

Old-timer オールド・タイマー

No.135
APRIL 2014

隔月刊 4月号
次号は4月26日(土)発売

The power source that keeps your classic vehicles running.

ホンダS600クーペ試作車、降臨

旧車たちとユルく戯れる／都会でベレット複数持ち

日本一を目指す!セルボ男のものがたり／パブリカスポーツの奇跡

帰化車「オールズモビル・カトラス4-4-2」('67年)

生きている'70年代最終車たち／50年前のクラウンで“Joy耐”参戦

OTオリジナルマット&カーペット&安全ベルトへの道



目標は優勝! 50年前のクラウンで “Joy耐”参戦プロジェクト

●今年7月のJoy耐に、50年前のクラウンで参戦(&優勝!)を目指す仲間たち。右から多賀弘明さん、小檜安男さん、大澤信夫さん、島崎三樹彦さん。多賀弘明さんは1934(昭和9)年生まれで、もうじき80歳。'63年の第1回日本グランプリでクラウンに乗り見事に優勝し、トヨタ・モータースポーツクラブ(TMSC)の初代会長を務めるなど、モータースポーツ界では知らぬ者のない超大御所だ。レースだけではなく、スポーツ800、1600GT、2000GTなど、トヨタの名車の開発テストにも参加。昨年に結成された名レーサーのOB会「ゴールドスタートライバーズクラブ」の会長にも任命された。小檜さん、大澤さん、島崎さんは、マシン製作や交代ドライバーを担当する予定。

●Joy耐参戦用に確保した車両は'64年式クラウン(RS 41)。「63年に多賀弘明さんが乗った車両ではない。フロントグリルが大きくなり、テールランプが「涙目」ではなくなる(後退灯が別体化)など、「63年式途中までの最初期モデルとは細部が異なる。多賀さんが'63年の第1回日本グランプリで乗ったのは、最初期のクラウン・スタンダード(RS 40)。



第1回 '63年の日本GPの栄光、再現なるか?

クルマは1964年式だから50年落ち。ドライバーは1934(昭和9)年生まれで今年80歳。この超オールドタイマーな組み合わせが、現代の耐久レースに挑戦することになった。いわゆるエキジビション的な参戦かと思いきや、中心メンバーたちは本気で「優勝したい!」と考えているらしい。この大胆かつ無謀(?)なプロジェクトを、7月の決勝レースまで追跡していく。

文と写真／東信亭

ツインリンクもてぎ(栃木)で毎年夏に開催されている「もてぎエンジョイ耐久レース」(Joy耐)。レース初心者でも十分に楽しめる、アマチュア向けの7時間耐久レースだ。出場マシンは一般市販車の改造車で、排気量661cc以上。もともと最低重量が設定され、計11クラスが設けられている。

大半は現代のスポーツティヤーなのだが、ホンダ・フィットやトヨタ・ヴィッツなどの小型ファミリーカーも結構な台数が登場。スリックタイヤやSタイヤは使用禁止など、マシン性能や必要な費用を可能な限り抑えるように、さまざまな配慮がなされているのが特徴だ。

さて、そのJoy耐に、何と50年前のトヨタ・クラウンで出場しようという、とんでもない計画が進行中なのだ!

このプロジェクトの中心になっているのは多賀弘明さん。今から51年前の1963年、鈴鹿サーキットで開催された第1回日本グランプリ・C7クラスで、クラウンに乗り優勝したドライバーである。多賀さんは日本グランプリ優勝の後、トヨタ・モータースポーツクラブ(TMSC)。トヨタ車に乗るレース愛好家のクラブの初代会長を務め、現在もモータースポーツに関わり続けている人物。昨年の夏に行われた軽自動車のダート耐久レースにドライバーとして出場し、はるかに年下の人々に混じってじつに1時間近くもハンドルを握る(!)など、まさに現役バリバリなのである。

'62年に鈴鹿サーキットが完成し、「63年に第1回日本グランプリが開催されて私が優勝。一昨年と去年は、それからちょうど50年という節目でした。そして今年は私がちょうど80歳。その記念として、第1回グランプリで乗ったのと同じ型のクラウンでレースに出よう、ということなんですよ。レースは今でも大好きですから」(多賀さん談。以下同)。

