

日産GT-Rはよくなったか? BC名物乗り心地テスト

3・26

ベストカー

トップ誌独走中!!

86TONI'S
スーパーチャージャー試乗!

定価350円

講談社ビーシー/講談社

大攻勢が意味するものとは?

BMW2シリーズ、M3、M4一挙発売!



ジュネーブショー
超速報

デミオ&シビックタイプRの衝撃



デミオは1.5ℓディーゼル
SKYACTIV-D搭載

総力特集

インサイト
生産中止へ
敗れざるクルマたちが残したもの

1.5ℓFRコンパクトスポーツ

レクサスSC&スーパー

新車維新特集



ゴルフR280ps と歴代スーパー ホットハッチたち



試乗 新型MINIは超スポーツハッチだ!



eKスペース&デイズルークスの挑戦状

水野和敏激辛試乗

日米欧のクルマ作りの違いを語る

ステップワゴン、オデッセイも参戦

新型ノア/ヴォクシーvsセレナ 全面ガチンコ対決 ティアナvsNEWレガシイ

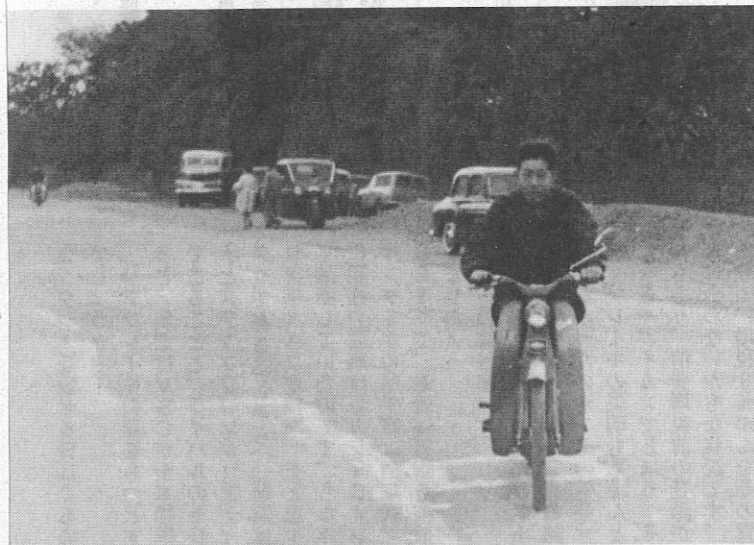


自己防衛

エアコンフィルターをPM2.5対応に取り替える 社長交代で三菱は変わるか?

童夢
特別顧問

林みのる



スーパーカブに乗る林みのる氏

構成/佐藤篤司

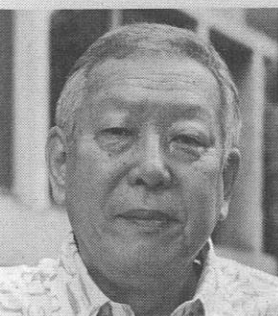
日本の自動車業界およびモータースポーツの勃興期に活躍され、多大な功績を収めた先輩方に貴重な体験を語っていただく本企画。

マの歴史人 中学以来の友人である 歴証 鮎子田 寛との歩み

日本の自動車レースの問題点については、もう、何回も何回も述べてきたし、童夢や私個人のホームページの「林みのるの穿った見方」のコラムを読んでもらえば何を言いたいか、わかってもらえると思うから、今さら、ここでどくどくと同じ話を繰り返すこともないと思うので、さらっと方針を変更して、純粋に「歴史の証人」的思い出話をしてみたいと思う。

今回は、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、林みのるさんの最終回をお届けする。

しかし、なにしろ私は、もうこの世界に暮らして半世紀にもなるので的を絞らないと散漫になってまともにならないと思うから、中学1年生、13歳からの友達であり現童夢社長である鮎子田寛と、本人がまだ16、17歳の時、軽四輪に乗っている頃に出会った、現TOMS会長の館信秀についての思い出を語ろうと思う。ただし、二人ともまだ親しく付き合っているから、かな



