

# F1 倶楽部

双葉社スーパームック  
1997 通刊第15号  
定価950円  
赤井邦彦責任編集

編集長インタビュー

星野一義

無限/イルモア工場訪問

F1エンジンの正体

幻の日本製

F1エンジン

Mercedes-Benz

特集

# グランプリ エンジン





Text: Makoto Ogasaki  
Photos: Shiro Inaba



# F1マシン開発ゲーム 童夢の野望

## に挑戦!

これは並のF1ゲームではない。  
プレイヤーがデザイナー/エンジニアの苦勞を体感する  
超リアル・シミュレーション・ゲームなのだ。  
文◎大串信 写真◎稲葉資郎(本誌)

「こゝまで随分、苦勞した。試行錯誤を繰り返すうち、僕は何度作業を放り出そうと思ったか。それでも夢を実現するために頑張った。自動車工学の書物を何冊も読んだことだろう。思いのままにならない実験結果に短気を起こしたこともある。でも僕は結局は作業を続けた。なぜならば、僕はF1が好きだからだ。そしてようやくマシンが完成した。いよいよ鈴鹿サーキットへマシンを運び込み、シエイクダウンテストを行うのだ。感無量とはこのことだ。しかし同時に緊張感にもとられる。果たして僕のデザインしたマシンは、きちんと性能を発揮してくれるのだろうか。心配していても仕方がない。まずはシエイクダウンテストだ。実際に走らせて様子を見ないことには何も始まらない。

と、僕がすっかりその気になっているのは、『童夢の野望』という家庭用ゲーム機F1レーシング用のゲームのせいだ。このゲームは現実のF1プロジェクトを進めつつある、あの童夢が開発に深く関わったもの。実際にF1でも開発して参戦してやろうというプロ集団には、従来のお遊びゲームは物足りなかつたらしい。童夢でF1マシン開発を密着取材するうち、妙な雰囲気は感じていた。一所懸命マシン開発を進めるスタッフが、時折、怪しい作業をしているからだ。実はそれがこのゲーム開発だった。世にF1技術者の全面協力を標榜するゲームは

## 勉強しないヤツは遊べないゲーム



## 中野 常治

(なかのつねじ) 1950年10月30日生まれ。鳥取県出身。74年にセリカ2000GTで中山サーキットにてレースデビュー。77年、FL500にステップアップ。79年、鈴鹿レーサーズ選手権のFL500クラスの年間タイトルを獲得。翌80年、F3にステップアップ。82年マツレーシングで、F2へと進む。マシンはマーチ802BMW。しかし、F2は富士のグラチャンをそれぞれ2-3戦走っただけで、突然の引退。97年、息子の信治がリジェ・チームからF1グランプリにチャレンジする。

でF3を走り続けた。その頃から中野信治の苦闘が始まる。94年には紫死フォーミュラでF3、95年、96年は童夢と次々にチームを変わる。

中嶋悟に見出され、いきなり、ヨーロッパで走るという幸運に恵まれた中野信治だったが、胸の内は周囲が考えたような明るいものではなかつたようだ。サーキットでの中野信治の表情に笑顔が少なくなつた。いつも、どこか不機嫌そうだった。中野信治が決してレースを楽しんでいないことを常治は感じていた。

「シーズンが終わると、次の年に乗る車がなかなか決まらない。そんな年が続いた。毎年そうや。ぎりぎりまでシートが決まらなくて、その間は、あいつ、気が狂いそうやった。可哀相やったよ」

その果てに訪れたのがリジェでF1に参戦するという朗報だったのである。

中野の家族は、ずっとそうだったように、F1も揃って応援に行くことにしている。常治の戦いは、まだ終わらない。レースという夢の世界の中の戦いである。

「そんなに情熱がないのなら、もう、カートなんかやっても仕様がな、カートを表にほかしたるぞ」

と怒鳴つたこともあつたさうだ。

11歳からカートに乗り始めた中野信治は、たちまち頭角を現し、次々にレースに勝つていった。87年、カートを始めて六年目の16歳のとき、中野信治は香港カートブリで優勝する。日本人の優勝ははじめてであり、16歳での優勝は、最年少記録だった。

