

# LOTUL 7 開発プロジェクト

洒落で、冗談で、夢物語ですが、彷徨える隠居老人たちが、昔取った杵柄を持ち寄って最後の車づくりを楽しむという妄想を実現しようとしています。

名前からして「ロートル7」で、老人が7人集まって若き日の夢の再現に挑戦するという、いわば、大人になったピーターパンが再びネバーランドを目指すというファンタジーです。テーマは、クルマ作りを楽しむことにありますから完成を急ぎませんし、完成してからも改良が続くでしょうから、下手をすれば自動車版サグラダ・ファミリアになるかも！若き日の溢れるエネルギーは衰えましたが、自動車レースの世界に生きてきた我々の経験と知識は衰えていませんから、ご期待ください。

**LOTUL 7**

運営主体者 株式会社 きりんの詩（代表 林みのる）

## このプロジェクトの誕生ストーリー



# VAMOS!

スペイン料理で出陣式。いざ出発!

ご想像のとおり、「LOTUL7 (ロートル7)」は若き日の憧れの「LOTUS 7」をパロっていますが、実際には、中国語の「老頭児 (ラヲトウアル)」に由来しており、簡単に言えば耄碌爺です。

その名のとおりメンバーは高齢ですが、みんな、想像していた老後よりも元気なので、ちょっと余生を持って余していました。しかし、自動車レースと共に生きてきた人生、急に、盆栽、陶芸とはなりませんし、かと言って、もう足を洗った最先端技術の戦いに戻るといふ発想も希望もありません。

そんな悶々たる思いを秘めた彷徨える昔のレース小僧たちは、いつしかクラシックカーの世界の人たちと馴染むようになり、クラシックカーの魅力も少しずつ理解できるようになってきましたが、しかし、そこは根っからのレーシングカー・コンストラクター、そんな愛すべきクラシックカーと親しむようになって、所有欲よりも作りたいという気持ちが先立ちますし、その時代に遡れば、蘇ってくるのは知識も経験も資金も何もかもが無いのに、溢れる熱情に突き動かされるままに不本意なクルマ作りを余儀なくされていた青春時代の苦い思い出であり、出来ることならば塗り替えたい歴史です。

という訳で、塗り替えましょう。

このプロジェクトは、こんなおとぎ話から始まります。「レース界の古参の7人が、ワンボックスで温泉に向かう途中の山道から転落しますが、全員が1970年の鈴鹿にタイムスリップしてしまいます。戻る方法も見つからないままに鈴鹿サーキットの周辺を彷徨っていると、そこには、金も無いのに猛烈に車を作りたいという情熱に身を焦がしていた青春時代に見た懐かしい光景が広がっていましたから、たちまち当時のクルマ作りへの情熱が蘇ってきます。記憶はタイムスリップ以前のままでの最新の技術や知識や経験を有していますが、その時代、まだCADやNCやCFRPやMB風洞などの先進技術は存在していませんから、開発手法は当時のレベルに従わざるを得ません。

先進のテクノロジーに挑んできた7人ですが、もどかしいというよりは、それが本当に作りたかった車であったかのように、製法はローテクですが、最新のアイデアを投入しながらスポーツカーの開発に没頭していきます。

この安物のショートドラマのような状況設定のキモは先進技術の抑制です。費用の抑制という観点は重要ですが、それだけではなく、風洞で空力を追及しCADで面データを作りNCで削り出すという手法では、スタイリングが煮詰め切れなかったり自由度が制限されたり、利便性を否定するものではありませんが、先進の技術が魅力的なクルマ作りの弊害となっている一面も否定できません。

製図版とドラフターとクレイモデルでクルマを作ってきた我々は必死に先進技術に食らいついてきましたが、どこか、違和感というか馴染めないというか、自らの手で作り上げたという満足感とか達成感とかが満たしきれないフラストレーションも溜まっていました。そこで考え出したのが、このおとぎ話です。何も持っていなかったけれど熱情だけが燃え盛っていた苦悩の青春時代に、現在の我々が、経験と知識と必要十分な資金をもって降臨して思いっきりクルマ作りを楽しむという、まさに、大人になったピーターパンが子供に戻ってネバーランドに向かうというファンタジーの実現です。