林みのる氏が引退を決意しているのは60代最後の日、2015年7月15日という

クルマ界

歴史の証人

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年のはじめ、スポーツカー・メーカーを目指して「童夢」を創立。従兄の林将一氏が経営する「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、伝説とも言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、社長を退任し、日本自動車レース工業会の会長も辞任し、子会社の童夢カーボン・マジックを東に売却したりと、以前から宣言しているように2015年7月15日のリタイアに向けて着々と準備を進めているというのだが、童夢は、LMP2やFIA F4の開発を発表したり、依然、前進をやめない。林氏本人も昨年11月末には4度目の結婚をして、現在新婚。引退は70歳の誕生日を迎える前日ということだが……

歴史の証人

鮎子田 寛氏と 童夢とのかかわり



PHOTO/ジョー・ホンダ

鮎子田と童夢のかかわり
それから、四輪に乗るようになってから鈴鹿サーキットに通うようになり、お互いに、レーサーとコンストラクターへの道を歩み始めるが、TOYOTAのワークスドライバーを経てア

その後、鮎子田はTOMSのチーム監督になり、そのあとは英国のTOMS GBの代表者

として出向した後、TOMS GBをAUDI SPORTSに売却して自身も経営陣に残るなど経営の辣腕をふるい、BentleyのSpeed 8のル・マン優勝に大きく貢献した後、帰国した。

歴史の証人

'66年トヨタワークスドライバーとなりトヨタ7で日本GP、Can-Amなどに出場し優勝するなど好成績を収める。'72年富士GCチャンピオン、F1、ル・マンなど海外レースにも出場、'81年末現役引退。'07年童夢に復帰し、ル・マン計画を担当。現童夢社長

りの美化や脚色はご容赦いただきたい。
14歳の目覚め
同志社中学のキャンパスでは新入生を対象に各種クラブの勧誘が行われていたが、当時、私はオーディオに熱中していたので仲間を求めて「ラジオ部」に入ることにした。ラジオ部の部屋や設備は思ったより貧弱だったし、もとより雰囲気的には入門者向けという感じで、入部は早まったかなと思いつつある頃、同じく新入生で入部してきた鮎子田寛と出会った。

増設し、学校が終わると、そのまま我が家に戻って夜更けまでオーディオ作りに励み帰宅、休みの日は朝からやってくるという具合で、かつて、これほど趣味とレールの合う友達はいなかったから、この頃はほぼお神酒徳利状態だった。そうして1年くらい経ったある日、「面白い物に便利だぞ」と言って鮎子田が家のスーパーカブを持ち出してきた。当時は14歳から原付に乗れたし、許可証は試験もなく申請すれば誰でももらえたと思う。「へえーっ、ちょっと乗せて」と私も乗ってみたが、大げさでなくその瞬間にあれだけ熱中していたオーディオのことはすっかり忘れ去り、バイクの魅力に取りつかれてしまった。まるで、テレビのチャンネルを急に

マが始まったような感覚だった。
私がバイクにのめり込んでいくのと並行して鮎子田もバイクに熱中していき、その頃は二人であちらこちらと走り回っていたものだ。当時の我々はまったく金がなかったから、なんとか言って親にせびるしかなかった。何かは忘れたが、私が母に何か買ってもらう時に、鮎子田が「僕の方もお願いします。後で払いますから」と言って払わなかったとか、「あなたの買った本を持って帰って返さない」とか、よく覚えていないが、母の鮎子田に対する印象は「ケチ」で、常に「ケチの鮎子田君」と言っていたくらいだった。

そんな愚痴をこぼしていたら鮎子田が、「実家の仕事で経営もわかってきたし、僕がそのあたりを手伝おうか?」と言いつついたので、これ幸いと副社長として迎えることにしたが、しばらくして気が付いたら、鮎子田はグループCのレーシングチームの監督をしてサーキットに入りびたりだし、私は相変わらず企画書と資金繰り表とにらめっこが続いていて、レース全般を趣味と定義付けている童夢としては、これすなわち、副社長が趣味に没頭して仕事を放棄しているに等しく、結局、関係を解消することになった。

その後、鮎子田はTOMSのチーム監督になり、そのあとは英国のTOMS GBの代表者として出向した後、TOMS GBをAUDI SPORTSに売却して自身も経営陣に残るなど経営の辣腕をふるい、BentleyのSpeed 8のル・マン優勝に大きく貢献した後、帰国した。

