



NEWS RELEASE

**Team**  **with SuperMonkey**

● 株式会社童夢 (本社:〒606 京都市左京区岩倉西五田町29-2 TEL 075-721-0800 FAX 075-721-0895 Telex 5423-407 DOME J 社長 林ミノル)では、耐久レース用のレーシングバイク 童夢DCF1 BLACK BUFFALOの開発を進めてまいりましたが、この度完成いたしましたので、ここに発表いたします。

株式会社童夢と株式会社スーパーモンキー (〒578 東大阪市玉串元町2丁目8番27号 TEL 0729-64-3177 FAX 0729-65-0026 社長 辰巳市郎)では、童夢DCF1 BLACK BUFFALOにより本年7月28日、鈴鹿サーキットで開催される'85鈴鹿8時間耐久オートバイレースに参加すべく計画を進めてまいりましたが、この度計画の概要が決定いたしましたのでここに発表いたします。

## ● 発表の概要

株式会社童夢では、かねてより設計担当の社員有志がレーシングバイク開発を目的とした同好会(名称 DOME CLUB)を結成していましたが、昨年来より本格的なレーシングバイクの開発を希望する声が高まっていました。そこで「童夢」としてこの計画に注目し検討しました結果、十分な性能を有するレーシングバイクの開発が可能であるとの確信を持ち、さっそく実現に向け具体的な活動を開始しました。DOME CLUBと協議の結果、設計はDOME CLUBのメンバーが就業時間外のプライベートな時間を利用して行ない、製作・テスト・レース参加は会社が業務として必要な工具や費用を負担する事になりました。また実際のレース活動については童夢レーシングチームのメンバーは、同日富士スピードウェイで開催される富士500マイルレース出場の為に参加が不可能であり、バイクレース経験も無い為に専門のチームに委託する事にしました。

童夢がバイクレースに参戦する目的は大別して次の2点に集約されます。第1にレーシングバイク開発を通じ、設計担当者がその設計から製作工程、レース活動までを身近かに体験する事により、よりフレキシブルな思考とクリエイティブな感覚を持つ開発技術者となり得る可能性があるからです。第2に近い将来開発するであろうレーシングカーのCFRPモノコックシャーシの先行実験がレーシングカーに比較して小規模に行なえる事です。その為に今回はCFRPセミモノコックフレームの開発に全力を注ぎ、サスペンション関係についてはほぼ通常のレイアウトを採用しています。エンジン関係に関しては幸いにも株式会社ホンダレーシング(HRC)よりレース用エンジンの貸与を受ける事が出来、より戦闘力の高いレーシングバイクとして性能を発揮するものと期待しています。また、鈴鹿8時間耐久レースに関しては(株)スーパーモンキーと協議の結果、TEAM 童夢 with Super Monkeyとして協力体制でレースに望むことになりましたが実際のレース活動は一任することになります。

## ● 株式会社 童夢

株式会社童夢は1975年10月、現在代表取締役社長である林ミノルを中心に自動車のデザイン、開発を目的に活動を開始しました。1978年、最初の作品である童夢一零をジュネーブショーで発表して以来、1979年よりル・マン24時間レース用のレーシングカーや、国内耐久レース用レーシングカーの開発を初め、ショーモデルやプロトタイプ等の広範囲な自動車のデザイン・設計・製作を行っています。自動車メーカーからの受託業務が主である為に、その業績が明らかになる事はありませんが、レースの世界では、トヨタエンジンを使用するグループCカーの開発を担当し、その実力を発揮しています。

## ● DOME CLUB

DOME CLUBは童夢の企業からの受託設計を担当する第2設計部のスタッフを中心に結成された、レーシングバイクの開発を目的とする社員の同好会です。第2設計部主担当員奥明栄をキャプテンとして約12名が集まり毎日、夜ともなればレーシングバイクの開発に没頭しています。技術顧問として林社長がデザイン面を、森田専務が空力及びCFRP技術をサポートしています。