## メンバーを紹介します



### 木村 昌夫 (名誉顧問) 88 歳

1961年ホンダ入社。S など黎明期の4輪車開発に従事する。その後、生沢徹のS600レース車開発を経て鈴鹿のRSCに配属となり、そこでレース用S800、R800、R1300を開発する傍ら、林みのる達、レーシングカー・カー作りを志す若者に有形無形の援助を行い、誰言うとなしに「レースの神様」と称されるようになる。

1973年に無限に入社。専務としてF3、F2、F3000、F1、JTCC、JGTCなどの各種エンジンの開発に従事。2000年に無限を退社してからはHPD、HRCでモータースポーツ活動に携わった。今年(2025)米寿になったにも関わらず元気すぎる姿を見て、老人たちが奮い立って「LOTUL 7」の発足に至っているから、プロジェクトの火付け役であり、精神的な支柱となっている。



### 林 みのる (総合プロデューサー) 80 歳

1965年19歳の時に、浮谷東次郎の「からす」を作ったのをスタートに、以後、マクランサなどのレーシングカー群を生み出し、気鋭のレーシングカー・デザイナーとして注目を集めた。1975年に「童夢」を創業し1978年のジュネーブ自動車ショーで「童夢-零」を発表、世界中にセンセーションを巻き起こした。その後、ル・マン24時間レースへの挑戦を始め、トヨタのCカーの開発やホンダのGTの開発、F3000レースでチャンピオン獲得、F1プロトタイプの開発など、レーシングカー・コンストラクターとしてレーシング・チームとして目覚ましい活躍をしてきた。また、風洞施設、カーボン技術をいち早く導入するなど、ソフト、ハードともに日本レース界に数多くの革新をもたらした。そして今、悲願の市販スポーツカーの開発に再び挑む。



### 鮎子田 寛 (コーディネーター) 79 歳

林みのるとは中学からの同級生で、共にオーディオ/バイクに熱中した後、共に自動車に興味がる。1965年にホンダ・ジュニア・チームに抜擢されレースにデビュー。1966年にトヨタ・ワークスに移籍して数々のビッグイベントで活躍してトップ・ドライバーとなるも、更なる高みを目指して渡米。日本人として初めて、1970年に北米F-A、Can-Am、1971年にTrans-Am、1973年にル・マン24時間、1975年にF1GPに参戦。帰国後は1972年には富士GCチャンピオンを獲得。1981年に引退。その後、童夢、トムスの監督、トムスGB社長を務め、また、2003年にはオペレーション・ダイレクターとしてRTNのベントレーのル・マン優勝に貢献、2012年から2015年までは童夢の社長を務めるなど、その高いマネジメント能力にも定評がある。



### 松浦 賢 (エンジン担当 PL) 80 歳

2輪レーサーとして活動中の19歳の時に松山でバイク・ショップを開業したのち、チューニングを学ぶためにヨシムラ・コンペティションのポップ吉村に師事。当時は4輪レーサーとして日本GPにも出場。その後、本格的に4輪レース・エンジン・チューニングの世界に進出。1973年にケン・マツウラ・レーシングサービスを設立すると、BMW M12、ヤマハF2、F3000、F1エンジンの開発、熟成に尽力すると共に、中嶋悟をはじめとする若き才能の発掘にも手腕を発揮。その後もWECやCARTなどのトヨタのレーシング・エンジンを始め、各種市販エンジンの開発に大いに貢献した世界的なエンジン・ビルダーとして知られている。また、根っからのスピード狂であり、車はLFA、バイクはRC213V-S、船は1150馬力のフィッシング・クルーザーだ。