「大切な友達」 TOM'S・館 信秀氏

'71年、トヨタ・ファクトリードライバーとしてトヨタと専属契約。'74年、TOM'Sを設立し代表取締役社長に就任。'82年、現役レーサーを引退。現在TOM'S代表取締役社長、TOYOTA TEAM TOM'S代表、スーパーフォーミュラやスーパーGTなどの監督を務める。写真は'79年、セリカターボGr5を本誌が取材した時のもの



ない駄作だった。駄作ゆえに話題の尽きなかった「TOM'S童夢セリカターボ」。TOM'Sには申し訳なかつたけれど、悪い意味で話題の尽きないマシンだった。まず、ル・マンで予選落ちしてしまつたが、その後、私と館の友達でロスに住んでいた金古真彦の手引きでアメリカに遠征することになった。

手始めのリバーサイドのレースではオーバーヒートで2周できない状態が続き、予選もままならない状況だったから、私も手を尽くして改善を模索していたが、なにしろ、ラジエター周りの風がまったく動いていないため抜本的な改善は難しく、なんとかごまかしながら義務周回数だけはこなそうということになり、館のドライブでピットを出て行った。

日本人のレース関係者としては充分すぎるレース経験を持ち、英語が堪能で海外の人脈に厚くレーサー、コンストラクター両方の経験が豊富な稀有な存在だった。しかし、引く手あまただろうと思つていた私の予想は大きく外れ、結構、活躍の場を探すことは容易ではなかった。

こんな日本でも、時々、レーシングカーやスポーツカーを作る人が現われる。趣味のプラモ作りならいざ知らず、製品としてのクオリティを追求するならば開発に必要な最高のブレインを集めることが先決となるはずだが、ほとんどの場合、レーシングカーの開発に関しては一日の長があると自負している童夢にはなんのコンタクトもなく実施され、結果、想像の範囲内のバックヤードスペシャルのような物ができてくるが、世間は、作つたこと自体を高く評価するだけで世界の標準と照らしてのクオリティには言及しないから、すべての作品がすばらしい出来映えになつてしまう。

チャレンジャーがいてこそ成功者も生まれるわけだからすべてを否定するわけではないが、工業製品、特に商品に関しては、生産者の苦勞や努力なんかは価値や価格に含まれるはずも

ない。つまり、日本という国において、まだまだレーシングカーそのものの本質的な価値を判断する段階には至つていないというところだろう。

しかし、いつまで待ってもマシンが帰ってこないでコントロールタワーに問い合わせてもストップしているマシンはない。狐につままれたようなピットクルーがきよらきよらしている、向こうのほうから館が歩いてきて「直前で止まつてしまつたから、早く押しに来てよ」と文句を言うが、どこにもマシンはない。「マシンはどこ？」というクルーの問いかけに振り返つた館も驚いたが、そこには真つ黒なrenomaカラーとは、似ても似つかぬ真つ白なセリカターボが、しかも、煙を上げながら止まつていた。

感謝の声どころか反発ばかりが聞こえてきて、もう、ほとほとレース界とかかわることに嫌気がさしていた。

うだが、みんなで大笑いしながらも、その悲惨な姿に意気消沈したものだ。

その後、いろいろ対策を施してセプリングに向つたが、このコースは古い飛行場にパイロンを立てて、コースを作つていた。ちよつと駐車場でのジムカーナの雰囲気だ。ここでもオーバーヒートは取まつておらず、ごまかしながらの予選となつたがまたマシンが帰つてこなかった。

今度はいくら長い間にわたつて帰つてこないものだから、コースを一望できるコントロールタワーに行つてマシンを探したが、白いマシンも含めて何も止まつていない。まるで神隠しのような不可解な状況に、一同、首をかしげるしかなかった。

「いやあ、参つたよ。道に迷うは信号に引つかかるわ」って、お前はどこを走つてきたんだって話だが、パイロンを突き抜けてオーバーランした後、どこからコースに復帰していいか迷つている間に隣接する一般道に出てしまつた挙句、入り口を見失つてうろちうろちしたとのこと。

