

ORIENTAL GT RACER PROJECT

2012/05/18



はじめに

1963年に開催された「第一回日本グランプリ」あたりをターニングポイントに、日本の自動車レースは、モータリゼーションの発達と相まって、瞬く間に若者たちの心を捉えてメジャースポーツとして成長していきました。

今のタレントや女子アナのターゲットは野球選手ですが、当時は、レーサーを恋人に持つことが若い女性の憧れでしたし、一般紙がこぞって自動車レースの話題を報じていたものです。

現在も、かなりの規模で自動車レースは開催されているのですが、そのニュースは5大新聞には掲載されませんし地上波TVでもほとんど流されていません。ドライバーが街を歩いてもサインを求められることもなく、専門の定期刊行物も1誌だけとなってしまふほどのマイナーなイベントに凋落してしまいました。

この原因はいろいろあるのですが、最大の理由は、日本の自動車レースが「ドライバー育成」に特化してしまっている事にあり、それを、自動車メーカーがこぞって応援していますから、いつの間にか、日本の自動車レースはドライバーの育成だけが目的になってきました。

その結果、日本の自動車レースがこれほど衰退しても、そこそこの規模で生き残っているのは、全ての資金が自動車メーカーから下賜されているからであり、その予算規模が一定ですから、日本の自動車レースは内容のいかにかわらず流行も廃りもしない一定の規模を維持できています。

では、これで安泰なのかと言うと、この自動車メーカー主導体制下の日本の自動車レースでは、ほとんどのエネルギーをドライバーの育成に費やしていますから、本来の自動車レースの意義であるべき自動車開発技術の戦いはないがしろにされ、このドライバー育成に使うレーシングカーは全てが輸入品ですし、自動車メーカーが、F1やルマンなどの海外の主要レースに挑戦する場合は決まって海外の専門企業に丸投げします。

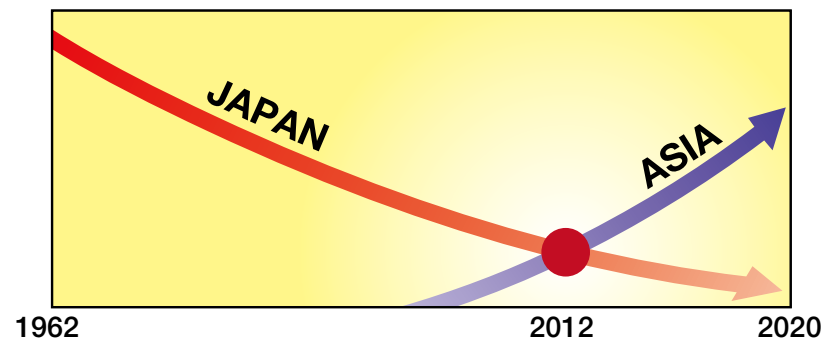
つまり、日本の自動車レース技術やレース産業の育成や発展振興を全く無視した軽挙妄動が続いてきた結果、日本から流出する豊富な資金によって成長する海外の技術と産業と、国内との格差は拡大するばかりで、このままでは日本の自動車レースはドライバーだけが走り回り外国に貢ぎ続けるだけの「チャリティ運動会」になってしまいます。

この日本の自動車レース事情は、これからの発展が期待される東南アジアの自動車レースにとっても他人事ではありません。

日本の事情をよく観察し状況を分析し、これを反面教師として、発展性のある新たなる産業の育成と位置づけして取り組んでいただきたいと思います。

日本の自動車レースの半世紀の歩みの中で失ってきたものと、黎明期である東南アジアのまだ持ち得ていないものの状況は、ある意味で同じような問題を抱えていると言えます。

下りの線と上りの線の交点のようなものですが、のぼりの線の方がはるかに未来に希望を持てるだけに、くれぐれも、日本と同じ轍を踏まないようにしていただきたいと願っています。



ORIENTAL GT RACER PROJECT

黎明期の日本の自動車レースの花形は、ジャガーやアストン・マーチンなどのスポーツカーでした。現在も、スーパー GT に求められているレーシングカーは身近なスポーツカーです。これらのスポーツカー・レースのファンにとっては、「カッコいいスポーツカー」がチューニングされてサーキットを疾走する姿に親しみと憧れが混在した魅力を感じるのでしょうか。

しかし現状、いわゆるカッコいいスポーツカーは激減しており、特に東南アジアにおいては絶滅とも言える状況です。

しかたなく日本のスーパー GT においても、乗用車のような格好のレーシングカーの参加も許されていますが、これでは、写真だけ見ると、まんま、ツーリングカー・レースです。

ORIENTAL GT RACER PROJECT を簡単に説明するならば、スポーツカーを生産していない東南アジアでスポーツカー・レースを開催するとすると、どうしてもヨーロッパのスポーツカーを導入することになってしまい、これでは、レーシングカーを輸入に頼る日本と同じ道を歩むことになってしまいます。

産業の伴わない自動車レースの末路は日本を見れば明らかであり、いずれ、自動車メーカーの庇護下でないと継続は難しくなっていくでしょう。

そこで、ORIENTAL GT RACER PROJECT では、無いのなら造ろうという発想から、ロードゴーイング・スポーツカーを開発して市販しつつ、その車をベースにしたレーシングカーで参加できるレース・イベントも開催するという、新たなる自動車レースの構造を考えてみました。