メンバーの主たる作品です。よくこれだけ作ったものです。



Representative works and achievements of members



**解良 喜久雄 (シャシー担当 PL) 79 歳**

日通商事大洋自動車でメカニックとしてのキャリアをスタートさせた後、レーシングカーの仕事を始め折懸スピードショップに移籍。レーサーとしても非凡な才能を発揮する。1970年にはレーシング・クォーターリー (RQC) に加入し、アウグスタなどのレーシングカーを設計。その頃に林みのるや由良拓也と出会い長い付き合いが始まる。その後も国産初のF2000マシンであるノバ02、コジマF1の開発を経てカイヤレーズを設立し数々のレーシングカーを生み出した。コジマF1の際に結婚して京都住まいとなった後は、富田義一と共にトミーカイラを立ち上げて市販チューニングカーの世界にも進出。1995年のトミーカイラZZ、2002年のASL ガライヤなど、豊富なロードゴーイング・スポーツカーの開発経験も持つ「乗って作れる」稀有な才能の持ち主である。



**由良 拓也 (ボディ担当 PL) 74 歳**

育英高専時代に林みのる達がレーシングカーを作っていたガレージを覗いたことから手伝うことになり、それ以来、どっぷりとレースの世界にのめり込んでいる。1972年からフリーのレーシングカー・デザイナーとしての活動をスタートし、FL360から富士GCまで様々なマシンのデザイン、製作を担当。日本のレースカー空力開発の第一人者として1975年にムーンクラフトを設立する。以降はコジマF1、マツダのル・マンカーなどのデザインを手掛ける一方、1979年のMCSを皮切りにコンストラクターとしての活動も活発に行い、現在まで60台以上のレーシングカー、スポーツカーを発表してきた。これら、最先端での実績とエンスージャストとしての感性が、どのようなボディを生み出すのか楽しみだ



**田村 千晴 (サスペンション担当 PL) 74 歳**

1974年にトヨタ自動車工業株式会社(当時)に入社し、ボディ設計部へ配属。その後、シャシー設計部、製品企画室、技術統括部を経て、1996年に製品企画部でクラウン・シリーズの製品企画主査に就任。2000年には第一企画部で新商品企画・新技術企画主査に就くなど主要ポストを歴任する。

そして2007年にレクサス開発センターで、レクサスLFA (LFA10) 開発主査に就任。CFRP車体開発、Nurburgring北コース市販車最速記録達成をはじめとする操安性開発を行った。

トヨタ自動車退職後も2023年に6輪関連懸架機構に関する特許(特許第7281836号)登録を行うなど活躍を続けるシャシー、サスペンション開発のマエストロである。



**西田 典幸 (CG/レイアウト担当) 63 歳**

テクニカル・イラストレーターとして活動したのち1985年に童夢に入社。3年にわたりモーターショーのコンセプトカーなどのデザイン開発を担当した。そしてダイハツに移籍後はデザイン部のクレイモデラーとして4年間活動した経験を活かし、30歳の時にデザインアップルを設立(2002年法人化)。代表取締役兼デザイナーとして、トミーカイラZZ II、ASL ガライヤをはじめ、自動車メーカーの量産車、自動車アフター用品、各種工業製品のデザイン、Alias (3DCG) による3Dモデリング、デザイン監修を手掛けてきた。

また、林みのるのデザイン・スケッチ(ポンチ絵)を、CGを駆使したデザイン画、レイアウトに落とし込んで設計にトスする強力なパートナーとして欠かせない存在である。



Representative works and achievements of members

## 協力者の方々



### 奥山 清行 KEN OKUYAMA

超有名デザイナーだから略歴などは Wikipedia を見ていただくとして、履歴の合間に（仕事ではないが）童夢に草鞋を脱いでいたこともあるし、帰国後のクルマ作りの相談にも乗っていたから縁は深い。かねてから奥山氏も独自のシャシーを持ちたいと思って調査を進めていたので、開発やナンバー取得など当プロジェクトとは重なる部分が多く、協力して開発を進めることにしている。



