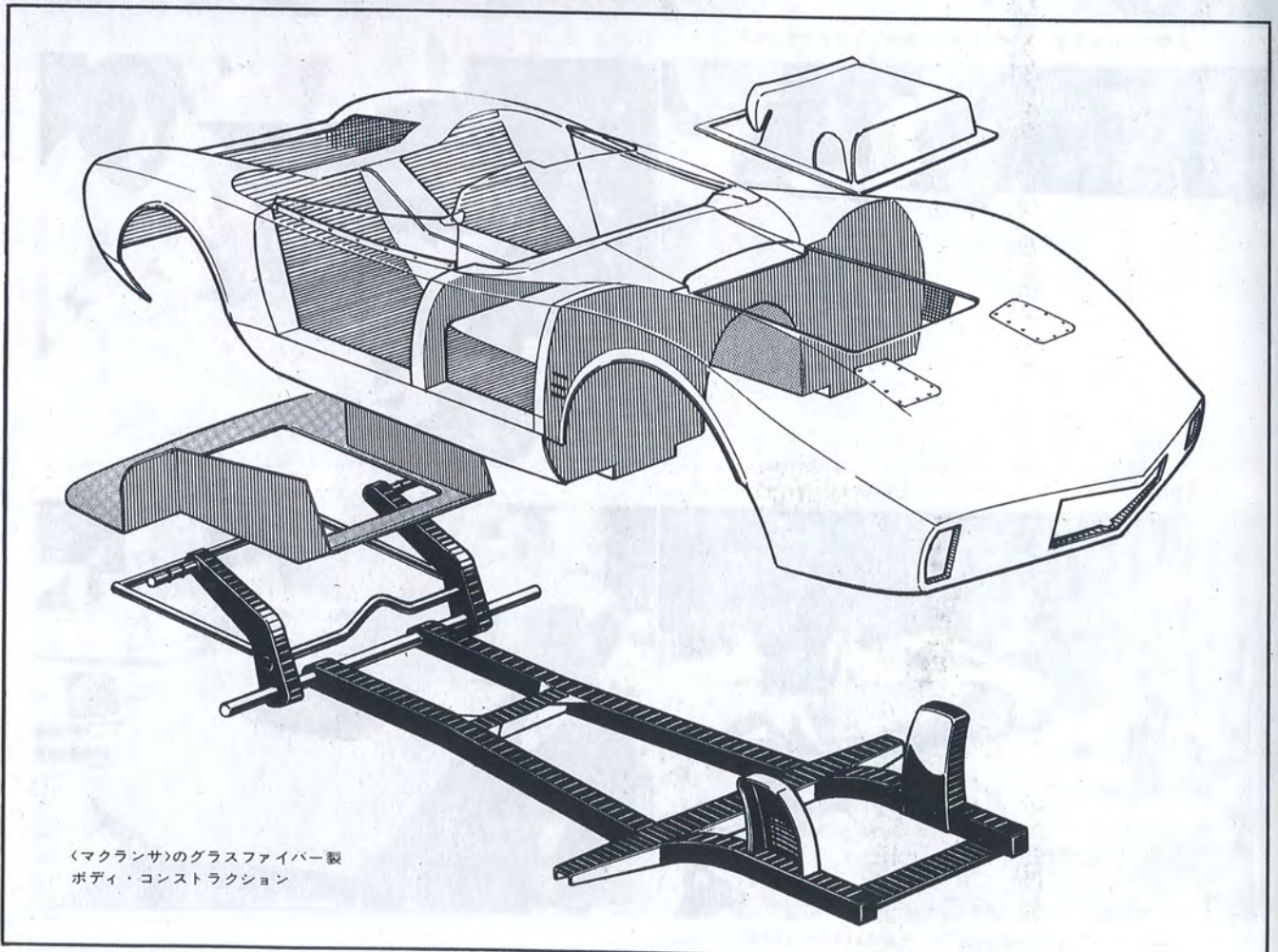
できあがったボディ各部は部分修正をへながら組み立てが進められる。



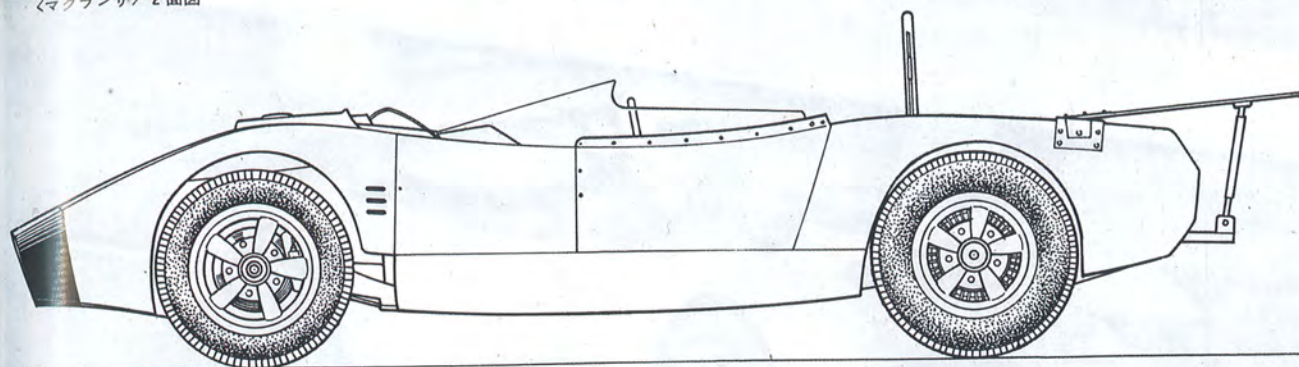


(上)エンジンはS800のストック・エンジンにレーシング・カムと34mm径のCRキャブレターを装着しただけだ。

(下)コクピットは、ごらんのように、ひじょうにスパルタンなもの。F-1マシンのように、イグニッションとスターターのスイッチを独立させて、ふたつになっている。



〈マクランサ〉のグラスファイバー製ボディ・コンストラクション



低くてスリムな軽量マシン

本誌編集部では、このほど林くんらの協力を得て、この〈マクランサ〉をテストしてみた。場所は通産省機械試験所の東村山テスト・コース。集まったメンバーは林くんをはじめ三村健治、石田保孝の両くん、それに本誌編集部員。〈マクランサ〉は林くんと石田くんがトラックに積んで京都から運んできた。三村くんは東京在住のロード・ベンダースのメンバーだ。

- ▼0→400m 15.6秒
- ▼スラローム 10.2秒(これは10mおきにパイロンを立てた100m区間の所要タイム)
- ▼ブレーキング 11.8m (初速50km/hからブレーキングして停止するまでの制動距離)
- ▼旋回時の横向き加速度 0.77G (半径25mの円周上をギリギリのスピードで旋回したときの“G”で、1周の所要時間は11.4秒だったので旋回スピードは49.6km/h)

テストの結果、だいたい以上のようなデータを得た。

