



# レースと人

# 林

# 穂 みのる

# TOJIROから童夢まで

auto technic

1978.8月号

林みのるが《童夢-零》をひっさげて帰ってきた。

60年代のレースをよく知るファンには、林みのるの名は“Tojiro 2”、“マクランサ”などの設計者としてなじみ深いものがあるが、実際彼ら当時20歳そこそこの仲間たち、三村建治、由良拓也、小野昌朗らは異色の若者たちだった。説明するまでもないが三村はマキF1でその後アクションを起こし、由良はムーククラブで第一線のレーシングカーボデーデザイナーに就いた。小野も小島エンジニアリングでF1/F2に腕をふるっている。

林みのるだけがしばらくこの世界で沈黙を守っていたのだが、今年3月にスイスのジュネーブで開催された“1978 Salon de L'automobile Geneve”に《童夢-零》なるカスタムカーを発表。このプロジェクトの総責任者に彼の名前があった。もっぱらマスコミ、一部自動車ジャーナリズムに“国産スーパーカー”として大々的に取り上げられたから、童夢と林みのるはその方で有名になったようだ。が、しかし林みのるの若き日の習作の数々は、“国産レーシングカーヒストリー”のなかに記されるマシンばかりであり、アマチュアのバックヤードビルダーから本格的コンストラクターが誕生するに至る、日本レース界黎明期のモニュメント的作品ばかりであった。

ホンダS600/S800のカスタマイズにまず目をつけ、故浮谷東次郎とS600のボデーチューンを始めていき、それがTojiro 2、マクランサへと発展していった。アマチュアが安価にレーシングカーを味わうのに、このマクランサは大きな貢献をした。林みのるもすでに本格的なレーシングカーを目指し、マクランサくさび、エバCAN-AM、マクランサパニックなどの作品を発表し続けた。大自動車メーカーのニッサンR382、トヨタ7などが天文学的大予算で開発にしのぎを削っていた頃、その下のクラスで、今日のコンストラクターのような道を必死で歩もうとしていた若者たちのマシンもあったのである。

### ■鮎子田と知り合ったオーディオマニア時代

33歳の林穂は京都に生まれ、育った。小学校高学年の頃から、いまでいうオーディオ狂いで、中学に入ってから鮎子田寛と机を並べるようになり、ラジオや電蓄いじりに夢中になっていた。自分の“工房”を持ち、ちいさな部品をこねくりまわすのが好きだった彼らは、“部品を買いに行くのに便利だからと2輪を買う”ことにし、それからはすっかりこの動くメカニズムに狂ってしまう。あとはお

定まりの、2輪から4輪へのコースをたどっていった。

出来たばかりの鈴鹿サーキットへ京都から通い、コロナやコンテッサでスポーツ走行を楽しむようになってゆく。当時トヨタ契約の浮谷とも同じコロナを通じて親しくなり、“ロードベンダース”という学生のクラブにいた三村たちとも鈴鹿で知り合った。

こういう雰囲気の中、林みのるは走ることよりもむしろ造ることに関心があったから、S600をベースに、それを改造してより速いレーシングカーにしようと考えていた。

### ■Tojiro2,3を経てマクランサに

しかし不幸にも浮谷は65年8月鈴鹿で亡くなり、浮谷の名をつけた“Tojiro2”というS600のモディファイドマシンだけが残った。

林みのるらは鈴鹿に近い津に三村や鴻池庸禎らと合宿のようななかで寝泊りし、その工場から“Tojiro3”も生まれている。初めてFRPボデーをこころみだが、最初だったので意外に重くなってしまったという、まだ20歳の頃である。

