

auto sport

Drive on the edge

オートスポーツ 2014 3/28号 定価 580円

14年GT500マシン3車を鈴鹿テストで徹底比較

「超高速GT」の衝撃。



世界一じゃなきゃ、ダメなんです

もう一度、強いトヨタに燃えたい

▶▶▶ WEC「言い訳無用」の三年目 ▶▶▶ WRC参戦Xデイトは2年後!?

▶▶▶ TMG研究 ▶▶▶ プロモーションでも海外メーカーに負けるな

第1回日本グランプリ
C-VIクラスで優勝した多
賀弘明。1964年にトヨ
タモータースポーツクラ
ブ (TMSC) を設立し、
トヨタのレーシングドラ
イバー及びオフィシャル
の管理、育成をすると同
時に、富士1000kmレー
スなどのオーガナイズや、
全国各地のクラブマンレ
ースイベントの立ち上げ
など、モータースポーツ
の普及に尽力。JAFスポ
ーツ委員会としても活躍。
1934年3月21日生まれ。



第1回日本GP覇者がJoy耐にチャレンジ
傘寿の祝いはサーキットで

1963年に鈴鹿サーキットで開催された第1回日本グランプリは
日本初のサーキット自動車レースでもある。
そのなかで日本車の頂点クラスとなったS&T部門をトヨベツ・クラウンで制した多賀弘明が、
80歳のバースデーを記念して今年のJoy耐への参加準備を進めている。
参加マシンはなんと1964年式のクラウンRS41だ!

Photo & Text : 松沼 猛 (Takeru Matsunuma)

ひよんなことがきつかけだった。気心の知れた仲間から出た「多賀さんの80歳のプレゼントはレース参戦にしないか」の一言から話が始まったのだ。

「多賀さん」とは1963年5月4日の「第1回日本グランプリ自動車レース大会」C・VIクラスを制した多賀弘明のことだ。鈴鹿サーキットを舞台とした日本初の本格的4輪レース。C・VIクラスは排気量1・6超〜2ℓ、日本メーカーにとっては頂点でもあるこのクラスには国産2ℓセタンが勢揃い。まさに日本初のワークス対決という様相のなか、ポール・トゥ・ウインを果たしたのがトヨペット・クラウンを駆る多賀だったのだ。

多賀は1964年にトヨタ・モータースポーツクラブ(TMSC)を設立するとともに、自らレースに参戦しながら後進の育成や、レースの普及に尽力。近年まで多賀弘明占有走行会を主催するなど、モータースポーツへの情熱は消えていない。そんな多賀へレース仲間達からレースのバースデープレゼントとは、なんと粋なことか。

そして仲間うちでレースを楽しみたいという思いから、舞台としてJoy耐を選んだ。そこまではまあ普通だろう。いや年齢を考えると凄いとはいえるのだが、それだけでは済まなかった。どうせお祝いするならば、多賀が日本グランプリでドライブしたトヨペット・クラウンで参加しようということになったのだ。当時の実車は廃棄されて現存しないが、メンバーは1963年式のRS40を探した。

しかし手頃なクルマは見つからなかった。諦めるか？ いや多賀はRS40の丸目テールだけは外せないという。そして

マイチェンモデルのRS41が見つかった。幸いにも1964年式のRS41は丸目テールのままで。しかも譲り受けるまでナンバー付きの現役車で程度が良かった。

ベース車は手に入った。初めはN・1クラスへの参加も考えたが、さすがに4Rエンジンではパーツが厳しいし、コラム3MTでは洒落にしかならない。プレードキだって、巨体に音を上げてしまうのは必至。レースに出るからにはやはり楽しい方がいいに決まっている。

そんな時「3S・Gなら載せられるのでは」と仲間のひとりが言いきった。そこでエンジン載せ替えができるN・2クラスに参戦することにした。ドライブフトレーンはアルテツアの3S・Gと6MTを移植するために、すぐさまアルテツアを調達。そしていろいろ苦労した末RS41に3S・Gと6MT、プロペラシヤフトなどを移植する大手術を敢行した。

さらにS135クラウンのフロントナックルやディスクブレーキ、エステイマのリヤホーシングを組み合わせ、ウインドウはアクリルに交換し、そこにタイヤとホイールを組んでいく。外観はかつてのRS41そのまま、もちろんカラーリングも日本グランプリ参戦時を再現する。だが、中身は完全に別物になった。

RS41のモディファイは目下進行中。3月中には完成させ、ツインリンクもてぎの練習会でシエイクダウンをする予定だという。思い立つてから短期間で作り上げたRS41クラウン。今回エンジンチューニングは見送るが、来年はレーシングモディファイを進めてマシンの戦闘力を上げたいとか。なんとも遊び方のスケールが大きいことに驚嘆してしまっ



上：多賀がドライブして、優勝を果たしたのは1963年式のRS40クラウン。しかし程度のいいRS40が見つからなかったため、RS41クラウンを購入したという。多賀はRS40の丸目テールへのこだわりがあったのだが、RS41の初期モデルも丸目テールランプを備えており、購入の決め手になったという。なおこのRS41、譲り受けるまではナンバーも付いていて普通に街を走っていたのだという。下：Joy耐に参加することができるのはJAF車両規則の量産ツーリングカー(N1)と特殊ツーリングカー(N2)があるが、RS41はN2クラスに参戦する。そのため、アルテツアの3S-Gエンジンやトランスミッション、JZS135クラウンのフロントナックル、エステイマのリヤホーシングなどを移植したマシンを製作中。



世界一じゃなきや、
ダメなんです。
もう一度、強いトヨタに燃えたい