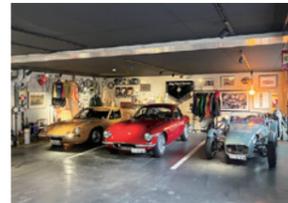
### 久保田 克昭 KATSU KUBOTA

ブラネックスコミュニケーションズ(株)の経営者というよりはF1やル・マンやグッドウッドを始めとするクラシック・レーシングカーのレースでは世界的に有名。LOTUS 72や25のF1をはじめ、日産R91CPなどを所有し、モナコのクラシックF1レースでは2014/2024年と2度の優勝を果たしている重症のエンスージャスト。このプロジェクトには出資者として協力している。



### 清水 倫正

本業は不動産らしい。LOTUSのマニアで、自身の紫明ガレージにLOTUS 7、エラン、エリートなど12台のコレクションを並べている。もう160回以上を開催している「高雄サンデー・ミーティング」の主宰者であり、クラシックカー界隈では有名人。鮎子田も解良も林も清水さんに引き込まれてクラシックカーに親しむようになり、その延長線で、このプロジェクトが動き出している。



### 藤原 よしお

クルマ好きが多いモーター・ジャーナリスト界隈だが、その中でも、かなりオタクに近い印象が強く、その知識の幅もさることながら奥行の深さには感心する。何よりも、自らLOTUS69を所有してレースに参戦するなど、趣味も仕事も人生もクルマどっぷりの人で、ジャーナリストというよりは仲間という感じ。広報戦略に関する助言や手伝いをお願いしている。



### 林 ゆうき (作曲家)

大活躍中の有名作曲家だから略歴などは Wikipedia を見ていただくとして、林ゆうきは林みのるの甥っ子だ。以前は林みのるの甥っ子だったが、今は林ゆうきの叔父さんだ。ゆうきから「何か手伝うよ」と言われたが、さすがに開発には縁が無いので、完成したクルマのお披露目の際のアンバールの時の音楽をお願いした。

リクエストはジャジャジャシャーン！よりピーヒャラピーヒャラだ！

作品例  
「あさが来た」「緊急取調室」「リーガル・ハイ」「ストロベリー・ナイト」「ハイキュー!!」「僕のヒーローアカデミア」「プリキュアシリーズ」「ドラゴンクエスト」「ダイの大冒険」「ポケットモンスター」「メダリスト」等、多数