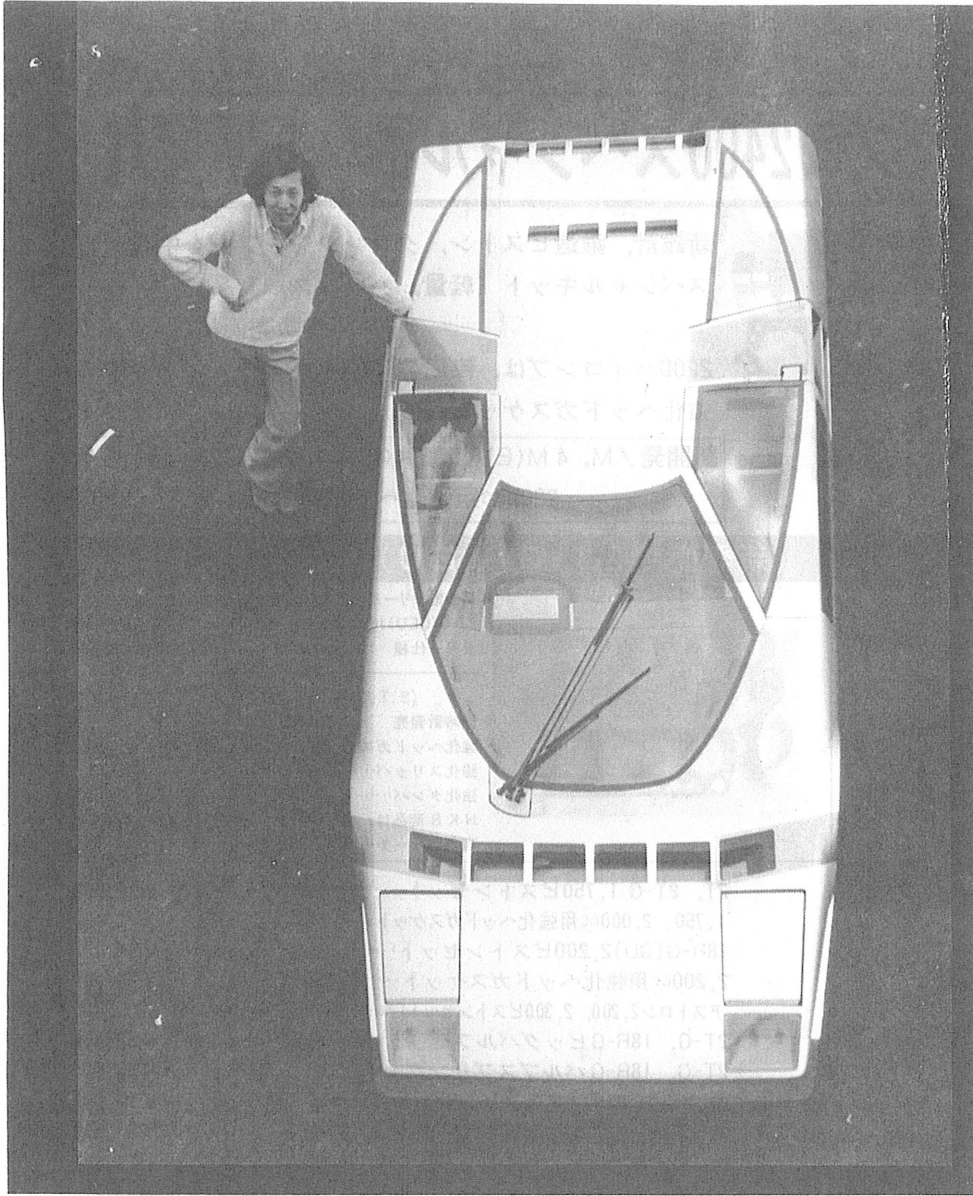
S600/S800は安い値段のミニチュアスポーツとして親しまれていたが、DOHCのリッター100馬力近いパワーに比べ、重かった。そこに目をつけ、まず軽量化ボデーを載せ、より性能を高めようとした彼らの意図は面白いものだった。すべてがゼロからやるには荷が重い。段階を踏んで彼らは多くのことを学んでいった。そのうちシャシー改造も手が付け始め、FRPモノコック構造まで研究していった。

しかし“マクランサ”はその狙いが正しかったことを裏付けるように売れた。10台以上の単位で販売されアマチュアが走った。タイムは上がり、耐久レースなどでは何度か大排気量マシンを食って上位入賞も飾った。

「重いS800に軽量オープンボデーを載せて、重心を下げただけでも、けっこう売れましたね。ボクらも量産（といっても絶対数は知れてますが）を考え、このマクランサは成功したのかもしれませんが。マクランサという名は、洋蘭の一種で、語感もいいのでつけたんです」

レースばかりでなく、ジムカーナをやる者にもこのマクランサは親しまれた。自分のS800にこのキットを載せるだけでオープンレーシングカーに早変わり。コンストラクターとしての彼らの第一歩を、ここに認められる。