80歳の記念にレース参戦

ツインリンクもてぎ(栃木)で毎年夏に開催されている「もてぎエンジョイ耐久レース」(Joy耐)。レース初心者でも十分に楽しめる、アマチュア向けの7時間耐久レースだ。出場マシンは一般市販車の改造車で、排気量661cc以上。もともと最低重量が設定され、計11クラスが設けられている。

大半は現代のスポーツティヤーなのだが、ホンダ・フィットやトヨタ・ヴィッツなどの小型ファミリーカーも結構な台数が登場。スリックタイヤやSタイヤは使用禁止など、マシン性能や必要な費用を可能な限り抑えるように、さまざまな配慮がなされているのが特徴だ。

さて、そのJoy耐に、何と50年前のトヨタ・クラウンで出場しようという、とんでもない計画が進行中なのだ!

このプロジェクトの中心になっているのは多賀弘明さん。今から51年前の1963年、鈴鹿サーキットで開催された第1回日本グランプリ・C7クラスで、クラウンに乗り優勝したドライバーである。多賀さんは日本グランプリ優勝の後、トヨタ・モータースポーツクラブ(TMSC)。トヨタ車に乗るレース愛好家のクラブの初代会長を務め、現在もモータースポーツに関わり続けている人物。昨年の夏に行われた軽自動車のダート耐久レースにドライバーとして出場し、はるかに年下の人々に混じってじつに1時間近くもハンドルを握る(!)など、まさに現役バリバリなのである。

'62年に鈴鹿サーキットが完成し、「63年に第1回日本グランプリが開催されて私が優勝。一昨年と去年は、それからちょうど50年という節目でした。そして今年は私がちょうど80歳。その記念として、第1回グランプリで乗ったのと同じ型のクラウンでレースに出よう、ということなんですよ。レースは今でも大好きですか」(多賀さん談。以下同)。

■ RS 40 / 41型クラウン ■



多賀弘明さんたちがJoy耐参戦のベースマシンに選んだのは、「64年型トヨタ(トヨペット)・クラウン・デラックス」だ。

'63年の第1回日本グランプリで多賀さんが乗ったのはクラウン・スタンダード。型式はRS 40型になる。RS 40型はエンジン出力が80 PSで、リヤサスがリーフリジッドだ。それに対し、今回のJoy耐参戦用に入手した車両はクラウン・デラックスで、型式はRS 41型になる。RS 41はエンジンが90 PSで、リヤサスがコイルスプリングのトレーリングアーム。スタンダード(RS 40)とデラックス(RS 41)で、機構面もかなり異なっていた。

多賀さんたちも当初はRS 40型を探していたのだが、今やまとともに走れる個体は非常に希少。仕方なく程度のいいRS 41型を入手したというわけだ。まあ今回のJoy耐参戦では、エンジンもサスも換装&改造してしまうわけだが……。



● RS 40 / 41型クラウン。「62~67年に製造された2代目クラウンだ。エンジンは直4水冷OHVの1900ccで、後に直6・OHC・2000cc版(MS 40型)も追加された。初代クラウンのフレームはトラックと同様の単純なラダータイプだが、2代目のRS 40 / 41クラウンはX字型のバックボーンタイプのフレームで、重心位置を下げて走行性能をアップ。

初期モデルのテールランプは丸形で、なかでも'63年途中までの最初期は「涙目」と呼ばれる独特な形状。65年の途中から角形テールランプにマイナーチェンジされた。セダンのほか、ワゴンやバン、3ナンバーサイズのクラウンエイト(センチュリーの前身)などが派生している。



● '63年の第1回日本グランプリ・C VIクラス。ゼッケン48のクラウン・スタンダード(RS 40)に乗る多賀弘明さんは、スタートから一度もトップを譲らず独走優勝を果たした。「このクラウンはトヨタから借りたノーマル車で、ベンチシートに3速コラムシフトのまんま。エンジンのチューニングなんて、していませんよ」

