

Motorsports Archives

モータースポーツ アーカイブ

2016年3月2日号 第3号

モータースポーツ部門委員会 インタビュー特集2 エンジンチューナー

第3号に寄せて

モータースポーツ部門委員会委員長

飯倉 雅彦

モータースポーツアーカイブス第3号は、エンジンチューナーに関してご紹介させていただきます。

近年のレースにおいては、レギュレーションでの複雑な縛りや、KERSに代表されるような電子デバイスの発達、更にレースコストの低減の視点から、メーカ主導のエンジン供給形態が構築されてきましたが、コスワースDFVが活躍していた1970年代、骨格となるベースエンジンに個々の味付けをし、独自に性能向上を図った「エンジンチューナー」と呼ばれる人を核として小さな会社が多数存在していました。

彼らの長年の経験や知識が詰め込まれ、更に彼らが魂を込めて組み上げたエンジンは、時にメーカワークスエンジンを脅かす事も有り、それが

レースの面白さや醍醐味に繋がっていたと感じています。

表舞台には立つことはなく、自動車レースを支えているエンジンチューナーの存在は広くは知られていませんが、時には自動車（エンジン）メーカと共同で、時には独自にレースに用いるエンジンのチューニングを行い、レースを支えてくださっています。

本号では、日本を代表するエンジンチューナーである、松浦賢氏、今井修氏からお話を聞くと共に、2015年全日本学生フォーミュラ大会優勝校の活動や、1930年代にレースが行われ、国産ワークス、プライベーターおよび外国車が競っていた多摩川スピードウェイについてご紹介させていただきます。

世界のレース界から 信頼を得ている伝説のチューナー

54年にわたりレースに関わり現在もご活躍、「こんな幸せ者は多分僕しかない」

松浦賢 ケン・マツウラレーシングサービス(株)

実施日：2015年12月 インタビュアー：飯倉雅彦 ヤマハ発動機(株) 本委員会委員長



松浦賢氏（インタビュー時）、名古屋のホテルにて

——エンジンチューナーとはどのような仕事でしょうか？

「レーシングエンジンの性能を高めてレースカーを速くすることです。昔のチューニングっていうのは、軽量化、磨き、段付き修正、カムやポートの高回転適合といったパワーを出すだけの方向で考えていました。」

ヨシムラ時代には個人商店で入手出来る鍛造高強度ピストンなどなかったから、ボア径が同一の鋳造ピストンの裏側の肉をリユーターで抜いていって応力集中しないようにだんだん形状を変える技術を学びました。まだレース用のパーツというのがない時代だったので、ピストンリングなどもレース用がないから、S600のときは2輪のちょうど合うのを使ったり、厚さをペーパーで削って調整しましたね。バルブも横田基地の近くのジャンク屋からアメ車

の大きな排気バルブを買ってきてボール盤で削って作ったりしました。本当に職人が活躍できる良き時代で、競争という、いいものにするとというレースが周りにいっぱいありました。チューナーは、いうなればプロボクシングのトレーナーと同じで、達成感を一緒に味わえる仕事だと思います。

1971年ころコスワースエンジン搭載のシェブロンB19を担当し、海外エンジンの技術レベルを知りました。1973年からはBMWエンジンを扱うようになり、高出力を目指して高回転でも壊れないように、壊れるところをだんだん直していき、バルブリフターやコンロッドなどを自分で直していったんです。その結果、海外の強豪がヨーロッパで優勝した車を引っ提げて来日した時、我々の車が彼らを直線で楽々抜いていくので、排気量の不正をしているので

プロフィール

1945年 生まれ
1962年 オートバイレースに参戦
1964年 北条ホンダ設立
1968年 ヨシムラ・コンペティション・モータース入社
1973年 ケン・マツウラレーシングサービス(株)設立
渡欧、BMWでレーシングエンジンメカ研修
主にGC,F2エンジンチューナーとして活躍
1984年 F2用V6エンジンヤマハOX66開発
1986年 F3000用V8エンジンヤマハOX77開発

