

DOME SPORTCAR FACTORY

[I S A K U P R O J E C T]



はじめに - introduction

童夢は、1978年のジュネーブ国際自動車ショーで「童夢 - 零」を発表して、その第一歩を踏み出しました。しかし「童夢 - 零」は、日本の厚い法規制の壁に阻まれて公道を走れないまま、童夢のスタッフは、たまたま訪れたルマン挑戦のチャンスに飛びついてしまったため、「童夢 - 零」は、そのまま置き去りにされてしまいました。そのため、創業者の林みのるは、かねてより、最後の車造りはスポーツカーにしたいと考えてきましたが、そろそろの引退を前に、この「ISAKU PROJECT」をスタートしました。なお、ISAKU（遺作）とは英語で **LAST WORK** の事です。



「ISAKU PROJECT」の概要

「ISAKU PROJECT」の最大の特長は、林みのるの最後の夢を実現するためのプロジェクトですから、100% 童夢の自己資金で実施することです。しかし、この「ISAKU PROJECT」は、単に林みのるの最後の車造りに止まらず、林みのるのもう一つの夢が内包されています。それは、開発技術が高度化して車造りが難しくなりすぎた現在においても、もっと多くの人たちがレーシングカーやスポーツカーなどの車造りを楽しめる環境を提案する事です。

だから、「ISAKU PROJECT」の骨格を成すのは、車両の構成要素としての優秀なシャーシ部品を開発することであり、その部品群を活用して、様々な車両を造りませんかという提案であり、その提案の具体例として、林みのるのデザイン / プロデュースによる「華麗」をテーマにした究極の美しさを追求したスポーツカーの製作を進めており、同時に開発を進めている GT300 のレーシングカーと共に、2014年3月のジュネーブ国際自動車ショーでのデビューを目指しています。

この「ISAKU PROJECT」は、現時点では、あくまでも、「このような車造りの楽しみ方もありますね」というプレゼンテーションにしか過ぎませんから、事業化や販売に関しては白紙ですが、このプロジェクトに興味を持ち、私も車造りを楽しみたいという方には、その内容を精査したうえで、シミュレーションとして部品を供給することは可能ですから、ご相談ください。

「ISAKU PROJECT」の展開案



「ISAKU PROJECT」のモノコックを、スーパーGTのGT300クラス参加車両のマザー・シャーシとして供給する事が決まっております。2014年からの参戦が予定されています。スーパーGTの主催者であるGTAからチームに供給し、チームがそれぞれのボディを製作/架装して参戦します。サスペンションなどのシャーシを構成するのに必要な部品は用意しますが、使用はチームの自由です。

「ISAKU PROJECT」の中核的なスポーツカーとして、「美しさ」ととことん追求した華麗なスタイリングのボディを架装したスポーツカーを目指して開発しています。ただし、美しさだけではなく、童夢の今までのレーシングカー開発のノウハウを全て盛り込み、当然、自社風洞を駆使した究極の空力性能を追求します。V8エンジンを搭載し、2014年のジュネーブ国際自動車ショーで発表する予定です。

林みのろがデザインする「やんちゃ」をテーマとした走りに徹したスポーツカーです。CFRP製の横置きリーフスプリングのサスペンションや性能向上だけを目的としたハイブリッド装置など各部に斬新かつ実験的な要素を取り入れたプロトタイプなので、これから、時間をかけて開発していくつもりです。開発内容によって完成時期は流動的ですが、2015年のジュネーブ国際自動車ショーでの発表を予定しています。

EVスポーツカーの実験車の開発も計画しています。詳細はこれからですが、実験車として、並行して各種のEV構成要素の開発も行い、将来の本格的なEV時代の到来に備えたいと思っています。あくまでも実験車なので現時点でボディの形状までは考えていませんが、動力系が満足のいくレベルにまで仕上がった暁には、EVらしいボディを架装したいと思っています。