コンペティション2座席の〈マクランサ〉とあって、一般の市販スポーツカーと比較するのは適当でないかもしれないが、まず0→400m加速はフェアレディ2000のカタログ・データ(15.4秒)とほぼ同等だ。ストックのホンダS800(16.9秒)より抜群に速くなっている。

本誌がおこなっている〈ユーズド・スポーツカー・テスト〉のデータと比較してみても、スラロームやブレーキングの性能はフェアレディ2000に近い。フェアレディのスラローム・テストは10秒フラット、ブレーキング・テストは11.45m。これは本誌2月号に掲載したテスト・データだが、旋回性能となると、がぜん〈マクランサ〉のほうがすぐれてくる。やはり、2座席レーシング・カ

ーに改造した強味というべきだろう。

フェアレディの旋回性能0.72G。これは足まわりをレース用に強化したファミリア・クーペと同じデータ(67年12月号)だが、マクランサは0.77Gの横向き加速度まで耐えたのだ。

もっとわかりやすく旋回スピードでくらべてみると、フェアレディやファミリア・クーペの47.9km/hにたいして、マクランサは49.6km/hの速さで半径25mの円周をまわったわけだ。

☆

☆

エンジンはS800のストックエンジンにレーシング・カムシャフトと34mm径のCRキャブレターを装着しただけ。それにストレートのメガホン・マフラー。トランスミッションは4速のまま。つまり、本格的なチューン・アップはなにひとつほどこしていない。それが、これだけの性能向上を得たのは、なんといってもグラスファイバー・ボディの形状と重量軽減による効果とみられる。

