

ベストカーは10日/26日発売です!

時空を超えた3対決 **ポルシェ918スパイダー vsポルシェ959ほか**

2014

2・26

# ベストカー

トップ誌独走中!!

マークX GRMN公開

定価350円

講談社ビーシー/講談社

MB BMW Cクラス、2シリーズ G'sハリアー・ヴィッツ

デトロイトショー&東京オートサロンの新車たち

WRX STI発表、レヴォーグ STIもスタンバイ!

## 富士重工とSTIの野望

ホンダだけじゃないゾ

スープラ復活か!?

# これがトヨタ&日産のスポーツ戦略だ

大ヒットSUV試乗特集

直噴i-DCDの走りだ **HONDA ヴェゼル**  
走りも装備も軽を超えた **SUZUKI ハスラー**



新車 アクアvsフィットハイブリッド 公道燃費テスト最終決戦



1位~200位まで、商用車も全掲載 '13年国産車販売台数ランキング

## 特集2014年トヨタが心配だ!?

燃費はクラス1の23.8km/ℓ **ノア・ヴォクシー**



さらに広く快適になった **日産ティアナ**

迫力のフロントマスクに注目 **日産エルグランド**



精悍なF SPORTに注目 **レクサスCT200h**

総特集 ハスラー、ハリアーHVほか 注目の人気車を買いに行く

8%増税前の大乱売現場レポート

童夢  
特別顧問

# 林みのる

クルマ界

# 歴史の証人



鈴鹿サーキットにて鮎子田寛(中央)と浮谷東次郎(右)とカラスを囲んで

構成/佐藤篤司

日本の自動車業界およびモータースポーツの勃興期に活躍され、多大な功績を取った先輩方に貴重な体験を語っていただく本企画。

## クルマ界の歴史人 ただただレーシングカーを カラスの初期スケッチ

昔話は拙著『童夢へ』で書き尽くしたし、今さら、ここで古い裏話的な話題をお披露目したところで老人の昔語りにならなからず、どうせ執筆するなら少しでも意義のある内容にしたいと思っているが考えれば考えるほど、この「歴史の証人」というテーマはなかなか難しい。第一回目は、「童夢へ」からの抜粋を活用しながら、もはや永遠の課題となりつつある「な

今回はスーパーカー、童夢の製作やレーシングカーの設計、コンストラクターとして知られる、童夢の創設者、林みのるさんの第1回をお届けする。

ぜ、日本の自動車レースはいつまでもマイナーなままなのか?」を、自身の自動車レース史を中心に振り返りながら、その原因を探っていきたく考えている。※注「内の太字部分は「童夢へ」からの引用。欲望以外、何もなかった時代若さと時間と情熱以外、本当に何も持ち合わせていなかった10代後半、急ぎ立てられるように鈴鹿サーキットに通った。

## 今回の証人 林みのるとは?

1945年(昭和20年)7月16日、京都生まれ。30歳を目前にした1975年の初旬に、スポーツカー・メーカーを目指して「童夢」を創立。従兄の林将一が経営する「ハヤシ・レーシング」の協力を得ながら「童夢」を製作するなど、伝説ともいえる逸話を星の数ほど持ち、日本のレース界、自動車界を支えてきた。

昨年、童夢の社長を退任し、特別顧問になったり、日本自動車レース工業会の会長を辞任したり、子会社の童夢カーボン・マジックを東レに売却、以前から宣言しているように60代でのリタイアに向けて着々と準備を進めている。しかし童夢はLMP2やF1A-F4の開発を発表したりと依然、前進を止めていない。林氏本人も昨年末には4度目の結婚をして現在、新婚ということもまだまだリタイアは遠そうだ。



今年からのレーサーデビューを目指して、86レーシングを購入し、初めてレーシングスーツを購入。右の女性は先斗町の売れっ子No.1の「もみ寿」さん

歴史の証人

## ベストカー

「今となって思えば、当時の鈴鹿サーキットは、私はもちろん、鮎子田も浮谷も横山も、この頃、鈴鹿詣でをしていたすべての人たちが育んでいた母の胎内という苗床というか、単なる競技スペースを超えた、人を育てて未来を創造する場所だった。これは、現在のサーキットとは一線を画した超然とした存在であり、つくづく、本田宗一郎さんの先見の明に感服するとともに、この時代にこの場所を与えていただいたことに心より感謝したい」

故浮谷東次郎、館信秀、故大坪善男、蟹江光正、黒沢元治、高橋国光、松本恵一、星野一義、故前川義弘、津々見友彦、浅岡重輝、横山達、大久保力、望月修、片山義美、古我信生、滝進太郎、まあ止めておこう、キリがない。当時は、まだまだレース界が狭かったから知り合いになりやすかったこともあるだろうが、みんなが手探りだったし、最新情報に飢えていたし、なによりも、そのサークルのなかにいないと取り残されてしまいうような時代の流れは速かったから、積極的に交流を深めようという雰囲気はあったように思う。