## ●株式会社 スーパーモンキー

株式会社スーパーモンキーは1975年8月、現代表取締役辰巳市郎を中心に小型レーシングバイクとパーツ等の開発及び販売を目的に設立。翌1976年には小型レーシングバイクの需要が増大し、ブームと成る半面、マナーの低下等反社会現象が著しく、これらの問題を少しでも緩和し指導できればと、同年ライダーの育成及びマナーの向上を目的として「チーム・スーパーモンキー」を結成。レースエントリーはもちろんレースの主催、マシンを開発を現取締役開発部長・光島稔を中心に開始する。1977年、チーム・スーパーモンキーの若手ライダー2名が岡山県中山サーキット、三重県見当山サーキットでの年間チャンピオンを獲得。翌1978年、鈴鹿サーキットにて初の小型2輪レースを2度主催、両レースにチーム・スーパーモンキーは新たなチャレンジとして、アルミモノコックフレームを導入し両レースに圧勝を納めた。同年、富士スピードウェイで開催された最高速チャレンジにおいても、小型2輪部門で国内最高記録を樹立、この部門での不動の地位を確保。1979年、F-Iクラス(国内最高排気量)に参戦決定、同年7月、世界選手権鈴鹿8時間耐久オートバイレースに福井正・伊藤巧選手のライディングで16位、1980年には2年目にして11位入賞、続く1981年6位、1982年7位とコンスタントに上位入賞を果たし、全てのレースを完走。(完走率100%)スーパーモンキーのレベルの高さを証明する結果となり、1983・4年には、HONDA-RS500で500ccクラスに長谷川嘉久選手を起用して参戦するなど、チーム・スーパーモンキーはプライベートチームとして、その実力を証明して参りました。また、今回の株式会社童夢との協力体制による、ブラックバッファローでの世界選手権鈴鹿8時間耐久オートバイレース参戦は、チーム・スーパーモンキーの新たな実証の場としてファンの皆様に御期待頂けるように大暴れて見せます。

## ●TEAM 童夢 with Super Monkey

童夢とスーパーモンキーは今回の鈴鹿8時間耐久オートバイレースを最初の試みとして協力体制でレースに望みます。業務分担はちょうど童夢とTOM'Sのように設計・製作までを童夢が受け持ち、スーパーモンキーはメンテナンス及びレース活動を受け持ちます。なお、ライダーの選択、手配は童夢が行なっています。

## ●出場ライダー

MATT OXLEY 英国出身 26才

職 業 英国モーターサイクリストニュースのジャーナリスト  
(MOTOR CYCLIST NEWS)

レース歴 デビューは1980年

戦 績 1982年に英国クラブマンレースで3つのチャンピオンを獲得  
1983年、英国プロ、アマカップでベストアマチュアライダー受賞  
ボルドー24時間レースで5位入賞  
1984年、ル・マン24時間レースで2位入賞  
スバ24時間レースで2位入賞  
マン島TTレース250ccプロダクションで3位入賞  
世界耐久選手権シリーズ6位獲得  
1985年、オーストラリア アライ500スーパーバイクレース1位獲得  
ル・マン24時間レースで4位入賞  
マン島TTレース250ccプロダクションで優勝

VESA KULTALAHTI スウェーデン出身 30才

職 業 プロフェッショナル ライダー

レース歴 スウェーデンのスーパーバイクレースで4回チャンピオンシップを獲得

戦 績 1982年、ル・マン24時間レースで5位入賞  
1983年、ボルドー24時間レースで5位入賞  
1984年、ル・マン24時間レースで2位入賞  
1985年、ル・マン24時間レースで4位入賞  
過去4年間でのクラッシュによるリタイヤは1度のみ。

## ●童夢DCF1 BLACK BUFFALO

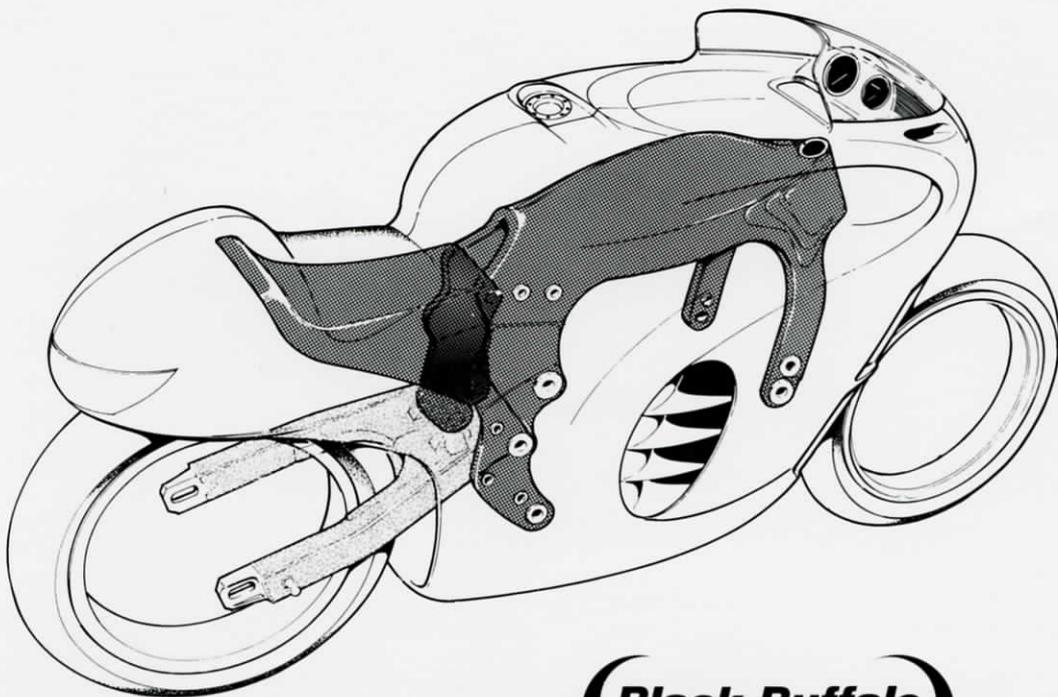
童夢DCF1 BLACK BUFFALOは童夢が独自に開発するレーシングバイクとなります。特に今回はCFRPセミモノコックフレームと冷却関係を主題としたフルカバードカウリングの空力面での研究開発をメインテーマとしました。