▼車両重量 540kg

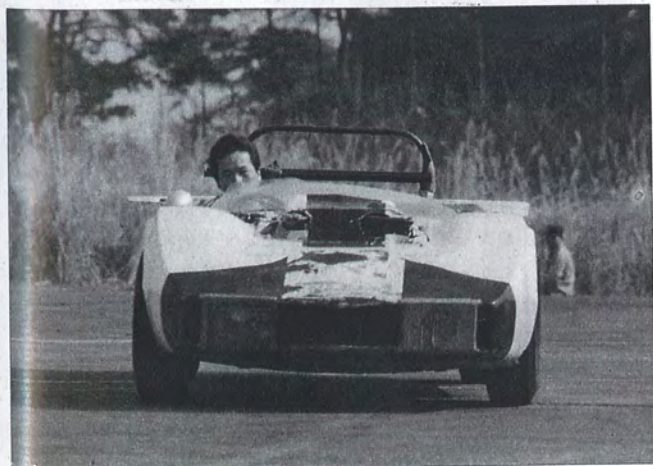
これは70ℓの燃料タンクが“半タン”(35ℓ)の状態では計量したものだが、それでもストックの720kgにくらべて180kgも軽い。前後の重量配分はおおよそ55:45。

▼ボディ寸法 全長3550mm(3335mm) 全幅1350mm(1400mm)

全高750mm(1215mm) ホイールベース2000mm(2000mm)

トレッド前1240mm(1150mm) 後1190mm(1150mm)

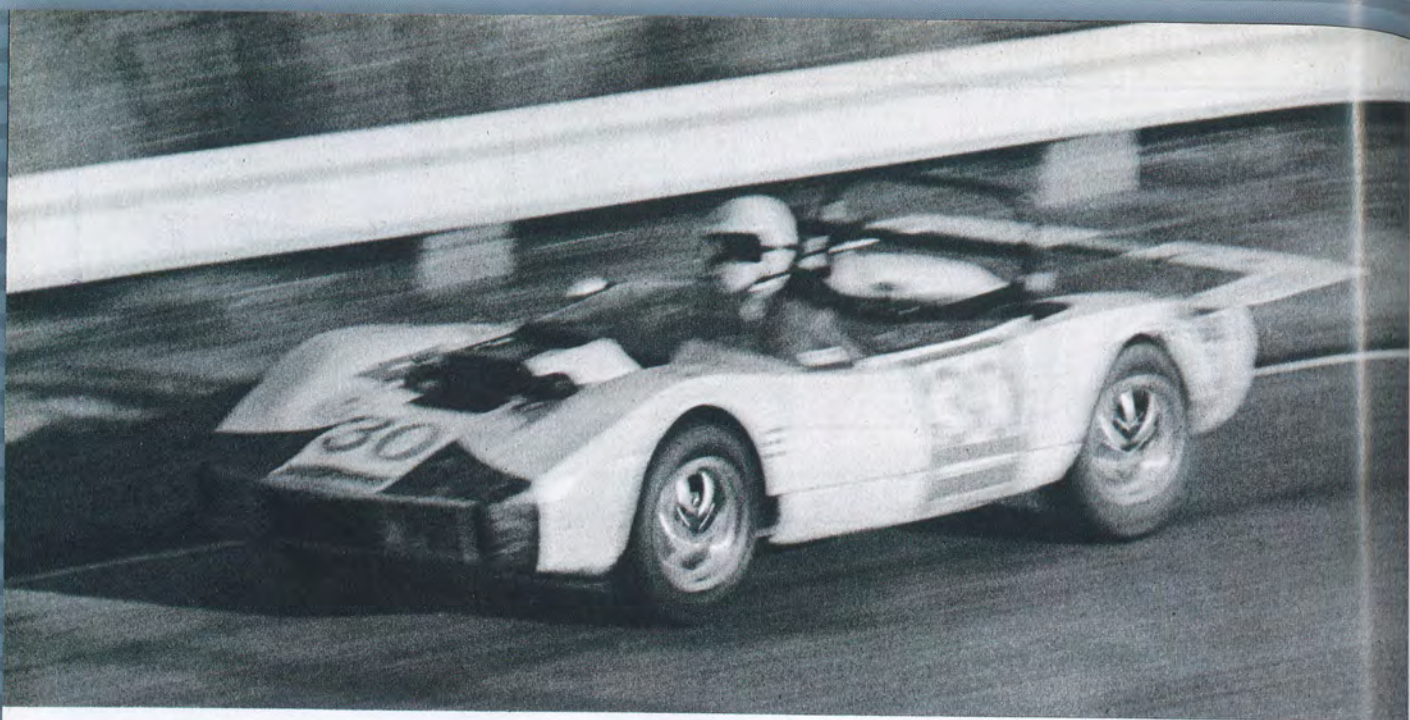
カッコ内の数字はホンダS800の寸法。当然のことながら、きわだっているのは低い車高だ。マクランサの750mmはウインド・スクリーンのとっぺんまでの高さで、ロールバー頂部まで計っても960mmしかない。寸法だけでみても、低く長くスリムだ。トレッドが前後とも広がっているのは、前に強化ディスク・ブレーキを付け、後ろに厚さ20mmずつのスペーサーをかませたためである。リヤに付けたフリッパーもかなり効果をあげているという。