● '63年の第1回日本グランプリで優勝した直後、鈴鹿サーキットのパドックでの写真。後ろにあるのが多賀さんの乗ったクラウンそのもの。「私(背中向き)が乗ったクラウンのボディカラーは茶色でした。私と一緒に写っているのは女房と娘です。この娘が、もう50代のオバサンですからねえ……」。



● さすがに50年前のノーマル車では戦闘力が低いため、エンジンとミッションはアルテッツァ用に換装する。写真のエンジンは大きさの目安であり、実際に搭載するエンジンを確保するため、これからドナー車両を探すのだそうだ。



● ベース車から取り外したエンジンやブレーキドラムなど。「昔はこんな大きなハンドルにコラムシフトでレースで走るんですからねえ」と多賀さん。今後はマシン改造の様子などもレポートしていく予定だ。

● RS 41クラウンのブレーキはフロントもリヤもドラム。これでは現代のレースに耐えられない。前後ともディスクに換装の予定。フロントは現状、日産車用の対向4ポットに換装済み。リヤは現在のところノーマルのドラムだ。ノーマルのRS 41クラウンのホイールは13インチ径の鉄

製なのだが、より大径の軽合金ホイールも用意することになる。「レースには走る楽しさだけではなく、マシンを作る楽しさもある。そういう面白さもアピールできたらうれしいですね。」

そう。多賀さんはチーム監督としてではなく、ドライバーとしてJoy耐に出場するつもりなのだ。とはいって時間の耐久レースだから、ドライバーは多賀さんだけというわけにはいかない。「TMSの後輩の連中が、私と一緒に出場する予定なんです。まあ本当のことろは、若いヤツらがレースに出たくて仕方がないもんで、『多賀さん、一緒にやりましょう!』と、私を焼き付けて担ぎ出したというのが真相なんですよ」

狙うは優勝つてマジ?

とはいってJoy耐も現代のレースであり、50年前のクラウンでは戦闘力が低すぎる。何しろエンジンは1900ccの90 PSで、ミッションは3速のコラム。タイヤは鉄ホイールの13インチで、ブレーキは4輪ともドラムなのである。

そこでエンジンはアルテッツァのものに換装し、ブレーキやサスペンションなども強化することになった。ご覧のとおり

り、すでにベース車のRS 41型クラウンは入手済みであり、現在はレース用に改造が進められている真っ最中だ。

「Joy耐の決勝は7月なので、できれば3月にはクルマを完成させて、事前テストや練習走行をしたいと考えています。いやあ、だつて、出る以上は優勝したいと考えていますからねえええっ! 優勝? ……ああのお、それがって、まさか本気なんですか? 「そりゃあ優勝するというのは樂ではないでしよう。けれども決して無理なことでもないと思っていますよ。クルマを作れる(改造する)のは、レースをよく知っているメンバーですからね。どうなることやら、今から楽しみですよ!」

というわけで本誌は、この「50年前のクラウンでJoy耐参戦(&優勝?)プロジェクト」(仮称)を追跡することにした。7月6日のJoy耐決勝にRS 40クラウン改は進出できるのか? そして何位になるのか? 乞うご期待!

■ もてぎ Enjoy耐久レース“Joy耐” ■

栃木県のツインリンクもてぎで、'01年から開催されている「Joy耐」。2輪の「もてぎ耐」の4輪版といえるもので、わりに予算で安全に楽しめる耐久レースだ。いわゆる参加型のイベントレースなのである。出場マシンは市販乗用車の改造車。具体的には、JAF規則の量産ツーリングカー(N1)と特殊ツーリングカー(N2)に相当する。排気量は661cc以上の無制限だが、最低重量や燃料補給時間の長短などでハンデを設け、「13年は全11クラスで勝敗を争った。

多賀弘明さんたちのクラウンは、エンジンやミッションなどを換装するため、N2クラスに相当する。Joy耐には多様な車種が登場しているのだが、さすがに'64年式クラウン改というものは異例中の異例。現代のスポーティカーに混じって、50年前のセダンがどこまで走れるか……今年のJoy耐は見逃せない!