はないかとクレームが付き、入賞車を分解させられたこともありました。その結果、むしろ不正はなく、我々のエンジンチューンの優秀性が証明されることになり、結局海外から日本にレースに来たりカルド・パトラーゼ、ケケ・ロスベルグ、ジャック・ラフィーといった往年のF1ドライバーたちが、我々がチューンしたエンジンを使いたがるようになったんです。」

——松浦さんのご経歴を教えてください。

「私は、1945年生まれ、ギリギリの戦中派です。16歳の時からバイクでのレースを、それも体重が軽かったので小排気量のモトクロスをやっていた。その後、S600で4輪のレースを始めて、ジムカーナでは連戦連勝でした。このころにレース関係の多くの方と知り合いになることができました。」

自分自身がレースに出ていたから人より速いエンジンが欲しかったんです。



BMW M12のバルブ摺り合わせ作業

勝ちたかったので1964年、19歳の時に個人商店として北条ホンダを設立、ケンマツウラ・レーシングサービス株式会社の設立は1973年の石油ショックの年でした。その間、1968年には、自己流もいけれど、オートバイのチューンで有名だった吉村さんに教わるのも手かなと思い、自分の会社は社員に任せてヨシムラ・コンペティション・モータースに入社しました。欧米にはコスワースのような会社もあったが、日本は2輪のチューンから始まっていたんですね。石油ショックなどで苦しい時期もあったけれど、1970年代末に、メーカーがレースから撤退する中で、ヒーローズレーシングの田中弘さんなどがシェブロンとかローラとか買ってきて、それにBMW M12/7や、コスワースFVC1.8Lを搭載したのが入ってきて、そのエンジンのモデレートをしてくれないかということで始まりまして。それが、プライベートが主役となる時代が始まるきっかけだったと思います。

フォーミュラ2(F2)、フォーミュラ2000(F2000)およびグラチャン(GC)用のエンジンをサービスおよびチューンしてきてある程度レース用エンジンとは何ぞやというのが分かってきて、いろいろレースをしている中でやはり4気筒では限界があるという時期に、ちょうど1984年にヤマハから5弁エンジン開発のお話をいただいて渡りに船ということでそのエンジンの開発に取り組むことになりました。この開発は、当初はレースには使わないとのことでしたが、レースに出るための費用を説明し、レースにも出ることとなりました」

——今まで手掛けてきたエンジンで、印象に残っているエンジンは？

「BMWエンジンはドイツらしいエンジンで、その当時のレギュレーションでF2クラスは市販のブロックを使ったもので、部品を自分で作ったりしてチューンアップしてきました。」

ヤマハの5弁V6エンジンOX66は、1984年当時の2リッターレーシングエンジンが4気筒や鋳鉄ブロックのV6のものが130kg前後の中で105kgと超軽量で



BMW M12のベンチ搭載

あると同時に、自然吸気(NA)としては初の電子制御燃料噴射(EFI)システムを導入しました。このシステムはデンソーに3か月という記録的な速さで開発、製造してもらいました。

ところが、1987年にはレギュレーションの変更により、急きょV8エンジンへの開発方針変更があり、コスワースDFVにOX66と同様の5弁ヘッドを乗せたOX77エンジンを開発。このエンジンを搭載したフットワーク88Dに乗る鈴木重久里が1988年のシリーズチャンピオンを獲得しました。ところが、翌年からは5弁エンジンが禁止されてしまったんです。

このほかにもさまざまなエンジンにかかわったり、見せてもらったりしていて、もう数えられないくらい何十種類の、カテゴリーでいうと二輪ではモトクロス、ロードレース、四輪はラリー、フォーミュラも耐久も全部、NASCARもINDYも全部やってきました。こんな幸せ者は多分世界中僕しかないという気がします。ほんとに贅沢なことです——最後に若手の自動車エンジニアへのアドバイス・メッセージを