注) これらのイラストはイメージスケッチであり、スタイリング・デザインは開発中です。

モノコックについて

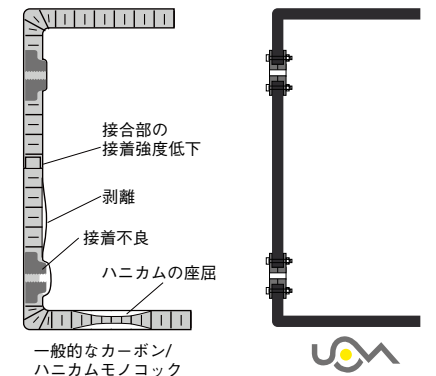
CFRP モノコックは、童夢が独自に開発したソリッド構造の「UOVA」を採用しています。ハニカムなどの副素材を使用しないので疲労破壊しにくく抜群の耐久性を誇りますが、少し重くなります。

形状的には、レース時のサイドインパクトによるドライバーの被害を防止する為にサイドウォールが高くなっており、スポーツカーとしての昇降性にはデメリットとなりますが、スポーツカーも安全に越したことはないので、あえて共通としています。

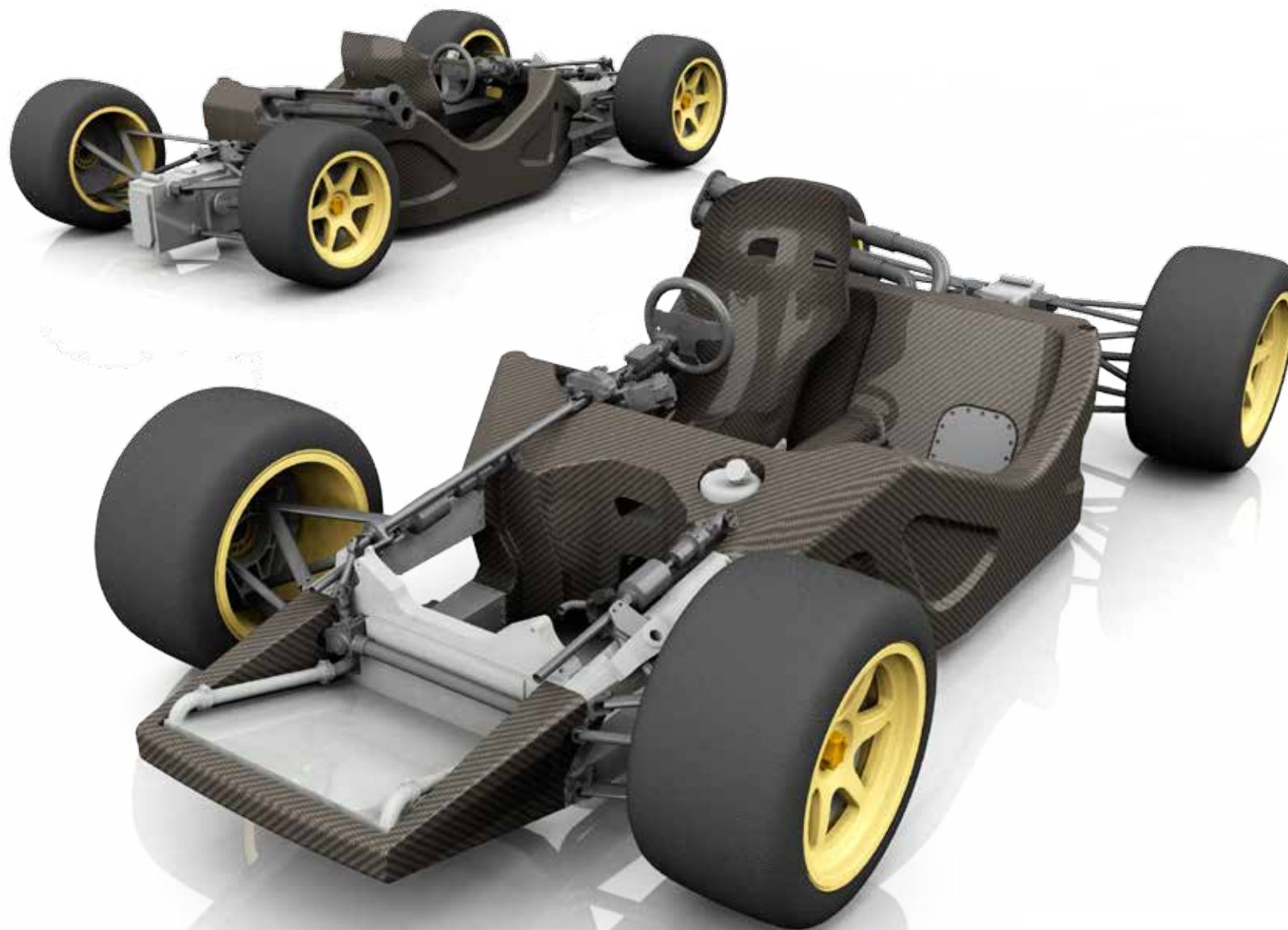
(「UOVA」については、別途、資料を参照してください。)