問題はやはり開発技術やインフラです

残念ながら、現状、レーシングカーの開発を忘れてしまった日本や、まだまだ発展途上の東南アジアで、個人が、一からレーシングカーを開発することは非常に困難です。もちろん、現在の工業力をもってすれば、機械的構造物としてのレーシングカーもどきをでっち上げることはとても簡単ですが、そこはやはり、F1 やルマンを頂点とするレーシングカー開発技術の奥深さがあり、空力や構造解析や CFRP の開発技術など、それこそ、数え上げたらキリの無いほどの広範囲な技術領域におけるノウハウやデータや設備が必要です。

また、少なくともメイン・フレームやモノコックなどには最高水準の安全性を与えておく必要がありますから、高度な開発技術とともに各種の実験設備も必要となりますし、また、ロードカーの開発には別途の問題が山積していますから、内外の公的機関との根回しなど、個々に対応できるようなレベルの話ではありません。

現状、わが国でも、この計画に必要なトップクラスのスポーツカーやレーシングカーを開発できる企業は童夢しかありませんから、レーシングカーを開発してレースに参加するというレギュレーションを立ち上げて旗を振っただけでは、誰も、ロードゴーイング・スポーツカーの製作やレーシングカーの開発に飛びつけるような状況はありません。

マザー・シャーシ構想

そこで童夢が考え出したのが「マザー・シャーシ」という概念です。

最高水準の技術水準と安全性を兼ね備えた高性能なシャーシを開発し、これをベースにロードゴーイング・スポーツカーを生産／市販し、また、レースに参加する人は、このマザー・シャーシを素材として、好みのオリジナル・レーシングカーを製作します。



このイラストはカーボン・モノコックですが、鋼管スペースフレームとカーボン・モノコックの両面で検討中。

ROAD GOING SPORTS CAR

東南アジアの一部の国で、政府の支援を受けながら、少量生産スポーツカーの生産が行われている国があります。いわゆるバックヤードビルダーのレベルから、そこそこの規模のメーカーまでが点在していますが、これらの企業の多くは、ヨーロッパの古い生産ラインを譲り受けて見よう見まねで生産してきたところが多く、ラインの老朽化から続行が難しくなっているケースが多発しています。また、自らが開発力を持たないために、次の一手が打てなくて困っているケースが多いのが現状です。

そこで、開発と生産準備までを童夢が担当し、同時に、最新のロードカーとしてのスタイリング・デザインも提供します。

つまり、すべておぜん立てを整えてあげるという訳ですが、そして、そのメーカーでスポーツカーを生産しその国で発売するとともに、そのスポーツカー自体も日本に輸入してロードカーとして販売します。**東南アジア製の新しいスポーツカーの誕生です。**



Bufor 社 (マレーシア)



Shahotto 社 (マレーシア)

RACING CAR

そのシャーシのみも日本に輸入して、日本国内で市販レーサーとして完成させてレース参加者に販売するとともに、マザー・シャーシも部品として販売し、各自がそれぞれ、レギュレーションの範囲内で、好みに応じたエンジン、ギアボックス、ボディ・カウルなどを搭載し、必要に応じてサスペンションを改良してレースに参加します。

東南アジアにおいても、日本で完成された市販レーサーを再輸入してレースに参加したり、マザー・シャーシを使って独自のレーシングカーを造ることは難しくありません。

レース

日本では、このマザー・シャーシを使ったレーシングカーをスーパー GT の GT300 クラスに投入できるようにしたいと思っています。また日本では、スポーツカー愛好家のための独自のレース・イベントなどが盛んに開催されていますから、そのようなイベントの一環としてのスタートも考えています。



TWO&FOUR 主催「EURO CUP」の例

マザー・シャーシの特長

マザー・シャーシの構造としては、鋼管スペースフレームとカーボン・モノコックが考えられますが、同等の剛性と安全性を確保するとしたら、鋼管スペースフレームは低価格だが重くて、カーボン・モノコックは軽量だがやや高価格となります。どちらの選択も可能ですが、童夢では、入門用フォーミュラ用に開発した新しい構造の低価格カーボン・モノコック「UOVA」の採用を検討しています。（「UOVA」については別途資料をご参照ください。）



カーボン・モノコックの例



鋼管スペースフレームの例

レーシングカー用マザー・シャーシ

メイン・フレームまたはモノコックは共通ですが、フロント・クラッシュャブル・ストラクチャー、ガソリン・タンク、サスペンションなどがレース用となります。ロールバーは各自が車体デザインに合わせて製作します。

ロードカー用マザー・シャーシ

メイン・フレームまたはモノコックは共通ですが、主として、フロントのオフセット衝突用クラッシュャブル・ストラクチャーが追加されます。

- 鋼管スペースフレーム仕様の場合は、曲げ加工を多用した鋼管角パイプをメイン部材に採用していますから、比較的lowコストで生産することが出来ます。
- カーボン・モノコック仕様の場合は、童夢が開発した新しい構造の低価格カーボン・モノコック「UOVA」の採用を検討しています。
- サブ・フレームを加工することによって、あらゆるエンジンやギアボックスやEVシステムの搭載が可能です。
- 極力、無駄な突起を無くしたデザインとなっていますから、広範囲なスタイリングのボディの架装が可能です。
- レーシングカーの安全基準で開発されていますから、ロードカーとしても、必要十分な安全性が確保されています。
- ロードカー用には、安全基準を満たすオフセット衝突用クラッシュブル・ストラクチャーが用意されています。
- 細部が未加工のフレームだけでも提供しますから、独自デザインのサスペンションなどの投入も容易です。
- EVのベースシャーシに最適です。
- 欠点として、レーシングカーとしての安全性確保の面から、サイドフレームの位置が高く、ロードカーとしては、やや乗降性に問題がありそうですが、レーシングカー由来の構造で、しかも安全性向上のためと思えば、これも特色になるでしょう。

