

昭和61年 5月

TOYOTA

ごあいさつ

トヨタ自動車（株）は、モータースポーツの健全な発展のため、国内外の有力チームやモータースポーツファンに エンジンや部品の供与をはじめ多くの幅広い支援活動を行なってきています。

こうした支援活動の一環として、トヨタは今年も昨年同様、トムス、童夢の2チームを後援し、世界で最も偉大なレース“ル・マン24時間レース”に参加いたします。

昨年は、トヨタはこの2チームを後援して 初めてこのル・マンに挑戦いたしましたが結果は、幸いなことに、“トヨタトムス85C-L”が完走し、総合12位というすばらしい成績を収めることができました。

今回の出場車両は、“トヨタトムス86C-L”と“トヨタ童夢86C-L”的2台でいずれもトヨタ製レース用エンジン4T-GT（改）を搭載した純日本製のグループC車両です。

この2台は、トムス、童夢が、昨年のル・マンの経験を生かし、この一年細部にわたって改良を重ね、作り上げたものです。

また搭載エンジンの4T-GT（改）は2090ccプラス シングルターボで、良好な燃費性能と優れた耐久性を持っており、加えて優秀なドライバーやスタッフにも恵まれていますので、大排気量、大出力のライバル車の中にあって、昨年にも劣らない活躍をしてくれるものと期待しております。

よろしくご声援いただきますよう お願ひいたします。

以上

ごあいさつ

今年もトムスチームは、世界で最も偉大なレースに参加すべく、再びこのル・マンにやってまいりました。

昨年は、完走することさえ難しいと言われるこの伝統あるル・マン24時間レースにおいて、我がトムスチームは、初出場にもかかわらず、完走し、しかも総合12位という望外な成績を収めることができました。

そしてこのレースにおいて世界の強豪チームを相手に、24時間を戦い抜くことの難しさと喜びを同時に味わいました。

今年もこのようなすばらしいレースに参加できることを大変うれしく思いますとともに、バックアップしていただいたトヨタ自動車をはじめ、スポンサー各位に改めて感謝の意を表したいと思っております。

今回の参加車両は、トヨタトムス86C-Lで、昨年の経験をもとに、童夢とともに、この一年 改良を重ねた車両です。

また、チーム体制も、ドライバーの中嶋氏、リース氏をはじめ、メカニック、サービスとも万全を期しております。

昨年の好成績に満足することなく、“世界”へのチャレンジャーとして、さらに「よりよい成績」を目指して、頑張る所存です。

皆様のあたたかいご声援を、お願い申しあげます。

以上

(株) トムス 館 信 秀

(株)トムス、トムス・レーシングチーム概要)

（株）トムスは74年、元トヨタワークスドライバー館信秀が、同じくワークスドライバー大岩湛矢らと設立したトヨタ車のチューニングショップである。主にエンジンを中心としたツーリングカーのチューンアップやレーシングパーツの開発、販売を行なって、着実な発展を続けてきている。

また、会社設立と同時に、トヨタ自動車のバックアップのもとにレース活動を開始し、国内外の数多くのレースに参加し、優秀な成績をあげている。特にマカオGP、マレーシアGPなど東南アジアでの活躍は目覚ましく、今日のトムスの地位を確固たるものにした。

80年には、（株）童夢との初プロジェクトとして、童夢セリカターボを共同製作、グループCによる耐久レースに参加、セブリング12時間レース、リバーサイド6時間レースに出場した。

その後、82年よりトヨタ製レース用エンジンを搭載したグループCレーシングカーの開発を開始し（株）童夢との協力体制のもとに、トヨタ童夢セリカC（82年）、トヨタトムス83C（83年）、同84C（84年）同85C（85C）同86C（86年）を毎シーズン製作している。

これらのグループCカーを用い、トムスは国内を中心に耐久レースに参加し、世界の強豪と互角の走りを見せている。特に昨年のル・マン24時間レースでは、実質的には初挑戦ながら、完走し、総合12位という素晴らしい成績を収めるとともに、日本での世界耐久選手権でも総合3位を獲得。現在国内で、最も有力な耐久レースのスペシャリストとしての地位を不動のものとしている。