「一番僕が今までやってきたことは、それこそあの「好きこそものの上手なれ」の諺通りで。好きなことでないとうまくなれないし、強くもならないと思いますね」



30代、鈴鹿サーキットにて

——これからのレースに期待することは？

「いまのレースでは、これだけ日本の国を豊かにしている産業の片棒を担いで、自分の命を懸けて試験をし、レースをしている選手の知名度があまりに低いのと稼ぎが低いと思うんです。だから今後期待するのは、少なくともスポーツしているものがテレビのスポーツニュースのほんの数秒でもいいから出るようにしてほしいし、学校の教科書に日本の自動車産業についてきちんと紹介してほしいし、自動車メーカーもニュースなどにレース結果をきちんと載せるよう働きかけてほしいと思っています」

原点はサニーの A12エンジンチューニング

すべてのお客様に同じ「東名チューン」エンジンを用意することを信条に

今井 修 東名エンジン(株)

実施日：2015年12月 インタビュアー：石川裕造 ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル(株) 本委員会委員



今井修氏(インタビュー時)

——エンジンチューナーになられたきっかけは？

「社会に出て2年半した頃、東名自動車(現：東名パワー)の求人応募で入社し、東名自動車で14年働いたが、これはかなり中身の濃い時代でした。実は、それまではエンジンのことは知らなくて、自動車部では足回りばかりをいじっていたので、そういうことをやるつもりで入っただけで、エンジンの方に人が足りないからとやり始めたのが最初でした。入社3年ほどした1974年に技術のトップだった鈴木誠一さんが事故で亡くなり、その後自分たちでやるしかなかった。大変だったけど、その分色々なことを身につけることが出来ました」

——どのように技術を身につけていかれたのですか？

「今から思えば何でもやれた楽しい時代でしたが、自分の原点はサニーの

A12エンジンです。今でもその時に得た知識・技術を繰り返してなぞっている様に思います。キャブをインジェクションに変えて出力が大きくなったのも印象的だけど、一番印象に残っているのはプッシュロッドをカーボンで作ったことです。それまで幾ら良いカムプロフィールを作っても反応しなかったエンジンが、カーボンプッシュロッドで回したら全く変わったんです。綺麗に9000rpmまで回り出力も大きく伸びた。もしかしたら当時のレギュレーション違反だったかも知れませんが(笑)。材料の面白さを実感しました。試作では何の問題もなかったプッシュロッドが数を作ったら回すと直ぐに竹を叩く様にはじけてしまったのも勉強になりました。原因を東レの技術者と色々探し窯の違いで処理温度が少し異なることを突き止めたりしました。

プロフィール

1947年 1月20日生まれ
1971年 東名自動車入社
1985年 11月東名エンジン株式会社設立
1987年 F3000 無限MF-308チューニング開始
1990年 現社屋に移転
2000年 F3用SR20エンジン開発

仕事も増えてずっと忙しい時代で、F2ではBMWエンジンを担当し、最初はトラブルが多くて苦労しましたが、だんだん勝てる様になりF2で高い競争力のあるエンジンとなるまでに仕上げられました」

——その後会社を設立された？

「ずっと忙しく働いてきて、また林さん(現シエラスポーツ社長)や渡辺さん(現：コックス)など後輩も育って来て、そろそろ少しゆっくり自分のペースで独立して仕事がしたいかなと思いました。社長に相談したところ、東名自動車も市販車のチューニングが主体だったので、モータースポーツは子会社の形で独立して任せても良いという意向であり、今の富士スピードウェイのメインゲート(東ゲート)近くに東名スポーツと東名エンジンの建屋を作ってくれて、最初は3名で東名エンジンが始まりました。

設立時は少しゆっくりとしようという気持ちでしたね。それまでずっとシーズンの終わる11月に1週間くらいの休みがあるだけで、家内にも迷惑をかけたので少し生活を見直そうという気持ちで、さらに上を目指そうとかいう気持ちではなかったんです。もっとも直