通常のカーボン・モノコックは、軽量化と剛性確保のためにハニカムを極薄のカーボン板で挟んだ構造になっていますが、UOVA はシンプルなソリッドの厚板構造を採用。ハニカム構造モノコックの疲労の主たる原因は、CFRP 板とハニカム部分や上下 2 分割部分の接着強度低下やブラケットなどのインサート金属部品の剥離などが原因ですが、UOVA はソリッド構造のためにこれらの心配は皆無です。ただし、ハニカム構造に比べると少し重くなりますから、耐久性を必要としないトップクラスのレーシングカーには不向きです。



基本シャーシのイメージイラスト

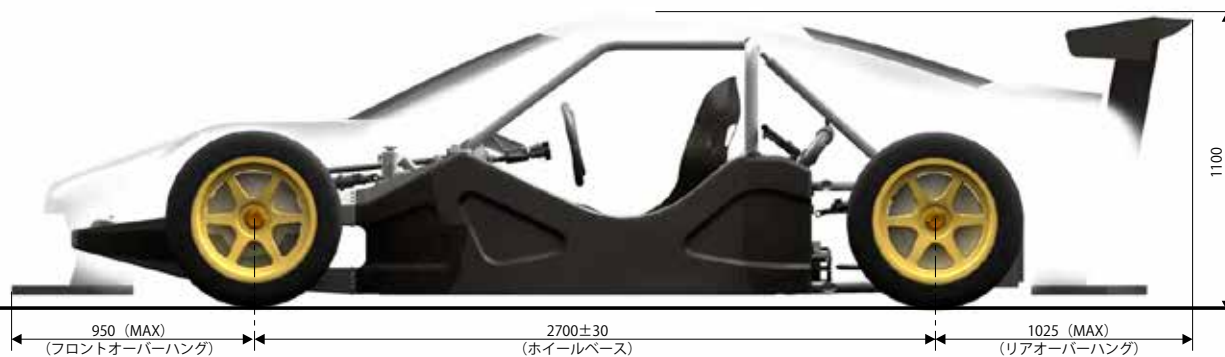
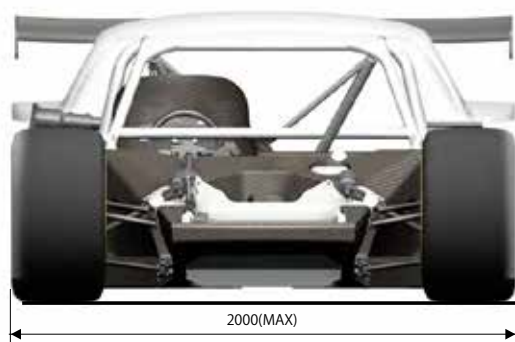
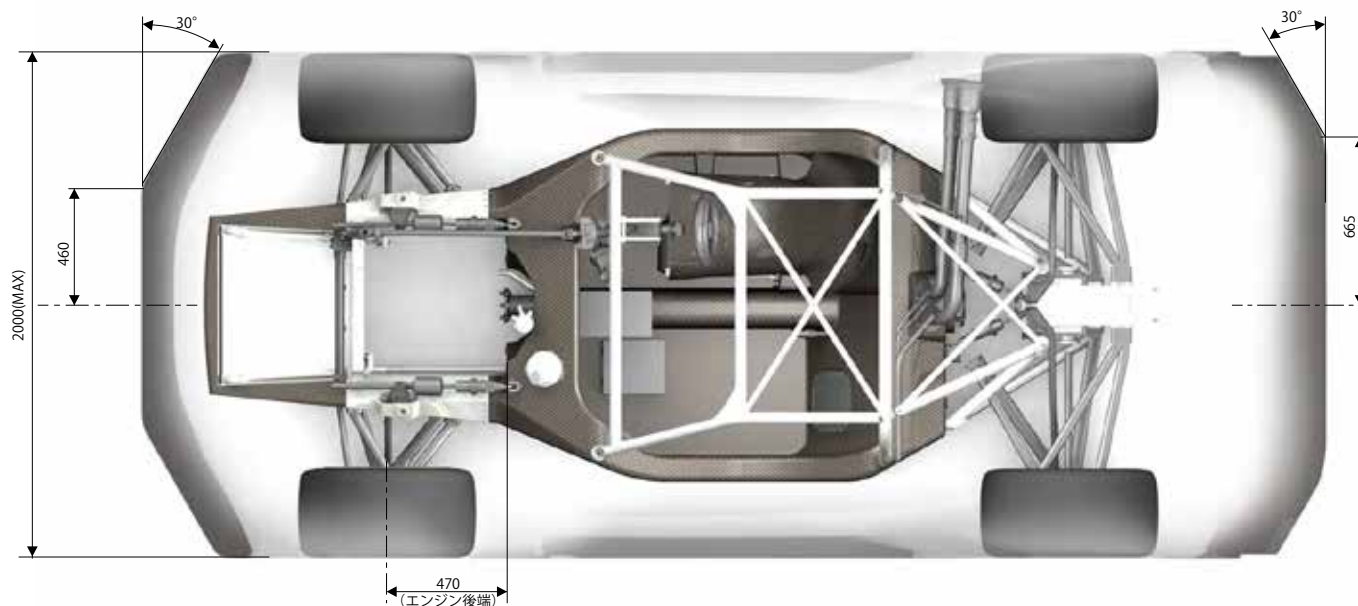


注) タイヤサイズは GT300 をイメージしています。

DOME CO., LTD.

基本シャーシのレイアウト

現在、GT300用シャーシを先行して開発していますから本書の資料もGT300用が中心となっていますが、UOVAモノコックと、このGT300用とロード・スポーツカー用のシャーシ部品を組み合わせることにより、あらゆる用途の車造りに活用可能です。



注) 寸法 / 補助線は GT300 のレギュレーションに準じています。

童夢とスポーツカー

レーシングカーの開発が主体のように見える童夢ですが、その実、レースに要する莫大な予算をねん出する為に、長年に亘って自動車メーカーのショーモデルや試作車の開発を受託してきましたし、量産モデルの生産図面の作成やスタイリング・デザインの提案まで、通常のレーシングカー・コンストラクターが持たない機能と経験を持っています。

ITAL デザインやピニンファリーナにはレーシングカーは作れませんし、ローラやダラーラにスタイリング・デザインの機能はありませんが、童夢は、その両方の機能を持つ数少ない企業であり、高性能スポーツカーの開発には最も適した企業だと自負しています。



JIOTTO CASPITA



童夢の開発設備

詳しくは童夢の会社概要を参照していただきたいと思いますが、童夢の最大の特徴は、長年に亘るルマン 24 時間レースやスーパー GT レーシングカーの開発によって培われた開発技術力ですが、中でも、50% ムービングベルト風洞「風流舎」による空力開発技術やモノコックをはじめとする先進のカーボン・コンポジット開発技術は高く評価されており、高性能スポーツカーを開発するのに必要な要素はすべてここにあります。