CFRP(Carbon Fiber Reinforce Plastic)のフレームは設計及び製作に高度な技術と設備が要求されますが、アルミ材に比べ、より軽量化、高剛性化が狙えます。特に今回開発したフレームはフィラメントワインディングされたヘッドパイプとプリプレグCFクロスを部所により10~20PLYした内外板に、ノーメックスハニカムコアとCFハニカムパネルを組合せ接着したものを、全て入念な手作業とオートクレーブによる高い精度の温度管理によって組立てられています。また、機械的結合部には、アルミカラーを特殊な方法でインサートし、部分的強度を得ています。

フレームの基本設計にあたっては、同級車のアルミ製フレームより同重量でも約30%高い剛性を目標に諸元を定め、航空機の複合材設計技術を大巾に取り入れると売に、製作段階では(株)日機装の協力を得て極めて高精度、高品質の製品が完成しました。同様にスイングアームもアルミ製の芯材をCFRPで補強したものを製作、シートフレーム、カウリング等にもCFRPを使用しています。

カウリングはエンジン、キャブレター、オイルクーラーそれぞれの冷却用流路を完全に独立させた構造を持つフルカバードスタイルを採用しています。特にオイルクーラーに関してはラムエアインテークをカウル前端にもうけ、理想的なダクト断面形状を持つ流路を確保しています。また、カウリングは車体のセンターラインを境に左右に分割する2ピース構造とし、メンテナンス性の向上をも計っています。

全体のスタイルも、ドラッグエリアの減少と、ライダーの激しい姿勢変化に対してもできるだけ安定した流れ状態を保つようなカーブで構成されています。



**Black Buffalo**  
DOME-DCR1

## ●童夢 DCF1 BLACK BUFFALO 主要諸元

車名・型式	童夢 DCF1 BLACK BUFFALO		
寸法	全長	2,002mm	
	全幅	500mm(ハンドルのぞく)ステップ530mm	
	全高	1,300mm(カウルスクリーン上端)	
	軸距	1,357mm	
	最低地上高	110mm	
	キャスト	24° 30'	
重量	トレール	96mm	
	空車重量	149kg	
性能	フレーム重量	6.5kg	
	最高速	270km/h	
	燃料消費率	7km/ℓ(スズカサーキット)	
	最大傾斜角	51° (全屈時) 60° 30' (空車時)	
機関	型式名	CBX750RK	
	種類	空冷4ストローク	
	シリンダ配置・数	直列 4気筒	
	シリンダ内径×行程	67×53mm	
	総行程容積	747.4cc.	
	最大出力	112.5ps/11,000r.p.m.	
燃料装置	最大トルク	7.6kg-m/9,500r.p.m.	
	燃料タンク容料	24ℓ	
動力伝達装置	燃料供給方式	自由落下式	
	クラッチ変速比	湿式多板	1速 2.235(38/17) 2速 1,750(35/20) 3速 1,435(33/23) 4速 1,240(31/25) 5速 1,115(29/26) 6速 1,074(29/27)
タイヤ	前	3.25/4.25-18	
ブレーキ	後	3.85/6.50-18	
	前	油圧式ダブルディスク	
懸架方式	後	油圧式ディスク	
	前	テレスコピック	
蓄電池	後	リーディングアーム+バリアブルリンク	
		12V 7A	
フレーム形式	C.F.R.P+アラミドハニカム製セミモノコック		