### ■エバCARSと協力、グループ7、フォーミ



## ユラも

マクランサは66年、67年と続いたが、68年あたりから東京に出て次のステップを踏み出す。三村の兄の“エバCARS”を手伝い、軽4輪のパワーユニットを応用したグループ7、エバCAN-AMを造り始めた。由良、小野らもこの頃から顔を出し、それこそ裏庭(バックヤード)でマシーンをコツコツ完成させていった。

「冬の寒い日でしたが、まだ子供みたいな由良くんがよく見に来てましたね。手伝わせて下さいというから、坊やには無理だよみたいにしてると、これがスゴイ(笑)。ボくらよりよっぽどFPRの扱いなんか上手いんです。小野くんは大学のクラブの連中と、いつからかしょっちゅう来てましたね。そこはこうした方がいいですよとか、いろいろ口を入れてくる。聞いたら東京工業大学の学生ということでしょう、態度コロッと変えてまあどぞ、どぞって(笑)、三村たちとワイワイやってたなかに、彼らも加わったんです。いまじゃふたりとも、日本のレース界で活躍してますからね……、当時を想うといろんなことがあ

りました」

エバCAN-AMも、ミニグループ7としてアマチュアのレースに大きな役割を果たした。CAN-AMマクラレンにも(ちよっぴり)似たスタイルはきれいだったし、マクランサよりはるかにフィニッシュも向上した。東京レーシングカーショーに出展して賞を授与されたり、20代の若者たちのパワーとセンスは評価を受けていた。

ミニグループ7から、さらにはホンダ1300のパワーユニットを用いたグループ7も計画した。アメリカ製のシャーシを使うという方法も欧米のコンストラクターが、目的のためには最短距離を走って自分らのマシーンを完成させる方法に似ていた。“マクランサクさび”はそういうコマーシャルベースでやりたかったのだろう。

だがここまでマシーンが本格的になってくると、若さと情熱も、とたんに現実の厳しさに直面するようになってきた。

「京都に戻ってもうレースは辞めようかとも思っていました。ちょうどその頃からFJ360/FL500が盛んになってきて、RQ(レー

シングフォータリー)にいた解良クンらとマクランサバニックを造りました。でも、なんかそれからボクは空白期間に入っちゃいまして、レースとはごぶさたになって……」

## ■車椅子や農業用機械まで手がけた後に……

ホンダカムイというカスタムカーがあった。これは現在、無限代表の本田博俊が造ったプロトタイプで、林みのるはカムイのストリートバージョンができないものかとアプローチをしたという。しかしできなかった。“ナンバーを取る”ということは全くゼロから個人が造った車の場合、大変に厳しい。ちっぽけな個人の力でどう駆けずりまわってもピクともしない、厚い重い壁が立ち塞がっていた。

つまりこの時点から《童夢-零》のプロジェクトは挑戦的に開始されたのだ。いや、もっと前、レーシングカーの頃から、林みのるは“それ”を頭のどこかに描いて何台かの習作をサーキットに走らせたのかもしれない。

身体障害者用の車椅子、林みのるのそれは全く一般の車椅子の概念を崩した、あかるいオープンな設計だったが、プロトタイプどまりで中止になった。農業耕運機も探してみた。これなら合法的にナンバー取得し、車造りを志す者にとっての最終的な夢、自分の製作物を世に送り出せるかもしれないとアプローチした。だが今でいうレジャービークルを受け入れてはくれなかった。

これらの試行錯誤はあったが、かえってこの結果が《童夢-零》へのジャンピングボードとなった。敢然とカスタムカーで、既成のメーカーの冷たい自動車群に何かを問いかけてみよう、正確には75年秋からプロジェクトはスタートしている。資金面、製作技術面、スタッフの問題などなど調査すべき項目は多く、実際の製作過程より“リードタイム”はずっと長かった。設計図はそれこそF1の何倍もの量に達し、ストリートバージョンの設計は膨大な労力を必要とした。

「現実的に言ってしまえば、小量生産のカスタムカーはいまのニッポンで存在すら否定されるでしょう。“スーパーカー”という見方はされても、既成のメーカーの前には、アンチテーゼ的な存在でしかない。これから、この《童夢-零》がどうなるか、まだ我々にとってやっと第1段階が始まったばかりです——」

バックヤードビルダーから今日までになったロータス。ニッポンでそんなことは神話なのだろうか。童の夢にすぎないのだろうか。《童夢-零》はサーキットからテイクオフしていった。(文・今宮 純)