設計室



メンテナンスガレージ



風洞計測室

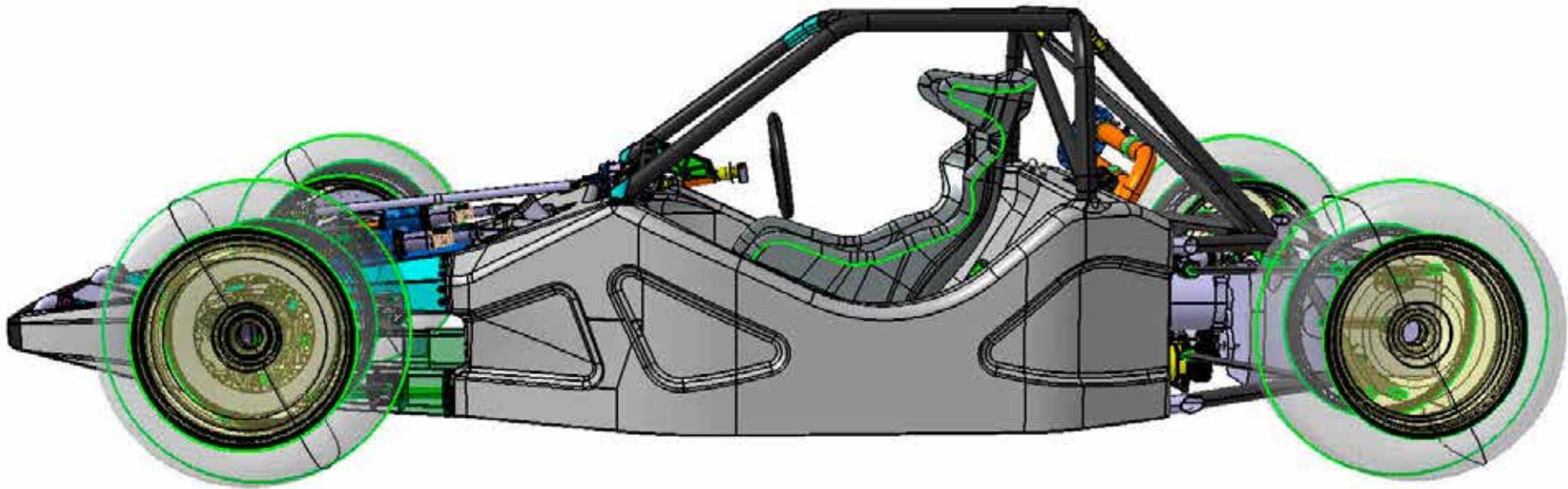


童夢ミュージアム

自動車の開発を計画中の方へ

童夢としては、今回の「ISAKU PROJECT」は、「現在におけるバックヤードビルダーの勧め」というような観点からの車造りの楽しみ方の提案と考えていますから、まだ、事業としての形は見えていませんが、この「ISAKU PROJECT」に接して、私も自動車を造りたいと思う方がいらっしゃったら、仲間として、協力していきたいと考えています。

だから、どのベアシャーシがいくらというような価格を設定している訳ではありませんが、自分だけのカスタムカーを造りたい方、少量生産 / 販売を目指す方、新しいEVシステムの実験車を造りたい方、自分の好みのボディでGTレースに参戦したい方等、様々なケースに対応可能ですから、興味のある方はご相談ください。