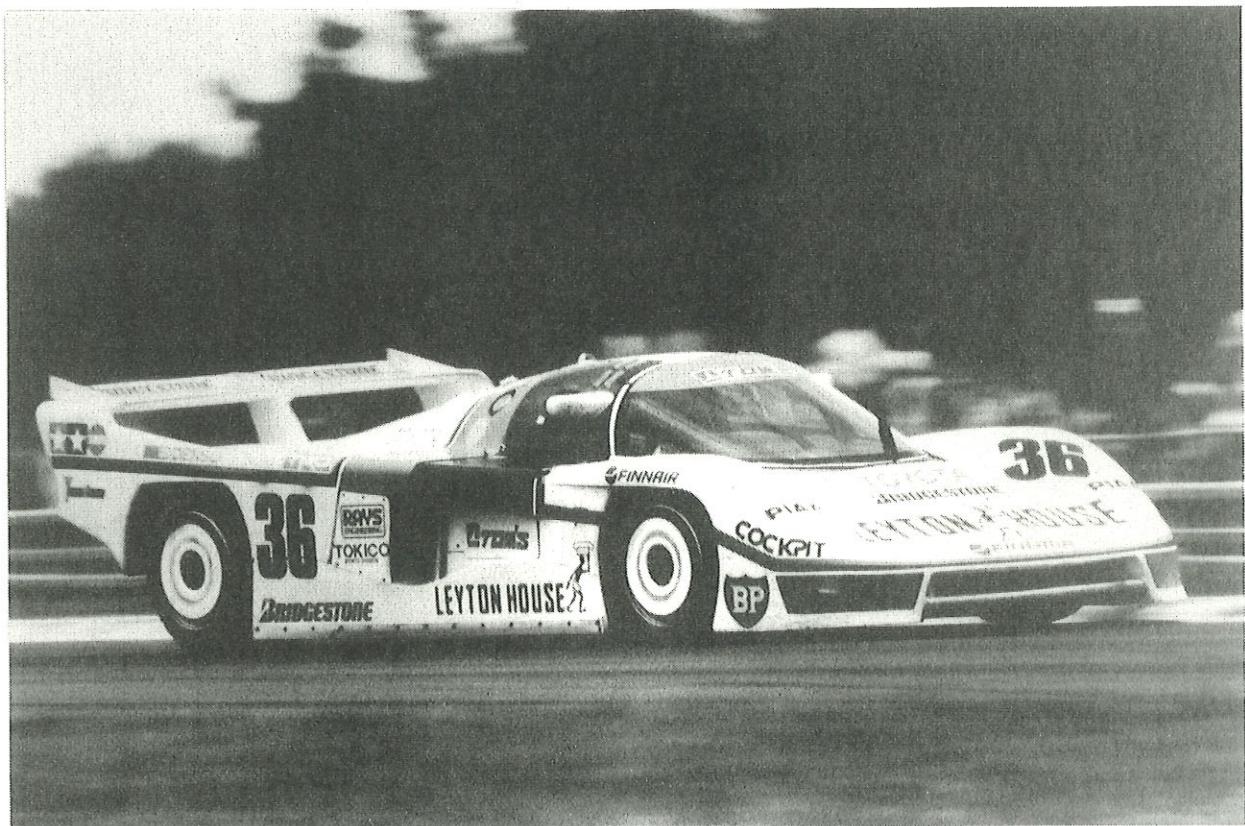


館 信秀（1947年生）

18歳の時トヨタパブリカでデビューし、1970年よりトヨタ専属ドライバーとして活躍。1974年（株）トムスを設立し、トヨタ車チューナーとして成功、現在ドライバーとして活躍する一方、トヨタの耐久レースチーム監督として優れた能力を発揮している。

(トムス・レーシングチーム ル・マンへの挑戦)

- '80年 童夢との共同開発にセリカターボでル・マンを試走、本戦には不出場。
- '85年 国内耐久レースで活躍しているトヨタ製レース用エンジン4T-GT
(改) 搭載のニューマシン、トヨタトムス85C-Lで、ル・マン24時間レースに初挑戦。並みいる強豪チームを相手に健闘し、完走総合12位という素晴らしい成績を収めた。
これは、日本人ドライバーのみによる純日本製Cカーでは、最高の成績であった。
- '86年 昨年出場したトヨタトムス85C-Lを童夢と共に改良、トヨタトムス86C-Lで再びル・マンに挑戦する。



トヨタトムス 85C-L ('85 ル・マン24時間レース)