引退してから鈴鹿に行けなかつた常治は、雑誌のカートレースの記事の中に、中野信治の名前が出るようになってから、やっと鈴鹿に足を運べるようになった。もしも、中野信治が思うように勝てなかつたら、常治が鈴鹿にレースを見に行けるようになるまで、もっと長い年月が必要だつたらう。

「自分はどう走れない。だけど、他の人間はレースをやっている。それが口惜しなかつたんやね。それでサーキットに行けなかつたんやが、自分にも人に見せられるようなものが出てきて、やっとサーキットに行けるようになったんやろうな」とは常治自身の説明である。

89年、中野信治は18歳でF3でデビューする。さらに翌年、中嶋企画に移つてヨーロッパに渡り、フォーミュラ・ボクゾールやGMロータス・ユーロシリズなどに二年間参戦する。その間、何度か表彰台に上がり、何度かはポールポジションも獲得する活躍を見せて、中野信治はレースの本場のヨーロッパで、車の運転ができるドライバーであることに

ミニカーを使って、レースの真似事をし遊んでいた。畳の上に小さなサーキットをつくって、何台ものミニカーを並べ、次々にドリフトでコーナーを抜かせせる……。常治の子供時代には考えもしなかつた遊びだ。

そんな中野信治の姿を見て、常治は「この子、ちょっと、おかしいんじゃないか」と思ったさうだ。

だが、中野信治には、床の上に並んだ幻のサーキットを走るレーシングカーの一台には、いつも自分が乗っているのが見えていたはずだ。子供の頃の中野信治にとって、サーキットは遠いところではなかつた。いまは子供だから、また走れない。しかし、いつか必ず自分が行くべき場所であつた。

中野信治は中学の卒業式も出ていない。全日本のカートの第1戦の日程と重なつたからだ。それははじめて無限のサポートを受けて走る大事なレースだった。そして、日曜日のレースの翌日は高校の入試。

「このときは信治も怒つた。なあ、親父、頼むわ。卒業式に出さしとつてくれよ。これで高校に落ちたら、どないしてくれんねんと言つてね。まあ、レースが終わってから一晩だけ勉強して試験に合格したからよかつたけど。落ちとつたら、たいへんやつたらうな」

子供の頃の中野信治は、カートに時間を取られて、友達と遊ぶ時間も思うように取れなかつた。そのため、常治とケンカになつたこともあつたさうだが、常治は絶対に譲らなかつた。



専門知識と経験がなければ1ミリ単位の車高セッティングはできない



タイムは伸びない残り時間は少ない。えーい、ここでピットインだノ

「了解、ピットインします。」  
タイムは伸びない残り時間は少ない。えーい、ここでピットインだノ



「童夢の野望・完全ガイドブック」  
双葉社刊・1200円

時間がかかるから、出走前に特に念入りに調整するのがコツだ。タイヤはまずはミディアムで。セッティングが決まったら路面状況の好転するセッション終盤にソフトを投入しよう。路面温度が30度以上と高めだから発熱を考えて空気圧はわずかに下げる。僕の場合、それなりにレース現場の取材をしてきたから、ある程度見当はつくものの、並のF1ファンにはおそらく初期値の設定すら容易にはできない。

## 付け焼き刃F1ファンは去りなさい

「そして、いよいよコースインだ。従来のF1ゲームならば、ここからマシンを操縦することになるのだが、『童夢の野望』の場合、マシンを託したドライバーにコースインの指令を出したら、後はせいぜいテレメトリーから送られてくるデータ

をチェックし、ピットイン指令を出すタイミングを測ることくらいしかできない。一般のゲーマーならばここで呆然とするはずだ。2分間弱マシンが走るのを眺めて何がもしろいのだノ」と叫ぶかもしれない。その気持ちはよくわかる。しかし、実はここに真のリアリズムが存在するのだ。プレイヤーはここまでF1の設計者でありエンジニアとしてゲームを進めてきた。その自分がやおらマシンに飛び乗り、走り始めてはいけない。あくまでも設計者でありエンジニアとして、テストドライバーが操るマシンを傍観しなければならぬはずなのだ。