当時の私は将来を心配するほどなにもできていなかったし、なんとなくの不安を抱き始めていたものの、何よりも将来を不安がるほど何もできていなかったから、それがなんのプレッ

「この連中の話といえば、もちろんレースの話ばかりだが、もっぱら走りについての話題が中心になる。そのなかで私だけが、こう改造すればコーナーが速くなるか、こうすれば最高速が伸びるとか、異質な話で口を挟む。まあみんな、まだそんなことにはほとんど興味がなかったから、浮谷だけが比較的この種の話に関心を示してくれて、よく、「林、それ面白いな」とか相繼ぎ打って来てくれた」

しかし、周囲のすべての人たちの関心が走ることにだけにあるという状況は、レーシングカーを造りたい一心の私にとってはなほだ心もとない状況であることには変わりなかったし、なんで周囲にひとりもレーシングカーを作りたいという人がいないんだらうと不思議でならなかった。

なんとなくの不安を抱き始めていたものの、何よりも将来を不安がるほど何もできていなかったから、それがなんのプレッ

「今となって思えば、当時の鈴鹿サーキットは、私はもちろん、鮎子田も浮谷も横山も、この頃、鈴鹿詣でをしていたすべての人たちが育んでいた母の胎内という苗床というか、単なる競技スペースを超えた、人を育てて未来を創造する場所だった。これは、現在のサーキットとは一線を画した超然とした存在であり、つくづく、本田宗一郎さんの先見の明に感服するとともに、この時代にこの場所を与えていただいたことに心より感謝したい」

なんの希望も持ち合わせていなかったけれど、それでも、その頃からなんとなくではあるが、そのサークルのなかにいる自分の立場の微妙さを感じ始めている。

「この連中の話といえば、もちろんレースの話ばかりだが、もっぱら走りについての話題が中心になる。そのなかで私だけが、こう改造すればコーナーが速くなるか、こうすれば最高速が伸びるとか、異質な話で口を挟む。まあみんな、まだそんなことにはほとんど興味がなかったから、浮谷だけが比較的この種の話に関心を示してくれて、よく、「林、それ面白いな」とか相繼ぎ打って来てくれた」

「カラス」でデビュー  
鈴鹿で知り合った人たちがほとんどとチャンスをゲットして夢を実現していくのを横目で見ながら、夢と現実のあまりの落差に悶々とするばかりの私にも、チャンスが巡ってきた。

「東京に行っていた鮎子田から電話があり、「浮谷が、自分のS600を林のいつも言っているような改造をしてGT-1のレースに出たいって言うってだよ」と伝えてきた。これは、それまで事あるごとに、軽量化と空力を改善すればS600でもGTで勝つと言いつつ続けてきたのを聞いていた浮谷が、GT-1に出場したいために思いついた作戦だった。

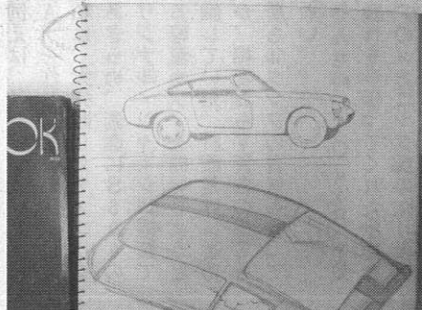
浮谷と徹ちゃんは、このレースで共謀して二人で全4クラス制覇をしようと思っかましいことを企んでいたが、すでに徹ちゃんはホンダ研究所チューンのS600でT-1にエントリーすることが決まっていたために、浮谷は自分のS600でT-1にエントリーできない。どうしてもGT-1に出場できるクルマを探さなといけないう状況だったから、どこを探しても出

## 本田博俊氏が黒に塗ったカラス



浮谷からの依頼で作成されたS600ベースのカラス。突然、本田博俊氏が「このままじゃカッコ悪いから黒に染ろう」と言いだし、黒板用塗料を買ってきてハケでベタベタ塗りはじめ、あっという間に真っ黒に

## カラスの初期スケッチ



GTクラスに挑戦しようというアイデアから生まれた林みのる氏のデビュー作となるカラスの初期スケッチ

浮谷と徹ちゃんは、このレースで共謀して二人で全4クラス制覇をしようと思っかましいことを企んでいたが、すでに徹ちゃんはホンダ研究所チューンのS600でT-1にエントリーすることが決まっていたために、浮谷は自分のS600でT-1にエントリーできない。どうしてもGT-1に出場できるクルマを探さなといけないう状況だったから、どこを探しても出

1965年、19歳の春、そんな事情で「カラス」を製作することになり、しかも、運よくデビューウインしてしまった。