トムス・レーシングチーム参加スタッフ

参加車両 トヨタトムス86C-L

ドライバー 中嶋 悟

ジェフ・リース

関谷 正徳

スタッフ 監督 館 信秀

チームマネージャー 小海 進

チーフエンジニア 大岩 澄矣

チーフメカニック 今西 豊

ドライバーズ・プロフィール

中嶋 悟

1953年2月23日生まれ、33歳。国籍 日本

16歳よりレーシング・カートを始め、1973年鈴鹿シルバーカップでレースにデビュー。いきなり、その年のシリーズチャンピオンを獲得。77年には日本のFJ選手権シリーズ7戦全戦にわたり、予選・決勝レースとともに1位という偉業を成し遂げ、パーセクト・チャンピオンに輝いた。また、同年F2シリーズにステップ・アップして参戦。

78年以降は、日本F2シリーズを中心に活躍を続けており、F2デビュー以来通算20勝を数える。また、F2シリーズ・チャンピオンの獲得は、78年、81年、82年、84年、85年の5回にのぼっている。

一方、海外のレースは、77年から経験し、翌78年には、英国でF3レースに、83年にはヨーロッパF2シリーズに6戦出場し、シルバーストーンで2位に入賞している。

また、F1でも、ロータス、ウィリアムズのテストランを経験しており、ヨーロッパスタイルのドライビングも身に附いている。今年からはヨーロッパF3000に、本格的参戦、活躍中である。

耐久レースは、84年からトムス・レーシングチームと契約、今年で3年目である。昨年は、ル・マン24時間レースにトヨタトムス85C-Lで初めて出場し、日本人ドライバー、日本車として、最高の完走総合12位と輝かしい成績を収めるとともに、国内耐久レース全6戦に出場と活躍している。

ジエフ・リース (GEOFF LEES)
1951年5月1日生まれ、35歳。国籍 イギリス。

1971年、20歳の時よりフォーミュラ・フォードに乗りレーシング・ドライバーの道を歩み始めた。シーズン4年目の1975年には、40戦中33勝という驚異的な記録を残して注目を集めた。

76年には、F3にステップ・アップした。77年にシェブロン・ワクス・チーム入りし、エイエ・エルグとチームメイトになっている。

78年からはヨーロッパF2シリーズに参加し、アメリカのカンナム・シリーズにも出場している。79年にはドイツGPでF1を初ドライブした。そして、80年に世界F1グランプリ・シリーズにシャドウ・チームおよびセオドール・チームのドライバーとして参戦している。

81年、再びヨーロッパF2選手権シリーズにラルト・ワクス・チームより参戦し、活躍。その年のヨーロッパF2チャンピオンの座に着いた。

82年はF1シリーズに戻り、セオドール・チームおよびロータス・チームのドライバーとして参加している。また、ル・マン24時間レースにも、アストン・マーチンで初挑戦した。

83年には日本に滞在F2シリーズで活躍、年間4勝をあげ日本F2シリーズのチャンピオンを獲得した。

昨年、85年は日本F2選手権シリーズ他で活躍する一方、チーム童夢と初契約日本の耐久レースに出場すると同時に、ル・マン24時間レースにも二度挑戦した

関谷 正徳
1949年11月27日生まれ、36歳。国籍 日本。

1971年22歳の時に富士500Kmレースでデビュー。ツーリング・カーを中心につづくしてきた。77年には日本のツーリング・カーのチャンピオンシップを獲得している。

79年にはマツダ・ファクトリー・チーム・ドライバーとして活動した。81年には、英国に渡り、フォーミュラ・アトランティックに出場している。6戦参加したフォーミュラ・アトランティックでは5戦に入賞し、その実力を高く評価されたトムス・レーシングチームとは83年より契約を結び、ツーリング・カーをはじめ、グループCカーを中心にドライバー活動を行なっている。

特に84年の富士スピードウェイで開催されたWEC日本大会では、トヨタトムス84Cで日本車最上位の7位に入賞している。

昨年も中嶋とともに、国内耐久レースに全戦出場し、ル・マン24時間レースにも出場、日本人として初めて、24時間完走、総合12位のすばらしい成績をはじめた。

トヨタムス86C-L車両概要

〈主要諸元〉

●エンジン

型式	トヨタ4T-GT(改)
種類	水冷直列4気筒DOHC 8バルブ+ターボチャージャー
ターボチャージャー	トヨタ製ツインエントリー・シングルターボチャージャー
ボア×ストローク	89mm×84mm
総排気量	2,090cc+ターボ(ターボ換算×1.4=2,926cc)
燃料供給方式	日本電装製EFI(ELECTRONIC FUEL INJECTION)