フローテスタ



DFVベンチテスト

ぐにそんなにゆっくりと仕事できる筈もないということになりましたが。

今の工場は1990年に建てましたが、ここの建屋の設計、広めの廊下の幅や、徹夜もあるだろうから寝る所も必要など全て家内のアイデアで作りました。

(インタビュアー補足)

今井様は奥様ととても仲が良く、また会社の経理的な事は奥様でないと判らないと言っておられ、このエピソードはしみじみと分かります。東名エンジンの建屋は何時も綺麗に掃除され清潔感があって気持ち良いですが、これも奥様が日々管理されているとのこと。——F2の後、ヨーロッパではF1で使われなくなった大量のDFVを使って、最高回転を9000rpmに抑えたF3000シリーズが始まり、日本は1年遅れの1987年からF3000がスタートしました。

「その時に1台とても調子の良いエンジンがあって、ちょうどその頃フローテスタを購入してポート流量を調べたら、違いが数値で分かり、今までA12やBMWで小さいポートで大流量を得ようとやってきたそれぞれの工夫が、なぜ良いのかということがフローテスタの数値で結びついて整理されました。バラバラだった技術がバチッと結びついてポートチューニングの技術が定量化されたんです。

材料でも苦労しましたが、BMWエンジンではバルブスプリングで悩まされました。色々な材料を試したけど、うまく行かなくてマルエージ鋼でもパキパキ折れたりして、ある時スウェーデンからの材料を試したらピタリと折れなくなりました。今から思えばクリーンスチール(超清浄材)に巡り合っ

た訳です。

ただ、クリーンスチールでも材料に介在物があると時々折れる。経験的にロットで600本分等購入して1本が折れると他にも必ず折れるものがある。一方で全く折れないロットもある。この傾向に気づいて、折れたものが出ると、それは練習用エンジンに回すなどしてレース用は折れが出ないロットを使うとして品質を保ってきました」

——F3エンジン開発にも力を入られました。

「F3は2000年にスリーボンドさんから『自分のところのエンジンを作りたい。』という打診があり、自分も興味がある所だったので日産SR20を使って始めました。開発は随分と梅田さん(梅田チューニング)に手伝ってもらいました。梅田さんとは1970年代からの付き合いで元々レースをやっていたから、この位のもが欲しいと言うと彼のアドバイスも入れて丁度良い感じの物を作ってきてくれ、随分と助けられています。ポートチューニング技術は、どんなバランスでチューニングして出力を出すのかということが手の内になったんだけど、今のF3は燃料が筒内直接噴射に変わりそのバランスがまた変わって、今までのバランスでやったら全く出力が出ないんです。今までさほど気にしなかったタンブル(シリンダ内縦渦)を強くして燃料が混ざる様に、でも空気も入れないといけないというのが今の課題。また違う難しさに向かっている訳です。それでも、先日やっと出来て2レースに出ました。マカオではセクター1でトップタイムを出してダララからCongratulations!と言われほっとしました」

——良いエンジンというのは？

「良いエンジンはレースで分かります。予選はドライバーがエンジンの得意なゾーンを使い何とかタイムに結び付けてく



F3用SRエンジン

れる。けれどもレースは前の車に合わせて走り、抜かなければ勝てない。必要な時に遅れず反応するか、その時エンジンの良し悪しがでてき面に出てしまい誤魔化せない。レースの状況を見ると、これはエンジンで負けているなど、空力の要素とか色々あるけれど、その中でこれはエンジンのせいだと分かるんです」

——エンジンチューナーのやりがいは？

「やっぱりドライバーが喜んでくれた時にエンジンチューナーとして一番面白さ、やりがいを感じます。信条と言うか心がけているのは、飛び抜けていなくても、ちょっと良いエンジンを公平に供給することです。

1999年のフォーミュラニッポンは何をやっても勝てず、一勝しか出来なくて最終戦でやっと勝てました。この時は1基だけ良いものを用意しましたが、次には全て同じものを用意しました。決して依怙最良はしないという姿勢が信頼を得られ、お客様を増やしながら99年の後は2005年までずっと勝つことが出来ました。