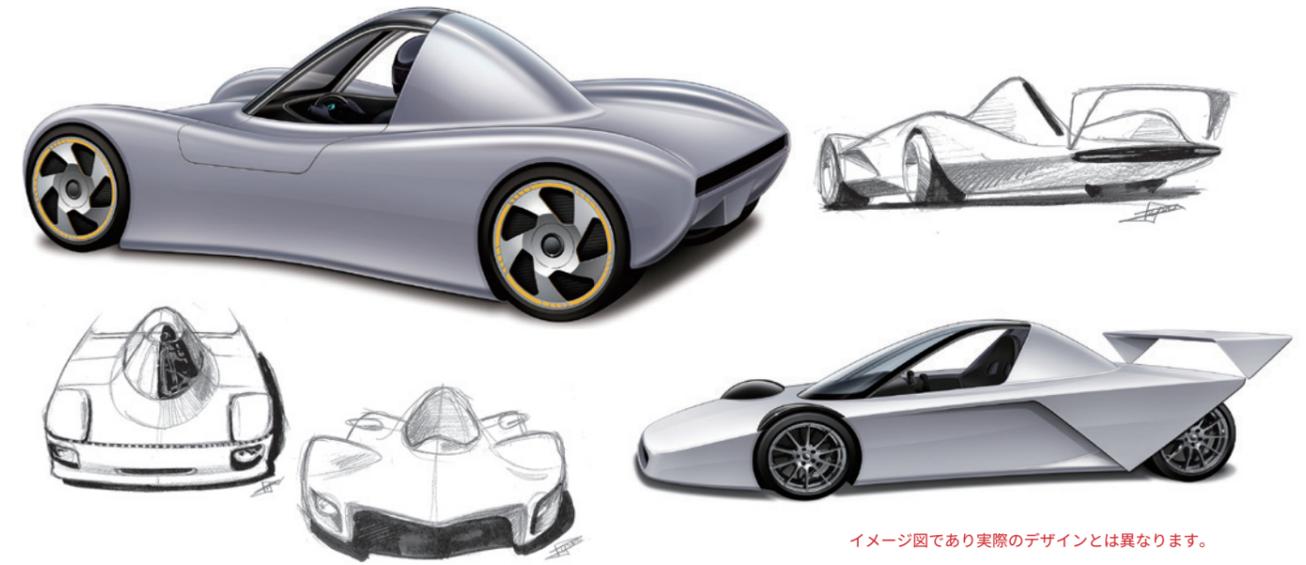


### 名和 亮輔

京都大学 学生フォーミュラ出身。卒業後は設計業務に携わった後、設計会社を創業。クルマ関係の仕事も含め、超小型の手術機械から体育館サイズのFAラインまで守備範囲は広い。根っからの乗り物好きで、現在の愛車はミニ、TVRキミラ、ホンダCBRなど。解良の紹介により設計担当としてボランティアで協力してもらうことになった。



## 古くて新しいロード・スポーツカーが誕生します



イメージ図であり実際のデザインとは異なります。

何か誇れる要素があれば話は早いのですが、ありませんし、逆に、カーボンファイバーも使っていないしムービングベルト風洞での空力開発もしていないしEVでもありませんから、SPEC的には、いかにも平凡です。

では、そういう飛びぬけたSPECを目指しているのかと言えば違います。LOTUL 7のメンバーは、みんなレースの世界で最高の性能と最先端の技術を競ってきましたから、どちらかと言えば、そういうハイSPECなスーパーカーの方が得意分野ですが、しかし今、LOTUL 7のメンバーたちが求めているのはクルマ作りの楽しさであり、本当に自分たちが欲しいと思うクルマです。

レース・レギュレーションによって必要のない形を強要されることもなく、風洞実験により無様に变形していくフォルムでもなく、自らの感性で、自らの手で作り上げたという実感が得られるクルマ作りを突き詰めていった結果、そこにあったのは、小さなライトウェイト・スポーツカーでした。

ただし、ノスタルジックなレプリカもどきを作るつもりはありません。それぞれが自動車レース界の第一線で培ってきた経験と知識と技術と見識とノウハウを持っていますから、単なるバックヤードビルダーとは一線を画します。まあ、一流の三ツ星レストランのシェフが定年後にラーメン屋を始めたという感じでしょうか。ぜひ、その異次元のラーメンを味わっていただきたいと思います。

## 安全性が最重要テーマです

長年にわたり自動車レースに関わってきて頭に浮かぶのは「蛮勇」という言葉です。童夢の時代、それこそ30年以上も前からレーシングカーの安全性向上について言及してきましたが、誰も関心を示さないまま今日に至っています。タイヤむき出しのフォーミュラカーが接触すれば空中に舞い上がりますし、落ちてきたところにマシンがあればドライバーの頭は押し潰されてしまいます。

前車のパーツが脱落して飛んでくればヘルメットを突き抜けてしまうでしょうし、安価な入門用レーシングカーがTボーン・クラッシュすればドライバーの体を押し潰すでしょう。最近になって、やっとHaloが義務付けられましたが、私(林みのる)が必要性を説き始めてから25年も経ってからの事でした。