圧縮比 7:1

最高出力 503ps(370KW)/7,600rpm

最大トルク 51kg-m(500Nm)/5,200rpm

●ボディ & シャシー

カウル カーボンケブラー・コンポジット

寸法 全高 960mm

全長 4650mm

全幅 1990mm

ホイールベース 2,600mm

トレッド前/後 1600mm/1570mm

車両重量 850kg以上

燃料タンク ATL社製安全タンク/100ℓ

トランスミッション マーチ社製 GT-P

クラッチ AP社製トリプルプレート

サスペンション前 ダブルウィッシュボーン/アウトボード・コイルスプリング

後 ダブルウィッシュボーン(ロッキングアーム式)/

インボード・コイルスプリング

ブレーキ前/後 ベンチレーテッド・ディスクブレーキ/

AP社製4ポット・シングルキャリパー

タイヤ&ホイール

ブリヂストン 前280/600×16×11J 後350/680×16×15J



TOYOTA

ごあいさつ

「今年もまたル・マンに行くのですか?」と半ば呆れ顔や、「今年も行くのでしょうか?」と脅迫型等、例年この時期になると、私にはル・マン出場の話題が時候の挨拶替わりとなります。

私は19歳の時に、親友のレーサーを事故で失いました。その母親に宛てた手紙に、自分で製作したレーシングカーでル・マンに参加する、というたわいもない夢を書き添えた事があります。それから14年後の1979年に最初のル・マン参加を果たし、その後、今まで連続8回の参加を続けています。

それ以後、日本からはマツダスピードやトムスも加わり、今年は日産も初参加する予定です。私の憧れ続けていたル・マンの魅力が、より多くの人達に理解されてきたのでしょうか。フェラーリ、ポルシェ、ジャガー、アストンマーチン、ベンツ、ランチャ等名車と同じ時、同じ場所で自分達のドラマを楽しむ事が出来たのです。

しかし昨年からの童夢は、それ以前のように単なるプライベートチーム/コンストラクターとしてル・マンに参加しているのではなく、トムスとともにトヨタ自動車のバックアップを受けたプロフェクショナルなレーシングチームとして新たな気持ちでル・マンに挑んでいます。昨年はこの新しい体制での最初の年であったために、エンジンのセッティング等がやや安全サイドに寄りすぎたきらいがありますが、このおかげでトムスは初完走し、総合12位の好成績を手に入れることができました。しかし今年は是非世界の強豪を向こうにまわし、悔いの無い戦い方をしたいと思っています。伝統のル・マン、その長い歴史の1/7以上を童夢は共に歩んでいます。

以上

(株)童夢 林 みのる

(株)童夢、童夢チーム概要)

（株）童夢は、75年現取締役社長、林ミノルを中心にスポーツカーの少量生産メーカーを目指して発足。その第1号車 童夢一零が78年に完成し、この年の第48回ジュネーブ国際モーターショーで衝撃的なデビューを飾った。

79年には、自社設計・製作のグループCカー童夢一零RL 2台でル・マン24時間レースに初めて挑戦した。以来、連続して参戦し続け、今年で8度目になる。

また、82年からは、（株）トムスとの協力体制のもとに、トヨタエンジンを搭載したトムス童夢セリカCを設計・製作、トムスチームによりWEC・JAPANをはじめ、国内耐久レースでめざましい活躍をした。

83年には、初めて国内耐久レースシリーズに参加、本格的グループCレーシングカー童夢RC-83フォードとトヨタトムス83Cを設計・開発、童夢チームはRC-83フォードシリーズ全6戦に出場。

84年は、トヨタ製レース用エンジン4T-GT（改）を得てトヨタ童夢84Cを設計・開発、WEC JAPANでは、総合7位、国産車中最上位を占めた。

この84Cは翌85年の国内耐久レース第1戦 鈴鹿500Kmで2台のポルシェを相手に国産グループCカーとして初めての優勝を飾った。

このように童夢は、その主たる業務内容であるデザインや設計業務から生まれるノウハウの実践的な研究・開発の場としてレース活動に取り組んでおり、今や、国内でも、最も有力なコンストラクターとしての地位を確立している。