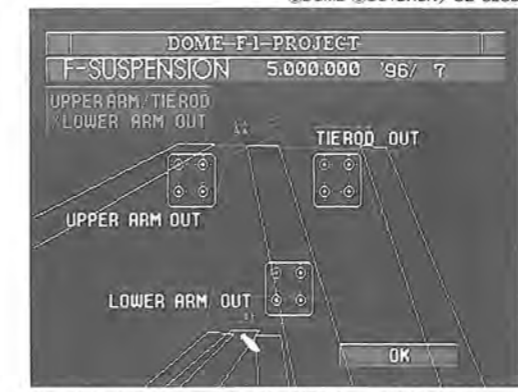
「高速・低速コーナーの挙動はどうか？ 直線では最高速が伸びているか？ チェックしなければならぬことばかりで、だんだん心臓がバクバクしてくる。どの時点でピットインさせてこのセッティングをどう変更するか、できるだけ短時間で的確な見通しを立てなければ……。」

「このあたりまでくると、だんだん明らかになってくるのだが、実はこのゲームは、自分でF1マシンを設計し、でき上がったマシンの熟成を、あらゆる知識とカンで動員して進めるデザイナー/エンジニアのシミュレーション・ゲームなのだ。つまり従来のいわゆるF1ドライビング・ゲームとはまったく視点が異なるわけだ。この視点の差を意識しない限り、『童夢の野望』を理解することはできない。では容易に視点の切り替えができるか、というとそうはいかない。このゲームを進めるためにはそれなりの専門的なレーシングカー・テクノロジーの知識がなければならぬし、実際のサーキットで限られた時間を使ってセッティングを進めるといふ手順もある程度知らなければ、ゲームの勝負どころもつかめないはずなのだ。その代わり、視点を移すことができたら、プレイヤーは突如として自分が実際のサーキットのピットに放り込まれたような錯覚にすら陥るはずだ。」

「そして、隔から隔までゲームを理解し尽くしたとき、どうやらプレイヤーは楽しさよりも苦しさを感じるのではないかと僕は今感じ始めている。なぜなら、このゲームは「本当のF1は、決しておもしろおかしく見えるものではない」というリアリティを見事に再現しているからだ。その意味で僕は、『童夢の野望』はこれまで登場した中で、最もリアルなF1ゲームだと断言する。」

「長いようで短い。途中でセッティング変更などしていれば、ろくろく走りもしないうちに終わってしまう。2、3回ピットインしてセッティングをいじれば、10周程度しか走行できない。したがってセッティング変更を必要最小限に留め、できるだけ多く走ってデータを収集するためにも、まずは走行開始前に念入りのセッティングをおかねばならない。」

「スプリング、ブリロッド、ダンパー、車高、キャンバー、アンチロールバー。それにバウカーやバンブラバー。前後のウイングの角度。この中ではスプリングやキャンバー、バンブラバーの変更には

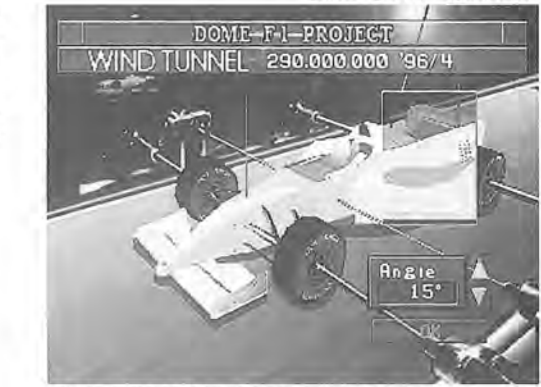


サスペンションの設計。自動車工学の学習ツールになりうる内容

## はじめて知るセッティングの悩み

さてゴタクは置いて、血と汗と涙を流して作り上げたマシンを鈴鹿サーキット

「童夢の野望」では、現実のF1マシンの開発作業が最大限再現されている。例えばマシンのボディ形状も、風洞実験を繰り返して研究しないと、決められない。そのためには空気抵抗とダウンフォース、それに姿勢変化の影響の関係を知らなければならぬ。サスペンション設計も、「高速型」「廉価型」などお手軽なコンポーネントを選択するようバズルもどきではなく、ジオメトリーやスプリング特性を考えてから設計しなければならぬから、自動車工学の基礎知識がなければ何をやるべきかもわかるまい。一事が万事この調子で、かなり専門的な知識を情け容赦なく要求してくるうえに、そもそも「正解」が設定されていないものだから始末におえない。『童夢の野望』は、「セナ様よ永遠に」のりのそのらのF1マニアには、おそらくは手も足も出ないしろものなのだ。