FIAは安全性を錦の御旗に少しずつ対策を講じてはいますが、出来る安全対策を全て導入している訳ではなく、段階的に導入することによりレギュレーションが変更されて、そのたびに新型のレーシングカーが売れるという、これは、FIAとレーシングカー・コンストラクターによる持ちつ持たれつのビジネス・スタイルであると、少なくとも私(林みのる)は思っています。

それにしても、ピットという安全な場所にいる私が心配しているのに、当事者であるドライバーたちの意識の低さは理解できません。

古今、どんなレースをテーマにした映画でもドライバーの死は添え物の温野菜のような彩として欠かせませんが、もし、ドライバーたちが死と隣り合わせであることに美意識を感じているのだとすれば、それは「蛮勇」としか言えませんし、そこは私の居る場所ではありませんから、そんな違和感が私をレース界から遠ざけた一つの要因になっています。

もちろん、あれだけの重量物があれだけのスピードで移動するのですから危なくない訳はありませんが、だからこそ、最大の安全性を追求すべきだと思いますし、性能を犠牲にしても守るべきものがあると考えています。

## 主役はシャシーです

現時点（2026年1月）では、まだ基本的なレイアウトを進めている段階で何も決まっていませんが、大きさの概念としては軽四と普通車の中間くらいをイメージしています。本プロジェクトの重要なテーマは安全性ですから小さな車体は不適当だと思われるかもしれませんが、通常、車体は大きければ大きいほど安全性は向上しますから、小さな車体で安全性を確立しておけば、大きくすれば、より安全性が高まる訳で、安全性の研究開発の段階で車体の大きさに依存するのは不適当だと考えています。

もう一つの重要なテーマは汎用性です。我が国においては「クルマを作る」という環境が脆弱なために、特にレーシングカーは輸入に頼っていましたが、童夢の時代、何回も何回も繰り返し国産化の重要性を説いてきました力がおよばず空回りを続けていました。

ここを語りだすと長くなりますので割愛しますが、レーシングカーに限らずスポーツカーにおいても「クルマを作る」という観点から見るとシャシーの開発が最大のネックになります。特にナンバーを取得する場合、シャシーから開発する場合と実績のあるシャシーにボディを架装する場合では作業量が100倍も違いますから、入手可能なシャシーがあると飛躍的に「クルマ作り」が楽になり、カスタムカー文化が花開くかもしれませんし、これを火種に「クルマ作り」のインフラが整い、新しい産業が生まれるきっかけになるかもしれません。

などと、妄想は拡がりますが、実は、レギュレーションに縛られ使用する部品が定番化しているレーシングカーの最適化設計は、ある意味でシンプルです。しかし、いろいろな車体寸法や定員やエンジンや駆動方法などに対応可能な汎用性をもったシャシーとなると要件の幅が広すぎて開発は容易ではありませんでした。ところが、今回は1970年にタイムスリップしてスペース・フレームを採用することになったために、汎用性の高いシャシーの開発に光明が見えてきました。

詳細はこれからですが、ざっくりと説明すると、メイン・フレームは、同形の4本のアルミ押し出し成型品を曲げ加工した部材を上下左右に配した構成とし、クロスメンバーの幅を変えることにより全幅を変えたり、前後フレームの長さを変えることによりホイール・ベースを変えることが出来ます。サスペンションアームの長さを変えることによりトレッドも変更できます。

また、エンジンのスペースも自由に設定できますから広範囲なパワー・ソースに対応できますし、シングル・シーターも2シーターも可能です。

自動車を一から開発するのは大変ですが、たたき台となるベースがあれば突破口となるでしょうから、これにより、いろんな人がいろんなクルマ作りを始めるきっかけになってくれたら嬉しく思います。



イメージ図であり実際のデザインとは異なります。

## ボディはお好みで

ボディは、基本、着せ替え人形と考えていますが、何とんでも発表時のスタイリングが世間に与える影響は大ですし、ほぼ、このクルマのキャラクターを印象付けてしまうと思いますから、そのあたりを十分に意識しながら、由良拓也デザイナーが素晴らしい提案をしてくれると期待しています。 目指すは、走りに徹した小さなライトウェイト・スポーツカーです。