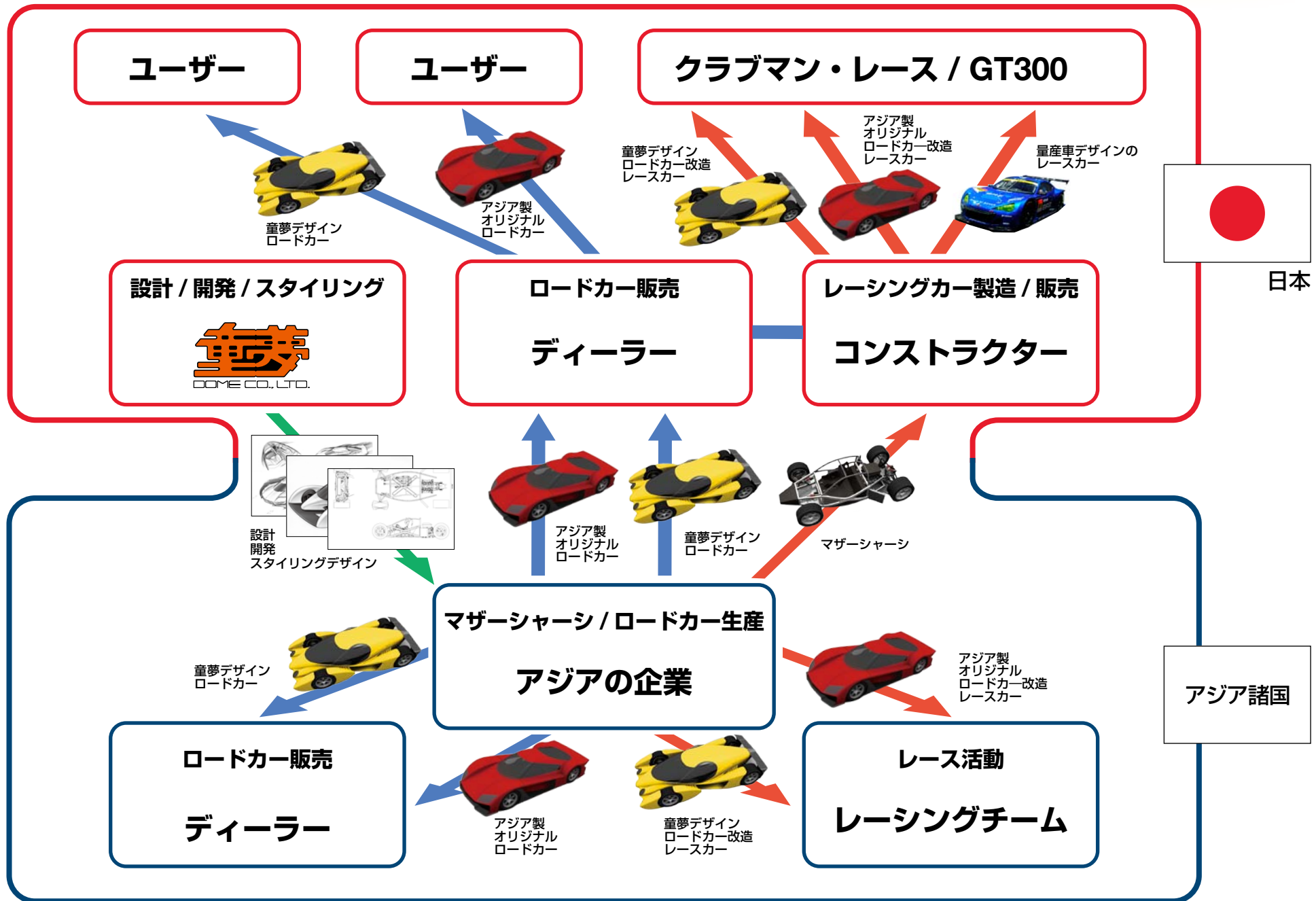


カーボン・モノコック



鋼管スペースフレーム

ORIENTAL GT RACER PROJECT

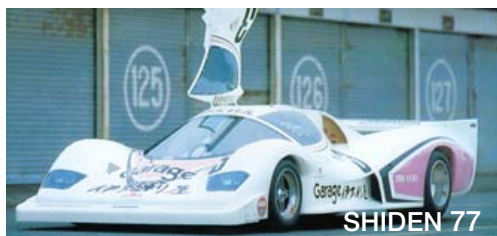
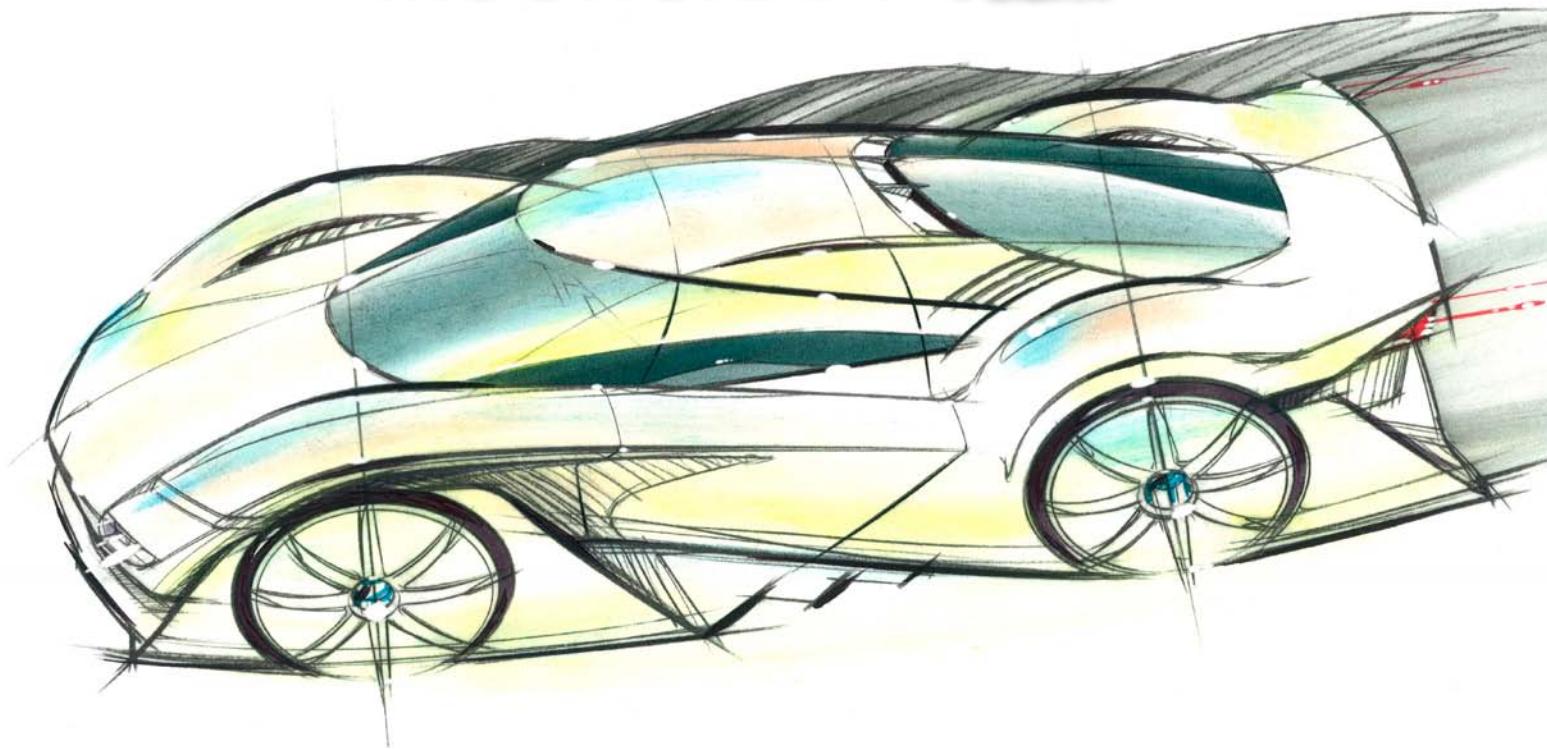


スタイリング・デザイン

ミッドシップ・スポーツカーのシャーシとしては非常に凝縮された機能的な構造ですから、かなり広範囲なスタイリング・デザインの展開が可能です。スタイリング・デザインは未定ですが、もっとも楽しい作業として、これから楽しくデザインを進めていきたいと思っています。これらのアイデアスケッチは、まだまだ落書きの段階ですが、計画の具体化につれて、たちまち形も具体化していくでしょう。参考までに。



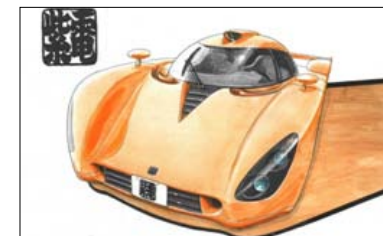
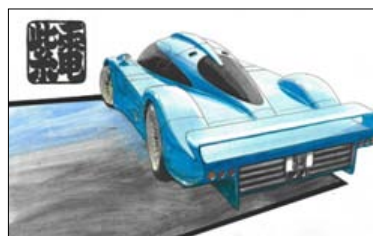
MOONCRAFT の提案