風洞実験で空力を煮詰める。悩みたければいつでも悩める

「僕が存分に盛り込まれた出来映えだ。僕の初作品、MARS01Aであるが、実は開発のために金を使いすぎた。おかげで予算が乏しくなり、タイヤは開発テスト用にハードとミディアムをそれぞれ1セット、タイムアタック用にソフトコンパウンドを1セットしか買えない。これで3日間のテストを賄わなければならないのだ。その代わり、ドライバーは、少々キヤラが高いが鈴木重久里に頼むことにしよう。」



「童夢の野望」は最もリアルなF1ゲームだノ



# 私

は、赤井邦彦がトリーチュウに昨年まで連載していた「行き当たりハツカリ」が、終盤どうもトリーチュウ気味だったことが気になって。

まあ、どうせ誰かに文句を言われたが、仕事先から厭味のひとつも言われたらどうが、情けない奴だ。

私を見る。取引先の某自動車メーカーの重役を怒らせて三下り半を突きつけられたり、某モータースポーツ関連企業を揶揄するような記事を書いて睨まれたり、数々の修羅場を潜り抜けてなおかつ今日まで言いたいことをきっちり言ってきたつもりだが、実は私もこのところすっかり疲れ果ててトリーも下がっている一方、他人のことをとやかく言っている場合ではないのだ。

それは日本のレース界、特にトップ・カテゴリーと他ともに認めているフォーミュラニッポン（FN）の世界が、打つとも響かない皮の弛んだ太鼓のようなもので、もったい直な感想を言わせて頂けるなら、この業界にはあまり頭のいい人はいないように思える。

近年、私が主張し続けてきたことは、要約すればモータースポーツとは自動車の競争であり、戦いの主体者は自動車なのだから、我が国でもレーシングカーの開発技術力を育成しない限り、いつまでも外国の技術とシステムに依存した自動車レースもどきの真似事から脱皮できないということだ。

それでも「ドライバーが主役です。だってモータースポーツは人間ドラマだもん」なんてほざいてい

る奴がいたら、どのF1チームへ行

ってでもいいから、チームオーナーとチーフデザイナーに聞いてみる。

「あなたたちはドライバーのためにチームを運営し、マシンを設計しているのですか？」って。鼻で笑うと思うよ。

だって、例えて言うならば、チーフデザイナーが設計に熱中しているころはストロブリング花盛りの時期で、次のシーズンのドライバーなんか誰になるか解かったものではないからだ。この話を詳しく説明するには誌面が足りないし、それにもうホトホト言い飽きているからここでは省略させてもらうが、モータースポーツの原点とも言えるこんな簡単な話ですら日本のレース業界の皆様にはなかなか理解して頂けないだろう。テレビというだけで、「Jリーグを夢見てド素人に自動車レースを委ねてみたり、訳もなく仲間を裏切ってまでタイヤをワンメイクにしてみたり、誰にでも解かるような単純な事の成り行きが見えていない。

そのうえに、その成り行きが悪い方に転がってしまったところで、もうすっかり小作人気分の参加者連中からは特に不満の声が出るわけでもない。

見ようによっては同等の感性を持った人たちが都合の良いバランスを構築しているとも言えるが、すなわち、ちよつと賢い人には身の置きどころもない世界ではある。

そんな環境の中で今、私たちは揺れている。

1997年のFNに参戦すべきかどうかを決めかねていたのだが、そ

の件も怪しすぎて私にも不可解な点が多すぎるのだが、基本的に過去においてF3000レース参加者は全員タイヤに関しては無償供給されてきたし、レース時にタイヤが不足したこともなかった。