## パワー・ソースについて

選択肢としてはEVもバイクのエンジンもありましたが、やはり、昔のレース小僧たちにとっては、当時の憧れの的であったF3などに代表される直列4気筒+ヒューランド型ギアボックスのミッドシップがカッコイイのです。エンジンもノーマルでは胸が高まりませんから、排ガスの問題があるものの戸田レーシングのレーシング・エンジンでeuro6の突破に挑みます。

ギアボックスは6速パドルシフトのレーシングカー用を採用します。操作は難しくなりますが慣れれば快適です。

まあ、どんなパワー・ソースも搭載可能ですから、ここは深く考えずに理想を追求しましょう。

## ナンバー取得について

ナンバー取得に関しては、国内の状況も調べはしますが、策を弄すれば可能性があるものの、筋を通した正攻法ではなかなか難しそうなので、基本、英国でのIVA（個別車両認定）かNSSTA（少量生産型式認定）の取得を検討しています。

## クルマの販売について

あくまでもクルマ作りを楽しむプロジェクトですから、クルマの完成をもって終了としますし、クルマを市販する計画はありません。

しかし、そこには、少なくとも1台のスポーツカーが残っている訳ですが、そのクルマは売却するのか？メンバーの希望者のためには生産するのか？また製造販売権を譲渡してほしいという人が現れたらどうするのか？ そのあたりはクルマが形になってから考えたいと思っています。

## 当プロジェクトの運営形態

基本、趣味の同好会なのでクラブのようなものなのですが、内容としてはスポーツカーの開発であり、ナンバーを取得して公道を走るとなると、役所との交渉も必要となりますし、商標や意匠などの各種工業所有権の手続きなども必要となりますし、出資者もいますから、事業主体者としての立場を明確にしておく必要があります。

たまたま「榊童夢ホールディングス」の事業における必要性から設立していた子会社の「榊きりんの詩」が休眠状態となっていましたから、これを活用します。定款は、ほぼ「童夢」と同様ですから車両の開発には問題ありません。

株式会社とはいえ、実態は、メンバーが資金を持ち寄り手弁当で協力して運営することが建前です。充分とは言えませんが、一応、完成までに必要な資金は用意していますから、途中で頓挫することは無いと思いますが、そもそもの予算が、様々なことにボランティアな協力を仰ぐことを前提としていますし、開発が長引けば予算も膨れ上がっていきますから、これからも、資金的な協力をはじめとして、技術面でも設備面でも資材や部品でも、あらゆる協力を全て受け入れて運営していきたいと考えています。

前述したように、当プロジェクトはクルマが完成したら終了しますから、それらの全ての出資や協力に見返りの保証はありませんが、この先、いつまで生きれば良いのか先の見えない老人たちの老後の資金はいくらあっても邪魔にはなりませんから、例えば、製造/販売権を譲渡してほしいなどの申し出があれば、条件次第ですが、老後の生活費を回収するために話に乗る可能性はあります。

そういう場合は、メンバー各位の貢献度によって分配することになるでしょう。ちなみに貢献度とは出資だけではなく技術力の提供や設備の提供など、ざっくりとですが、全ての協力の度合いを勘案して配分率を決める予定です。

散財に終わるのか？少しは戻ってくるのか？宝くじが当たるのか？それは、プロジェクトが終了してからの楽しみです。

**株式会社 きりんの詩** 代表取締役社長 林みのる lotul7@yahoo.co.jp

〒606-8264 京都市左京区北白川小倉町50番地148（林みのる自宅に同じ）

## 呼称について

- 「LOTUL 7」は当プロジェクトに参加するメンバーのチーム名であり、愛称のようなもので商標も意匠も登録していません。
- プロジェクト名は「LOTUL 7 開発プロジェクト」ですが、これも商標も意匠も登録していません。
- 開発するクルマの名前は未定です。本当は「とわ（永遠）」にしたいと考えていたのですが、トヨタが押さえていて登録は無理だったので、考え中です。
- 開発主体者名は「株式会社 きりんの詩」です。