SHIDEN 77

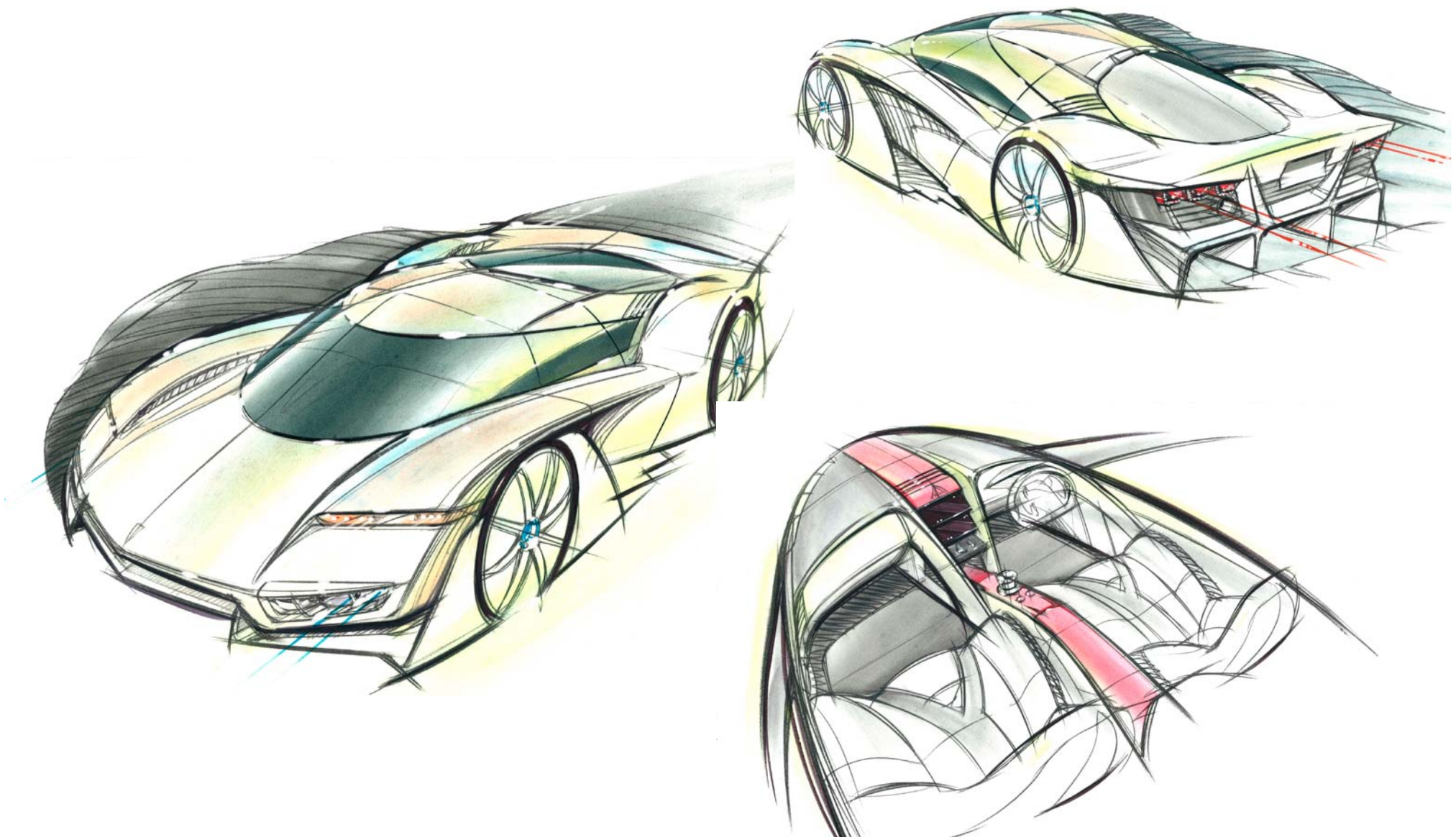


SHIDEN GT300



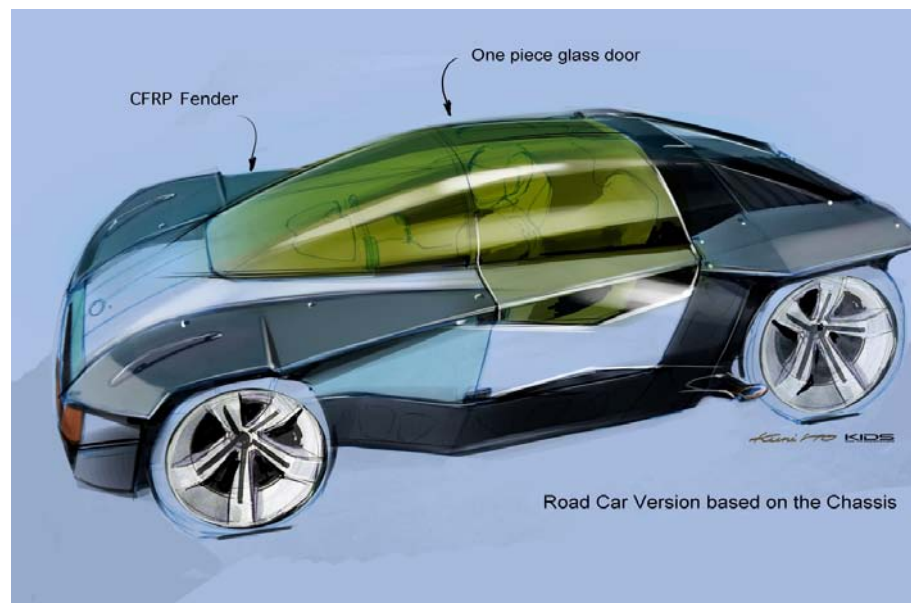
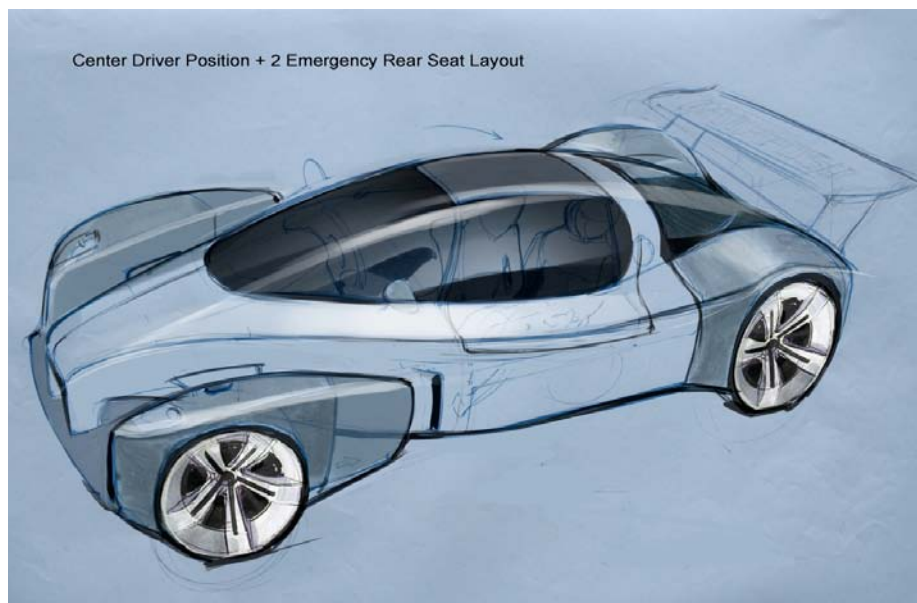
ムーンクラフト株式会社では、1977年に、富士GCシリーズを戦う為に開発した「紫電77」の現在版として、2006年に、SGTCのGT300に挑戦するレーシング・スポーツカーとして「紫電」を復活させましたが、この度、童夢のマザー・シャーシの企画を知り、現在、2013年を目標に新たなスーパースポーツカー「紫電RGS」の開発を計画中です。