星野さんとは長い付き合いで、いつも一番良いのが欲しいと言われますが、実はエンジンはどれも同じなんです。お金の無いドライバーの方に、練習用では長持ちさせるため耐久性を重視して差を付けることはあっても、レース用は同じ仕様で全てのお客様に同じエンジンを用意する、ということを信条としてやってきています」

全日本学生フォーミュラ大会 2015年優勝グラーツ工科大学チームの紹介

2015年9月1日～5日に静岡県小笠山総合運動公園（エコパ）で「第13回 全日本学生フォーミュラ大会」が国内外90チームがエントリーして開催され、日本大会初出場のヨーロッパ強豪チーム、グラーツ工科大学が初優勝した。

総合優勝のほかデザイン賞、加速性能賞、スキッドパッド賞、耐久走行賞、CAE特別賞、最軽量化賞（ICV）、ベスト・サスペンション賞およびベストラップ賞でも1位という結果を示した。海外からの遠征であり限られた人数と準備期間で好成績を得たこのチームの好成績の秘密をグラーツ工科大学主任教授を介して紹介していただいた。

グラーツ工科大学学生フォーミュラレースチームの紹介

●グラーツ工科大学
グラーツはオーストリア（オーストラリアではありません、念のため）南東部にあるウィーンに次ぐ第二の都市（人口25万人）であり、エンジンなどの開発で有名なAVL社などがある。グラーツ工大は1811年に創立され200年以上の歴史がある。交流電気の発明で有名なニコラ・ステラも同校の出身である。自動車用パワートレイン研究で実績を上げている。

●レースチーム
2002年に学生フォーミュラ大会に参戦すべくチームが結成された。2004年からレースに参戦、英国、イタリア、ドイツのシリーズに参戦し2位、3位と上位入賞を果たした。チームはレース車の名前を、海外で戦うにあたり、オーストリアを印象付けるために、TANKIA “There Are No Kangaroo In Austria”（オーストリアにカンガルーはいないよ）と決めた。その後毎年英国、イタリア、ドイツおよび米国のレースに参戦好成績を収めてきた。2015年のチームは、機械工学、電気電子工学等の学生エンジニアのほか、経済経営系の学生で構成されており、リーダーを始めとしてマーケティング(10名)、シャシー(14名)、サスペンション(12名)、パワートレイン(14名)、電子電気系(5名)およびIT(2名)の合計58名が参加している。

●レースカー
2004年型から毎年設計製造されてきたレースカーは、競争力の最重要課題を車両の軽量化として取り組んできている。2007年型からは、自製のフルカーボンモノコックを使用している。モノコック以外も極力軽量化材料を使用しており、サスペンションアームやホイールもCFRP製としている。これらの部材は家庭のオーブンで焼成している。2012年からはエンジンを4気筒から単気筒に変更して大幅な軽量化を実現している。

●2014～2015年型車両
軽量化を目指してエンジンを単気筒に変更したことにより、出力が減少したこともあり、我々の車両は軽量化と運動性能を高めることにより競争力を確保する必要があった。何はともあれ車両のすべての部品の設計をする際に重量を重視してきた。さらには、すべての部品を可能な限り重心点に近く配置、また、すべての部位に可能な限り軽量化材料を採用した。これまで長年にわたって多くの部品をCFRP素材で制作してきたので、今年の車両でも引き続きその路線を継承した。CFRPは我々の目指す車造りに適しており、その製造経験を積み重ねてきている。その中でもCFRPで作ったモノコックがもっとも傑出したもので、2015年型では重量は21kgをわずかに超えるに過ぎない。2014年モデルからはCADシステムを大幅に改善し、各部品の立体形状および部品間の相対位置などを詳細に検討することができるようになり、設計変更検討にこれまで半日を要していたものが、60分で済むようになった。