注) GT300用レイアウト。ロールバーとシートの高さはもう少し低く設定することが可能です。

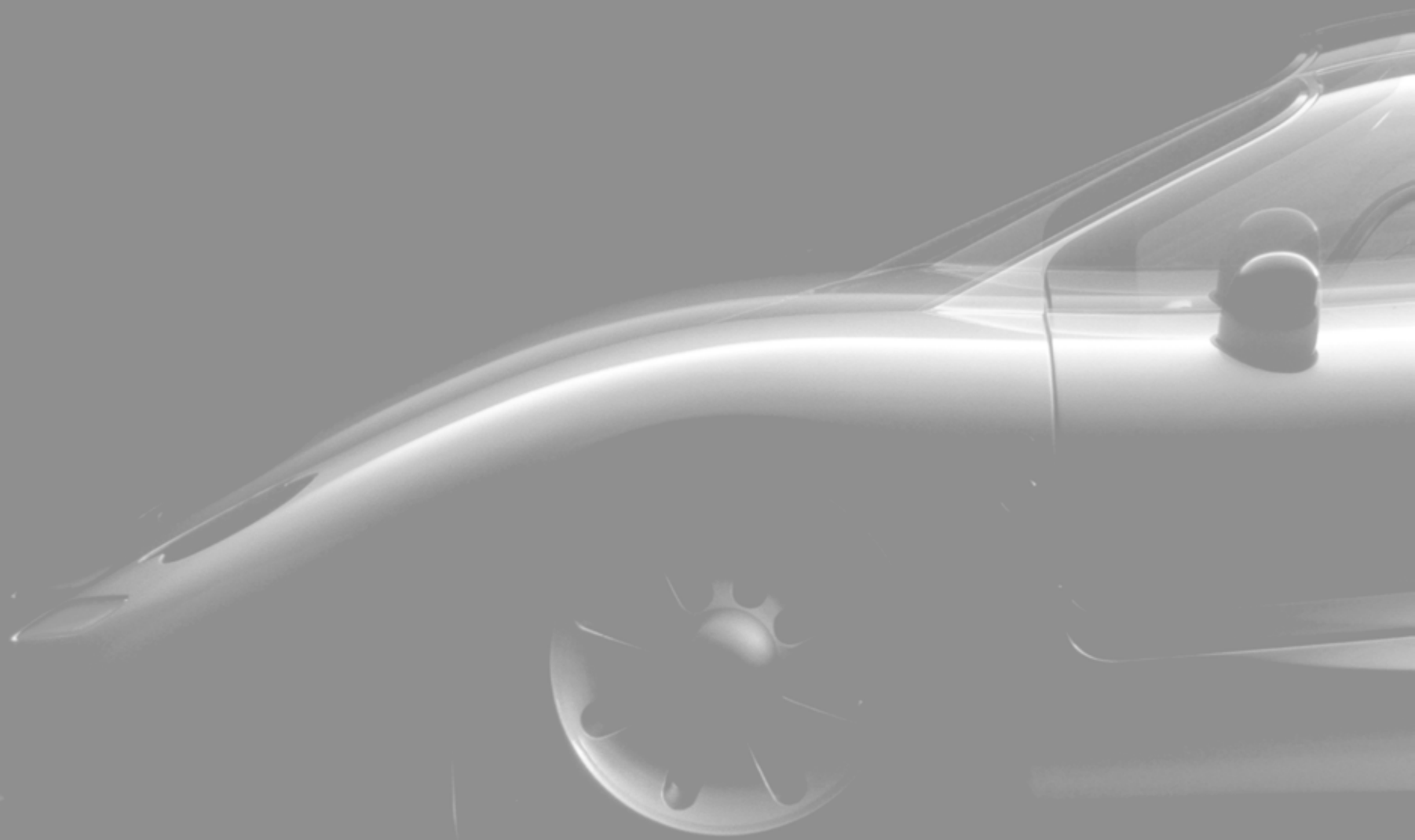
株式会社 童夢 〒 521-0023 滋賀県米原市三吉 215-1

Tel. 0749-54-1414 Fax. 0749-54-3250

E-mail dome@dome.co.jp Url. www.dome.co.jp

問い合わせ先 鮎子田 寛 (ふしだ ひろし)

E-mail fushida@dome.co.jp



重菱
DOME CO., LTD.