もちろん、GT300のノウハウを最大限に活かした空力特性に優れたデザインを採用しますから、レーシングカーとしての素性もピカ一です。



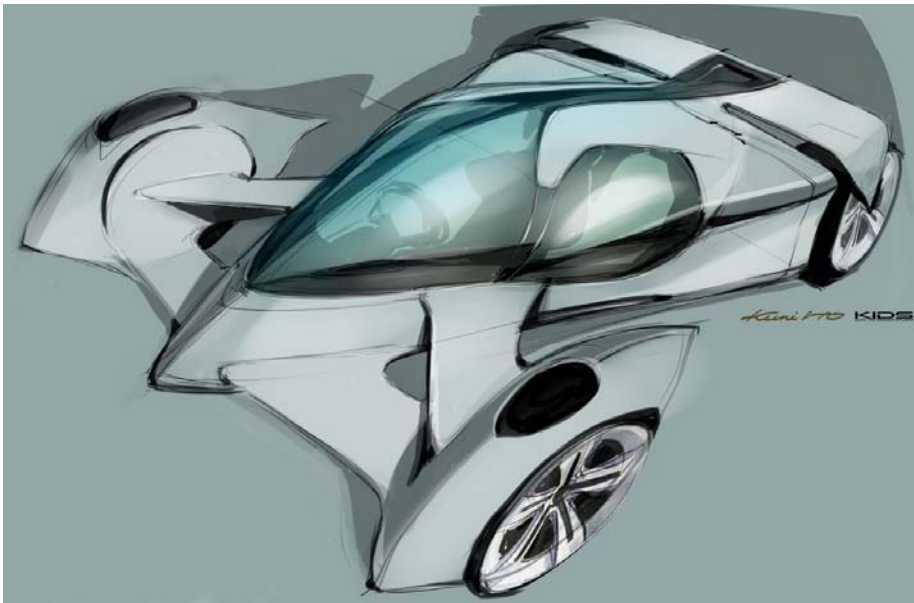
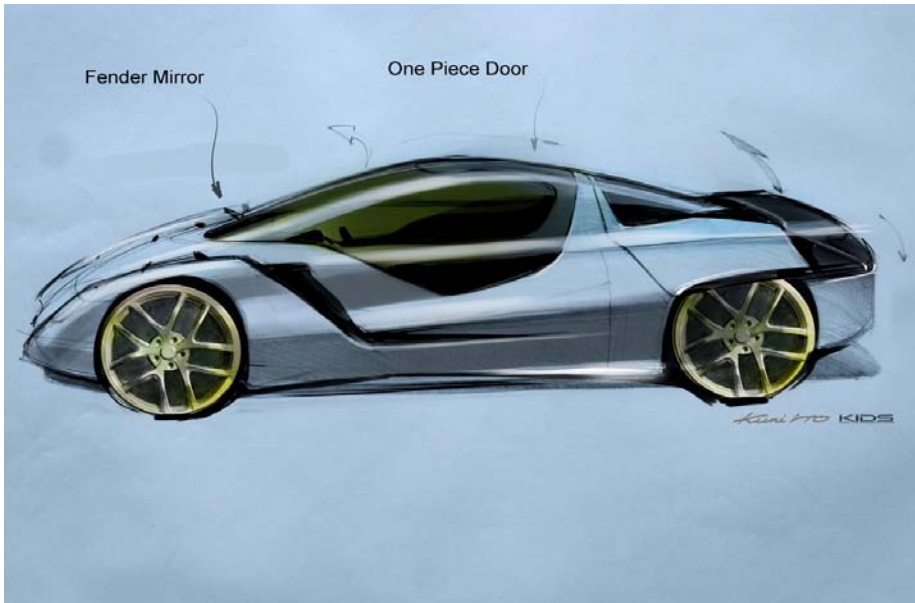
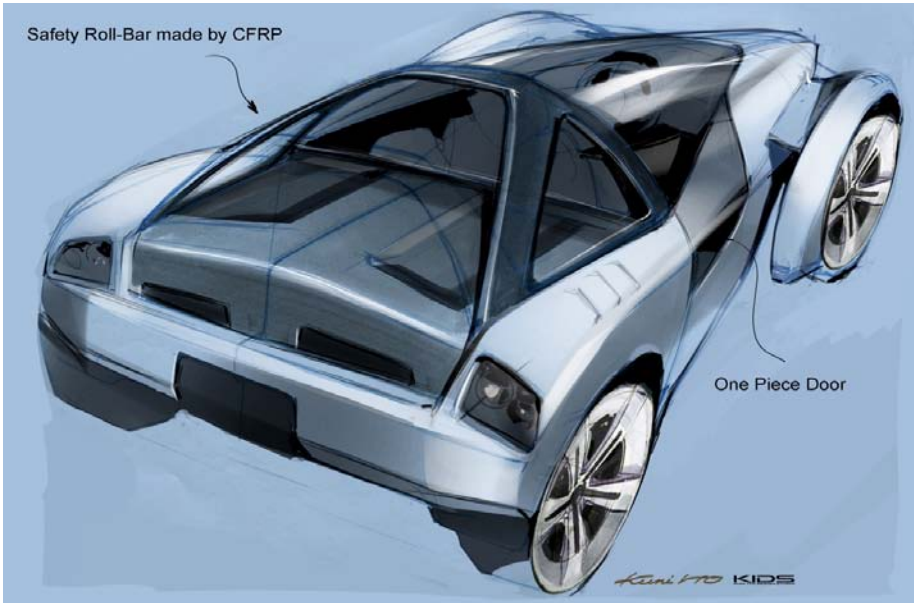
ORIENTAL GT RACER PROJECT