2015年に関しては特に冷却系と排気系を一新し、既存のモノコックに変更を加えてある。空力関係が前年モデルに対し最も大きく変えた部分である。レギュレーションの変更から前後のウイングとアンダーボディの全面的な変更が必要となった。全体として従来と同様に2015年車も軽量化コンセプトが設計の最重要方針だった。運動性能と軽量化を最重要課題と位置づけてきており、世界中のFormula SAE車両の中でも最軽量化車の一つとなっている。

●日本でのレース
全日本学生フォーミュラ大会への参加は我々にとって大きなチャレンジだった。オーストリア学生フォーミュラ大会（8月10～13日開催、2位入賞）が終わったのち休むことなく日本に向けての準備を始め、8月17日には車両と機材の梱包、発送を行い、メンバーも8月26日に日本に向け出発した。レースの準備は東海大学の作業場をお借りして行った。レンタカーを借りた後、左側通行や日本語の標識に苦勞しながら競技会場に移動した。グラーツ工大として初めての日本大会参加であり、ヨーロッパからの参加も5年ぶりのものだった。会場に到着すると、我々の車とチームに対する周囲の関心、これまで見たことのないライバルチームとその車両、初めての競技場、日本ローカルの規定、イベントや運営組織、聞きなれない日本語とそれによるしばしば発生するコミュニケーショントラブルなどに圧倒された。これらに対応できるようになって初めて優勝を目指した活動を行えるようになった。このチャレンジを成功裏に終えることができたことをうれしく思っているし、このような機会を与えて頂いたことに感謝している。日本のレースが終わってすぐ、9月6日にはドイツでの学生フォーミュラ大会に参戦、4位を獲得した。

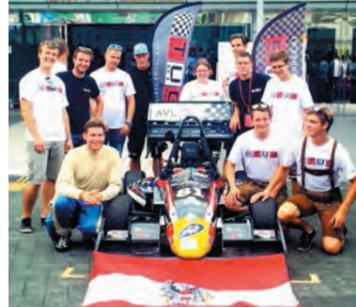
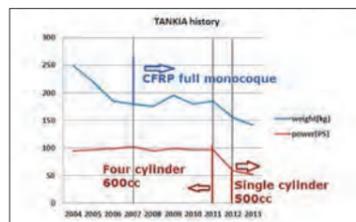
全日本学生フォーミュラ大会2015年TANKIAチーム成績

- 総合1位 ●ICV総合優秀賞1位 ●経済産業大臣賞 ●デザイン賞1位
- プレゼンテーション賞3位 ●加速性能賞1位 ●スキッドパッド賞1位 ●耐久走行賞1位
- 省エネ賞3位 ●ルーキー賞 ●CAE特別賞1位 ●最軽量化賞（ICV）1位 ●ベスト・サスペンション賞1位 ●ベストラップ賞1位

レース結果は学生フォーミュラ大会Webで紹介されている http://www.jsae.or.jp/formula/jp2/about/13th_result/13th_review.html