半径25mの旋回テスト



100m区間のスラローム・テスト



鈴鹿300kmレース（1月15日）で健闘したマクランサ。

苦しみよ、今日わ!

林くんたちはプライベートの、いわゆる“バックヤード・ビルダー”だ。現在のマクランサをつくる気になったのは、昨年冬のころ。最初、京都にいる友人の土間を仕切って製作にとりかかったのだが、そこがだめになり、ボディの元型などいっさいをトラックに積んで置きっぱなしにしておいたところ、知らないあいだにメチャメチャにこわされてしまった。これで計画は白紙にもどり、三重県の津にやっと工場を借りることができたころには、すでに6月となっていた。

第3回日本グランプリに出場させた〈TOJIRO-III〉のボディはノーズとコックピットとリヤのカウリングがそれぞれ分かれていて、林くんにとってはそれが不満だった。そこで、こんどはボディ全体をひとつの構造体とみて、応力があらゆる部分に分散するようくふうしながら単体のボディ・シェルに設計しなおした。

まず、ベニヤ板や粘土で元型をつくる。それに合わせて、こんどはグラスファイバーでメス型の製作。これは、あとで取りはずしが効くように各要所をボルト止めにする。これができあがった

ら、いよいよ最後のボディ・シェルづくりだ。メス型の内側にグラスファイバーをていねいに貼り合わせていく。

作業は、プライベートの仲間たちが合宿してつづけられた。こうしてできあがったのは、7月23日の鈴鹿12時間レースの直前だった。実は、このとき2台のマクランサをつくったのだが、うち1台はプラクティスの直前に完成したようなありさま。もう1台は配線系統のトラブルで予選周回数さえ満たすことができなかった。プラクティスをどうにか消化して、スターティング・グリッドの最後尾につくことになった残りの1台も、本レースの前夜に5000円のカネを積んでサーキットから持ち出し、どうにかこうにか走れるような状態に仕上げたのだった。それだけでなく仲間たちは徹夜の連続でヘトヘト。ふたりコンビのドライバーも、ひとりでは走行不能となってしまった。なんとかタフな石田保孝くんが乗って出場。ともかく6時間以上は走った。が、ついに第10カーブ（デグナー）でガードレールに衝突し、苦心のグラスファイバー・ボディは一瞬にして左半分がいかれてしまった。泣くに泣けない気持ちだった。

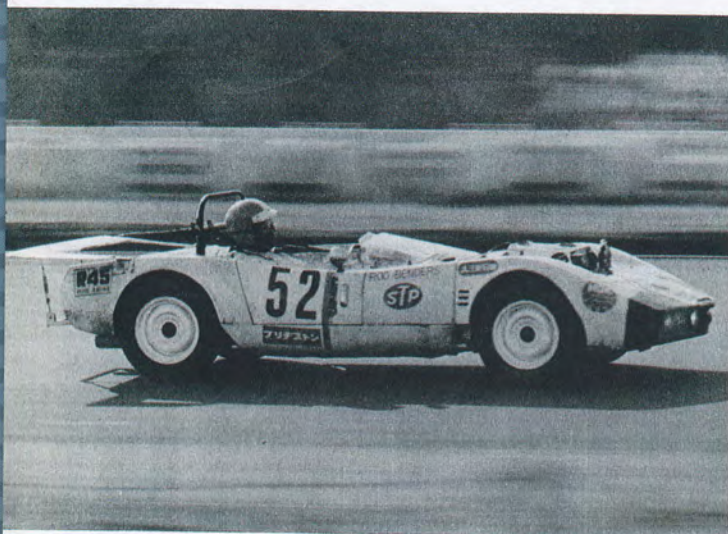
つづいて10月1日の鈴鹿1000kmレース。石田くんは、こんどは岡崎勇選手が加って予選6位（2分45秒1）の好ポジションを獲得したが、ドライバーの急病で本レース出場は断念せざるを得ないハメとなった。