KUNI ITOの提案

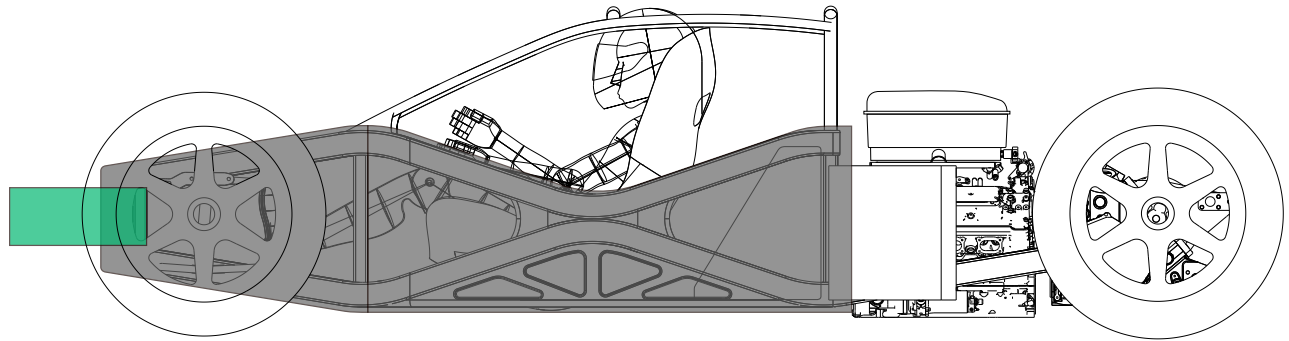
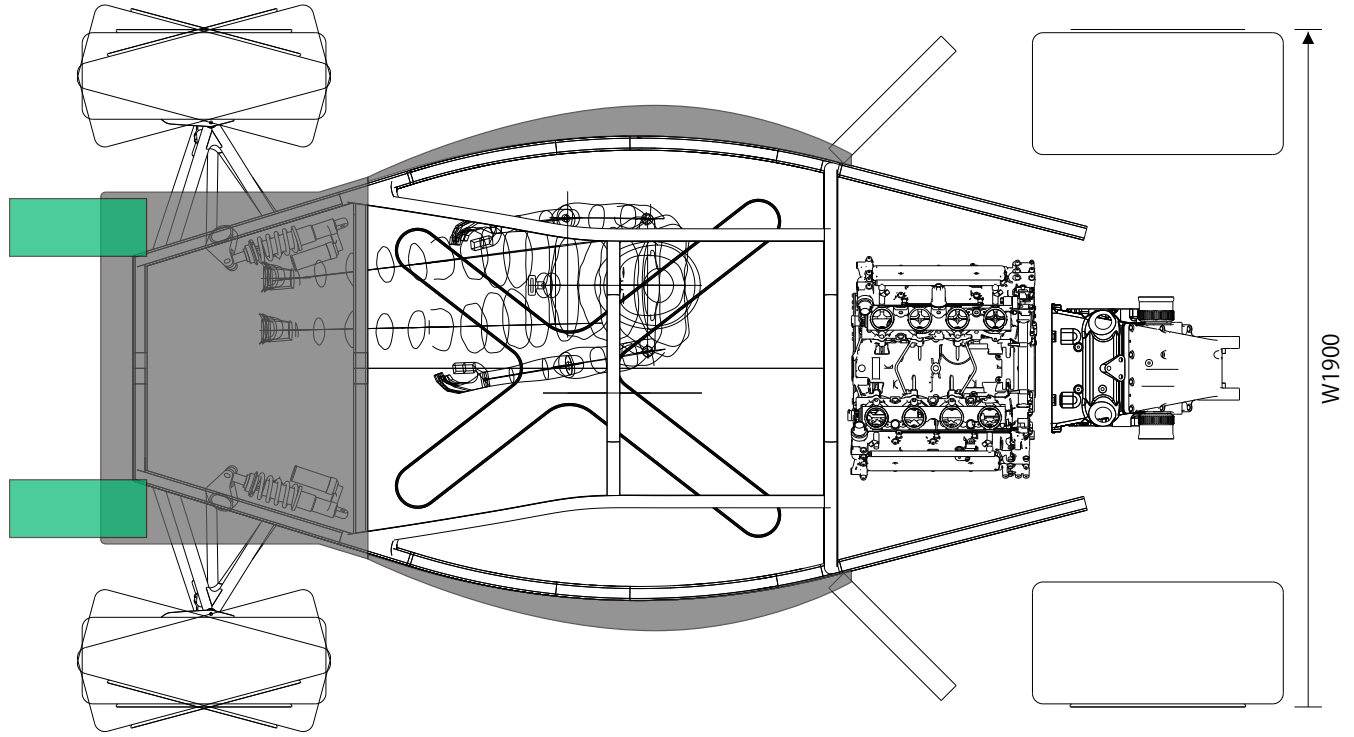
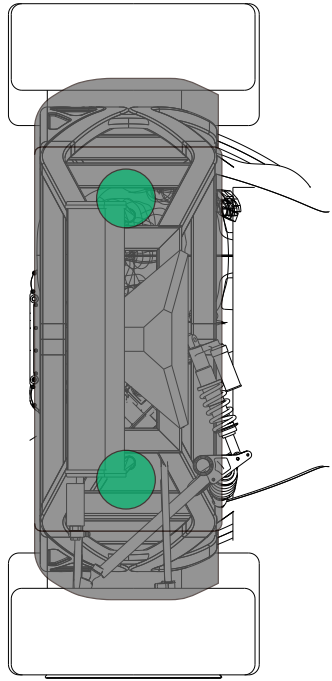