2015年TANKIAプロジェクトチームメンバー構成 合計58名

- リーダー Simon Dreymann ●マーケティング 10名 ●シャシー 14名 ●サスペンション 12名 ●パワートレイン 14名 ●電子関係 5名



2015年度自動車技術会 モータースポーツ部門委員会活動報告

モータースポーツ部門委員会での話題提供

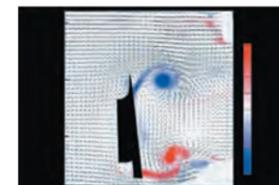
本委員会では毎回、各分野の有識者による話題提供講演が行われています。

- 2015年1月22日(木) 『日本のモーターサイクルレース60年の歴史とヨシムラの鈴鹿8時間耐久レース』 吉村不二雄氏(株)ヨシムラジャパン 代表取締役 「Motorsports Archives」第2号にインタビューを掲載しました。
- 2015年3月26日(木) 『JAFモータースポーツ業務』 田中規生氏((一社)日本自動車連盟モータースポーツ部)
- 2015年4月23日(木) 『日本刀のすべて』 横井彰光氏(備前長船刀匠)
- 2015年6月11日(木) 『WRC参戦を振り返って』 嶋村 誠委員(富士重工業(株))
- 2015年7月23日(木)(見学会) 場所:横浜国立大学(学生フォーミュラ活動報告と本委員会活動紹介)
- 2015年9月24日(木) 『レーシングエンジンと量産エンジンの歴史的変遷とその相関性』 岡本高光氏(東海大学工学部動力機械工学科 教授)
- 2015年11月19日(木) 『dSPACEのモータースポーツへの対応と最新シミュレーション』 松井 茂氏(dSPACE Japan(株))
- 2016年1月21日(木) 『Bridgestone World Solar Challenge』オーストラリアで行われたソーラーカーレースの紹介およびOlogic技術を転用した専用レースタイヤなどについて 寺田浩司委員(株)ブリヂストンMSタイヤ開発部)

モータースポーツシンポジウム(2015年3月2日開催)紹介

2004年より毎年開催され、12回目となる2015年のシンポジウムでは“モータースポーツの新技術と未来”と題して6件の講演と1件のパネルディスカッションが行われ、また、関連した展示物を前に活発な討論も行われた。

- レース車両空力開発と流体可視化技術 中川雅樹 (株)豊田中央研究所
- オーストラリアSUPER V8レースへの参戦 高野 宏 ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル(株)



- Good wood Festival of speed を語る ～Hondaの参加秘話～ 砂子直人 (株)本田技術研究所 HRD Sakura



- モトGP復帰に向けた直列4気筒1000ccプロトタイプマシンの開発 河内 健 スズキ(株)



- モータースポーツにおける気象の戦略的な活用方法 武井弘樹 (株)ウェザーニューズ



- バイクスピークにEVで臨んだ3年間 (S-AWCを含めた電動システムの紹介) 田中泰男 三菱自動車工業(株)



- 対談 モータースポーツの新技術と未来 進行:井原慶子 レーシングドライバー 村田久武 トヨタ自動車 安原清英 経済産業省 芦田陽一朗 開成高校 高崎洪卓 駒場東邦高校



講演資料は、シンポジウム全体または個別講演について、自動車技術会よりお求めいただけます。

80年前に東京近郊にサーキットが建設され 大レースが開催されていた

第二次世界大戦の直前、ワークスとプライベートーとで闘われていた本格的なレースの記録を発掘



多摩川スピードウェイ・回顧展ポスター



多摩川スピードウェイ風景画 (日向野 隆三氏作)

日本におけるレースの原点を掘り起こしているアーカイブ活動を紹介する。

現在、自動車レースが行われているレーシングサーキットとしては、鈴鹿サーキット(1962年)や富士スピードウェイ(1966年)などが知られているが、日本初の常設モーターサーキットである多摩川スピードウェイが今から80年も前の1936年に完成し、「全日本自動車競走大会」が3年間にわたって開催され、本田宗一郎氏、片山豊氏などがレースにかかわっていたことはあまり知られていない。

第一回大会には、1万人以上の観客を集めてレースが開催され、カーチスやフォードのほか、日産な

ど国産勢もワークス体制で臨み、三井物産傘下にあったオオタ自動車が優勝している。さらに第二回には雪辱を期した日産が優勝、それ以降はプラグッティやメルセデスベンツ、MGなども参加し、観客数も増えていったが、日中戦争の激化などの時代の流れによりレースは行われなくなった。

この日本のモータースポーツの原点といえる多摩川スピードウェイの遺構と歴史の伝播を目的に2014年に有志が集まって「多摩川スピードウェイの会」が設立され、2015年11月に回顧展が開催され、当時の参加者、車両が紹介された。今後も記念碑の設置や記念行事の開催などより活発な活動が計画されている。

多摩川スピードウェイ関連記事掲載誌：Old-timer誌73号(2003年12月)、74号(2004年2月)



スーパーダットサン



レース風景