## パブリシティについて

せっかく老人たちが手弁当で最後の一言を咲かせようと頑張っているのですから、コソコソする必要はありませんし、広くアピールして出来る限り多くの人たちの協力を仰ぎたいと思っていますので、当プロジェクトの話題を広く拡散したいと思っています。

- 広報に関しては「協力者」の「藤原よしお」が担当しています。
- 取材等の問い合わせは「株式会社 きりんの詩」の eメールか「林みのる」か「藤原よしお」までお願いします。  
「株式会社きりんの詩」 lotul7@yahoo.co.jp 林みのる hayashi@dnf.kyoto 藤原よしお motorpress.jp@gmail.com
- いずれ専用のホームページを開設したいと思っていますが、当面は林みのるの個人ホームページ「林みのるの穿った見方」に「LOTUL 7 開発プロジェクト」のコーナーを設けて発信したいと思っています。 <https://hayashiminoru.com/>
- その他、X や YouTube での発信も検討しています。

## 協力者募集

一応、必要最小限の資金は自前で確保していますから途中で頓挫ということにはならないと思いますが、予算規模そのものが多くの方の技術力や設備面での協力（手弁当）を前提としていますし、また、予算が高騰するのも常ですから、満足すべき結果を得るためには、より広範囲な協力と助力を求めていく必要があると思っています。ということで、あらゆる協力に WELCOME です！

LOTUL 7 内でも、資金を出せる人は出しますし、資金は出せなくても技術や知識や設備などを提供して協力する人もいますし、LOTUL 7 以外の方でも、資金なら出せるよという人は協力者として一緒にクルマ作りを楽しむことが出来ますが、基本、趣味の同好会ですから、一切、見返りを保証するものではありません。

資金援助に加えて、その他にも、クルマ作りに必要なあらゆるプロセスにおいて必要な機械加工や鋳造や設計業務や組み立て作業や電気配線や材料提供など、全ての分野において協力を期待しています。

ボランティアな協力を期待しますが、タダは無理だけど安くしておくよという協力も歓迎しますので、ぜひ、ご検討ください。

<b>技術協力をお願い</b>	設計業務、機械加工、電気配線、塗装等、車両開発に必要な全ての項目。	もとより自腹を切ってクルマ作りを楽しもうというプロジェクトですから、協力しても出資しても儲かるという話にはなりません。本プロジェクトに参加していることを宣伝材料に使うことが出来ますし、共同開発することにより技術向上につながることも期待できます。
<b>部品や資材提供をお願い</b>	エンジン、ギアボックス、ホイール、カーボン材料、ブレーキ、タイヤ、灯火類、ステアリング・ホイール、シート、ガスバッグ、マフラー、ラジエター、ダンパー、ウインド・スクリーン、ドライブ・シャフト、ポリカーボネイト加工など、クルマに必要な全ての部品や材料。	
<b>設備の協力をお願い</b>	組み立てガレージやサーキットでのテストへの協力。	
<b>出資をお願い</b>	一口 500 万円から。出資に関しては還元される見込みは希薄ですが、クルマが完成した後の展開は予想できないものの、ビジネス的な発展が見込める場合は権利の割合に応じて出資者に還元されます。	開発メンバーとして普通では体験できないクルマの開発に参加できますし、要望に応じて、完成車両の優先的販売（車両がメンバーを取得して販売可能となった場合）の権利を有します。

よろしく！ 木村昌夫 林みのる 鮎子田寛 松浦賢 解良喜久雄 由良拓也 田村千晴  
西田典幸 奥山清行 久保田克昭 清水倫正 林ゆうき 藤原よしお 名和亮輔