11月3日。舞台を富士スピードウェイに移して〈富士フェステバル〉のメイン・イベントとしておこなわれた全日本スポーツカー・レースに挑戦。結果はエンジン・トラブルによるリタイアに終わった。

そして12月3日の富士12時間レース。後部にフリッパーを付けて登場したマクランサは、若松孝太郎と池田稔のコンビで走りに行った。夜明け前の火災事故でS字ベンド入り口に停止したときエンジンがかからなくなって、およそ1時間のタイムを失ったマクランサだったが、その後、1周2分22秒台のラップ・タイムで各車をゴボウ抜きに抜き去っていったのだ。——その結果、総合18位・クラス2位。苦心のプライベート2座席〈マクランサ〉もようやくレーシング・カーとして一本立ちしたのだ。

1月15日の鈴鹿300kmレースで〈マクランサ〉はそれをふたたび実証した。この〈マクランサ〉は3月9、10両日の第1回東京レーシングカー・ショー（晴海）に出品される。

（テストにさいしては、タカムラ・ファイナリー、産経商事両社からレーシング・グローブとレキソール・オイルR45が提供されました）



富士12時間レース（12月3日）に初めてフリッパーを付けて登場したマクランサは、みごとな追い抜きをみせて総合18位、クラス2位を得た。

歴史があるから、未来が輝く。

最新刊

No.451
|特集| BRABHAM
流転の名門 ブラバム



- ・「生ける伝説」サー・ジャック・ブラバム
- ・写真で綴る ブラバムの30年
- ・BRABHAM All Machines
- ・[独占インタビュー] ゴードン・マーレイの理念
- ・[マシンギャラリー] BT30/BT46B“ファンカー”
- ・[現代に生きる銘車たち] ロータス88B
- ・[THE MAN]柳田春人
- 雑誌コード66724-66
- 定価1500円(本体1429円)



- ・インタビュー 星野一義
- ・“生みの親”伊藤修令インタビュー
- ・RB20とRB26 速さの裏にあったもの
- ・[マシンギャラリー] R31GTS-R vs R32GT-R
- ・[現代に生きる銘車たち] ローラT70 MkIII
- ・[THE MAN]高橋晴邦
- 雑誌コード66724-54
- 定価1500円(本体1429円)

No.450
|特集| グループA スカイライン
伝説への契機——“悲願成就”の予感



- ・写真で綴るロータスの70年代
- ・語るE.フィッティバルディ
- ・ロータス・フェス現地報告
- ・名車と迷車・マシンギャラリー
- ・タイプ78の“構造”を科学する
- ・[没後40周年]J.リント
- ・ロータス、インディ500に復帰
- ・[THE MAN]久保田洋史
- 雑誌コード66724-50
- 定価1500円(本体1429円)

No.449
|特集| The '70s LOTUS
「名門」が直面した栄光と紆余曲折



- ・“伝説”アイルトン・セナ礼賛
- ・“英雄”ジル・ビルヌーブ回顧
- ・“天才”ジム・クラーク栄光史
- ・102人の勝者たち、その記録
- 雑誌コード66724-45
- 定価1800円(本体1714円)

人気のあった特集企画をまとめて1冊に
レーシングオン・アーカイブス

Vol.03

F1——伝説になった男たち
F1 Legendary Heroes

新しい「昔」あります。絶賛発売中！

Racing on
Motorsport magazine
Since 1986

バックナンバーご注文方法

→ パソコンから <http://as-web.jp/racingon/>

→ お電話で 03-5357-8802 受注センター(平日10:00~17:30)

送料・手数料について

- クレジットカード払いの場合 送料：一回200円 手数料：無料
- 代金引換払いの場合送料：一回200円 手数料：300円
- ※ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料

株式会社三栄書房 販売部

〒160-8547 東京都新宿区本町19
TEL. 03-5369-5112 (平日10:00~17:30)

三栄書房
SAN-EI SHOBO Publishing Co., Ltd.