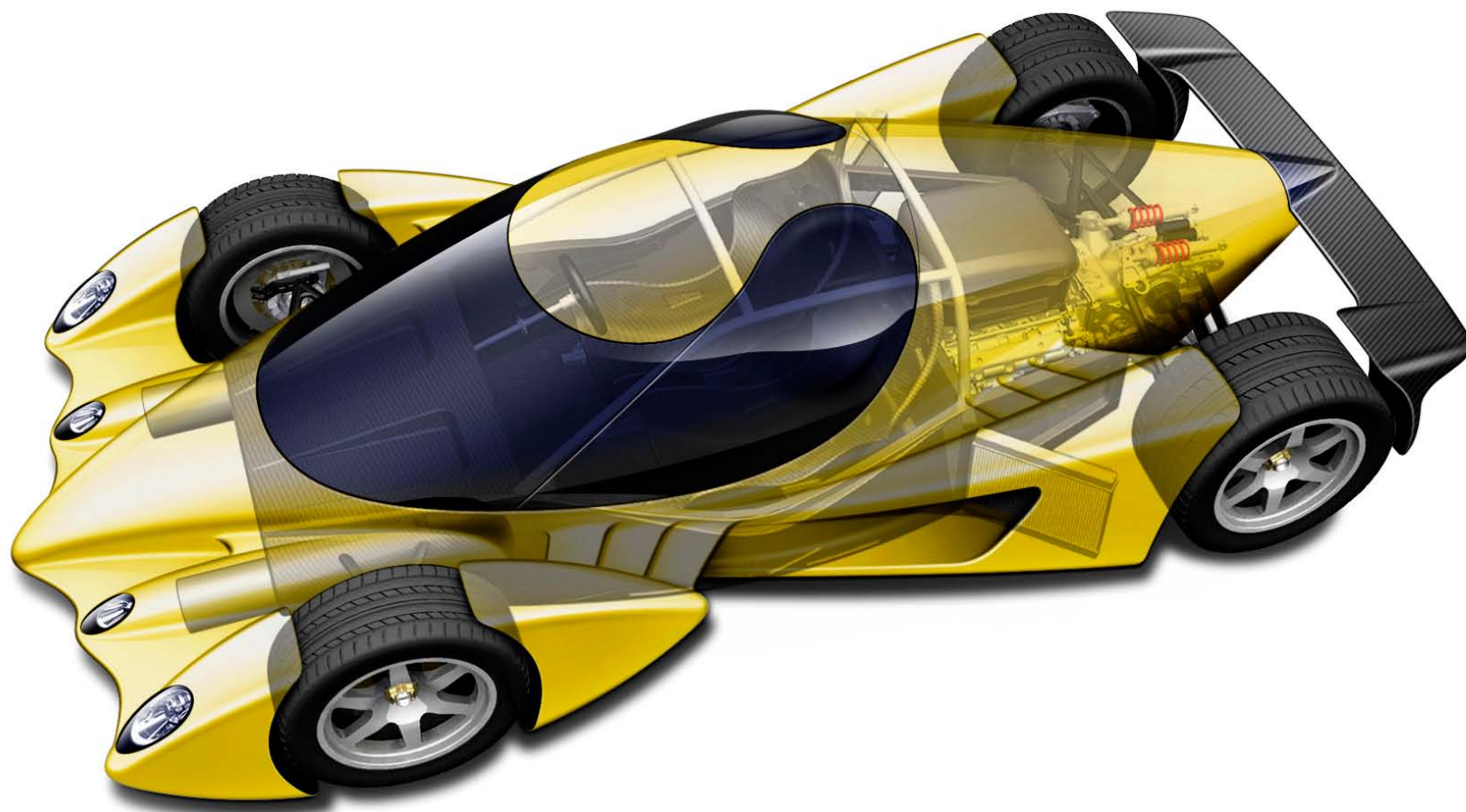
私は現在、アメリカに居住して、大学で自動車デザインを教えています。私が童夢に在籍していた頃にデザインした「CASPITA」は、私の最高傑作だと自負しています。この度、童夢のマザー・シャーシ構想を知り、是非とも、世界で最も美しいスポーツカーをデザインしたいと考えようになりました。幸い、童夢の空力開発の内容も熟知していますから、ただ美しいだけでなく、レーシングカーとしても高性能なデザインが可能です。

現在、鋭意スケッチを描いてイメージ作りに励んでいるところです。



基本レイアウト案





さいごに

この、まったく新しい発想による新しい自動車レース「ORIENTAL GT RACER PROJECT」の具体化へのアプローチはこれからですが、レースがイベントとして成功するかどうかわかるまでは予言できないものの、東南アジア製の新しいスポーツカーの誕生はワクワクする出来事ではありますし、それを一般公道で乗り回すミーハーな楽しみも捨てがたいものがありますし、童夢にとって、スポーツカーの開発自体はそれほど難しいことではありませんから、とりあえず、夢を追っかけて行きたいと思っています。



株式会社 童夢 〒521-0023 滋賀県米原市三吉 215-1 Tel. 0749-54-1414 Fax. 0749-54-3250 E-mail dome@dome.co.jp Url. www.dome.co.jp