まず、FNサイドの言う無償提供及び安定供給のお題目は無意味だ。土台、2社で供給しているものが1社になって何で安定するのかさっぱり解からない。

タイヤの開発が不必要となるからテストが減ってコストダウンになるとも言うが、現状だって開発の必要もないほどのワンサイドゲームだし、テスト回数なんか規定してしまえば何社であろうがどうにでもなる。

つまりFNサイドが目先のお金欲しさに、何の意味もなくタイヤのワンメイク化を画策しているおかげで我々とともに長年レースを戦ってきた仲間たちが葬り去られようとしているのに、この業界の人たちは指をくわえて見ているだけなのだ。

この状況は私にとって大変に気分が重く、継続を躊躇させる大きな要因のひとつとなっている。

錦の御旗であったメディアの力も、丑三つ時の放映では自らがその価値を否定しているようなものであり、おまけに他局では絶対に取り扱われないわけだから、機会損失ははなはだしい。

また、例え口約束であろうとも、テレビの力とテレビ局の営業力を信じて少なくとも何らかのスポンサーを確保してもらえないと思込んでいたチームも少なくない。

理由がタイヤのワンメイク騒動であ

る最大の理由はレギュレーションの先行きが不透明だからであり、事前の開発行為の伴うコンストラクターとしては少なくとも98年までの動向をあらかじめ知っておく必要がある。現在、JRP（日本レースプロモーション）がFN事業本部がJAF（日本自動車連盟）か何か知らないが、一応このFNのレギュレーションを決める立場にあるはずの連中からは97年は現行レギュレーションの継続、98年からはF1A（世界自動車連盟）のワンメイクF3000を導入するのしないの、99年からにするのしないの、ワンメイクのレギュレーションに準ずるが、その範囲内での改良は自由とかさうではないとか相変わらず世界的な情勢も知らないれば、科学的な裏付けも何もないただの思いつきで噂として聞こえて来るだけだ。

F3000の世界では、93年あたりからワンメイクの噂が出始め、同時にステッドフロアへの移行も取り沙汰されていた。

ローラもレイナードも童夢もこのころに大幅な設計変更を行い、ニューマシンをリリースしたが、その後ヨーロッパではワンメイク化が確実となり、童夢も国内のレギュレーションの動向を見守りながらのレース活動となり、結局、どのメーカーも93年または94年以來、新設計のニューマシンと言われるものは

の最大理由はレギュレーションの先行きが不透明だからであり、事前の開発行為の伴うコンストラクターとしては少なくとも98年までの動向をあらかじめ知っておく必要がある。現在、JRP（日本レースプロモーション）がFN事業本部がJAF（日本自動車連盟）か何か知らないが、一応このFNのレギュレーションを決める立場にあるはずの連中からは97年は現行レギュレーションの継続、98年からはF1A（世界自動車連盟）のワンメイクF3000を導入するのしないの、99年からにするのしないの、ワンメイクのレギュレーションに準ずるが、その範囲内での改良は自由とかさうではないとか相変わらず世界的な情勢も知らないれば、科学的な裏付けも何もないただの思いつきで噂として聞こえて来るだけだ。

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

だから童夢が97年以後もFNに参戦を続けるとしたら、その絶対条件としてニューマシンの開発を行う必要があるわけだが、諸君にも想像が

出していない。出してはいないというよりはヨーロッパがローラのワンメイクとなり、残る日本の小さなマーケットのためだけに誰も新しいマシンを開発できなくなってしまうからだ。

ローラ、レイナードはどう考えているのかは知らないが、童夢としては現行モデルをこれ以上継続使用することはコンストラクターとしての沽券にもかかわるし、レースに参加する意味もない。

コンストラクターにとつてのレーシングカーは画家にとつての作品と同じである。例えば何回も展覧会に出品するにしても、それがいつも同じ絵だとしたら、いずれ案内状も出しにくくなるというのが人情というものだ。

## ムジナが やってる 日本のレース。



### スピークアップ

Text: Minoru Hayashi  
Illustration: Maki Tida