「TOYOTA」がグループCの件をOKしたよ」と言つてきた。私にとっては、鮎子田からかかつてきた浮谷の伝言と同じく、多分、受話器を握りながら二人で飛び上がったと思えるほどのビッグニュースだった。

「TOYOTA」がグループCの件をOKしたよ」と言つてきた。私にとっては、鮎子田からかかつてきた浮谷の伝言と同じく、多分、受話器を握りながら二人で飛び上がったと思えるほどのビッグニュースだった。

信号待ちしたレーシングカーも珍しいと思うが、何よりも館が素晴らしいのは、こんな駄作をつかませた我々を非難するわけでもなく、夜は街に繰り出し

一緒にマイアミを満喫していたし、常にレースを楽しむという姿勢が一貫していて、その、あつからんとした性格に我々はとて救われたと感謝している。

「TOYOTA」がグループCの件をOKしたよ」と言つてきた。私にとっては、鮎子田からかかつてきた浮谷の伝言と同じく、多分、受話器を握りながら二人で飛び上がったと思えるほどのビッグニュースだった。

「TOYOTA」がグループCの件をOKしたよ」と言つてきた。私にとっては、鮎子田からかかつてきた浮谷の伝言と同じく、多分、受話器を握りながら二人で飛び上がったと思えるほどのビッグニュースだった。

「TOYOTA」がグループCの件をOKしたよ」と言つてきた。私にとっては、鮎子田からかかつてきた浮谷の伝言と同じく、多分、受話器を握りながら二人で飛び上がったと思えるほどのビッグニュースだった。

「TOYOTA」がグループCの件をOKしたよ」と言つてきた。私にとっては、鮎子田からかかつてきた浮谷の伝言と同じく、多分、受話器を握りながら二人で飛び上がったと思えるほどのビッグニュースだった。

「TOYOTA」がグループCの件をOKしたよ」と言つてきた。私にとっては、鮎子田からかかつてきた浮谷の伝言と同じく、多分、受話器を握りながら二人で飛び上がったと思えるほどのビッグニュースだった。

「TOYOTA」がグループCの件をOKしたよ」と言つてきた。私にとっては、鮎子田からかかつてきた浮谷の伝言と同じく、多分、受話器を握りながら二人で飛び上がったと思えるほどのビッグニュースだった。

「TOYOTA」がグループCの件をOKしたよ」と言つてきた。私にとっては、鮎子田からかかつてきた浮谷の伝言と同じく、多分、受話器を握りながら二人で飛び上がったと思えるほどのビッグニュースだった。

「TOYOTA」がグループCの件をOKしたよ」と言つてきた。私にとっては、鮎子田からかかつてきた浮谷の伝言と同じく、多分、受話器を握りながら二人で飛び上がったと思えるほどのビッグニュースだった。

「TOYOTA」がグループCの件をOKしたよ」と言つてきた。私にとっては、鮎子田からかかつてきた浮谷の伝言と同じく、多分、受話器を握りながら二人で飛び上がったと思えるほどのビッグニュースだった。

「TOYOTA」がグループCの件をOKしたよ」と言つてきた。私にとっては、鮎子田からかかつてきた浮谷の伝言と同じく、多分、受話器を握りながら二人で飛び上がったと思えるほどのビッグニュースだった。

童夢設計・トムス製作。トヨタ製2.0直4の2T-GT改ターボエンジンをミッドシップに搭載した童夢TOM'SセリカC。'82年のWEC-JAPANでは総合5位、国内勢3位

童夢設計・トムス製作。トヨタ製2.0直4の2T-GT改ターボエンジンをミッドシップに搭載した童夢TOM'SセリカC。'82年のWEC-JAPANでは総合5位、国内勢3位

童夢設計・トムス製作。トヨタ製2.0直4の2T-GT改ターボエンジンをミッドシップに搭載した童夢TOM'SセリカC。'82年のWEC-JAPANでは総合5位、国内勢3位

童夢設計・トムス製作。トヨタ製2.0直4の2T-GT改ターボエンジンをミッドシップに搭載した童夢TOM'SセリカC。'82年のWEC-JAPANでは総合5位、国内勢3位