林ミノル (1945年生)

75年（株）スポーツカーの設計・開発を目指して、（株）童夢を設立。
78年、第1号車童夢一零を第48回
ジュネーブショーで発表、一躍脚光をあびる。
ル・マン24レースには自社設計開発の車両で79年以来連続して
挑戦し続けている。

(チーム童夢 ル・マンへの挑戦)

- '79年 童夢が独自で童夢一零を2台製作、イギリス シルバーストーン、スネットートン両サーキットでテストの後、ル・マンに初めて出場。しかし残念ながらリタイア。
- '80年 新設計童夢RL-80、そして童夢セリカターボ(G5)の2台を準備し、RL-80を童夢が、セリカターボをトムスが手がけるという体制で臨んだ。結果、童夢RL-80は日本から参加したマシンとして史上初の公式完走を遂げ、総合25位/クラス4位という成績を収める。また、最優秀メカニック賞ともいえるエクストラ賞をチーム童夢が受賞。
- '81年 RL-80を改良したRL-81を童夢が製作し、3度目の挑戦となつたが、エンジントラブルのため、あえなくリタイア。
- '82年 マシンの戦闘力とチームの総合力を強化するために、童夢はイギリスのF1チームRAMオートモビルと契約。マシンの製作についても、日本からパーツを送り、現地で組み立てるという方式を採用したが、エンジントラブルでリタイア。
この頃より耐久レーシングカーにも自動車メーカー自身の開発によるスペシャルエンジンが搭載されたマシンが多くなり、童夢はトムスと共同して、トヨタ製レース用エンジン4T-GT(改)搭載のニューマシンの開発プロジェクトをスタートさせた。また、WEC日本大会の耐久レースも重視し、トムス童夢セリカCの製作を開始。
- '83年 国内においても主流になりはじめた耐久レースへの出場に対応して、フォード製エンジン用の童夢RC-83を新設計し、製作。国内耐久レース全6戦に出走させ、ポルシェ956に肉迫する速さを見せ、総合2位を3回獲得した。
一方、ル・マンへは童夢RC-82を改良し、送りだしたがリタイアに終わった。
- '84年 再びル・マン挑戦にも重点を置き、童夢RC-83Ⅰフォードで6度目の遠征を行なった。エンジントラブルでクラッシュし、予選15位のポジションを失ってしまったが、予選では、6Kmのストレートコース“ユーノディエール”で時速354Kmのスピードを記録し、そのボテンシャルの高さを証明した。
一方、国内耐久レースには、トヨタ製レース用エンジン4T-GT(改)を搭載した新開発のトヨタ童夢84Cで参戦し、WEC日本大会では、エンジントラブルによる15分のロスタイムがありながら、総合7位で完走し国産車中最上位の成績をあげた。
- '85年 ル・マンには、トヨタ童夢84Cを改良したトヨタ童夢85C-Lで挑戦したが、途中ミッショントラブルのため12時間でリタイア。しかし国内耐久レース第1戦の鈴鹿500Kmレースでトヨタ童夢84Cでポルシェ964とのデッドヒートを展開、見事に総合優勝を成し遂げたのをはじめ、全6戦に出場、富士500Kmレースでも2位となっている。

チーム童夢 参加スタッフ

参加車両	トヨタ童夢 86C-L
ドライバー	エイエ・エリジュー ベッペ・ガビアーニ
	鈴木 利男
スタッフ	監督 林 みのる チームマネージャー 鮎子田 寛 チーフエンジニア 木村 秀敏 チーフメカニック 岸本 雅義

ドライバーズ・プロフィール

エイエ・エリジュー (EJE ELGH)
1953年6月15日生まれ、31歳。国籍 スウェーデン

モトクロスライダーとして活躍していた父親の影響を受け、12歳よりレーシング カートを始める。

20歳までの8年間に約200レースを戦い、スウェーデンチャンピオン2回、スカンジナビアチャンピオン1回を獲得する。

22歳の時、単身英国に渡り、本格的なレーシングドライバーとして、活躍を始める。

75年～77年シェブロンワークスチームよりF3ヨーロッパシリーズに出場。
78年からは、同じくシェブロンワークスチームのドライバーとしてF2ヨーロッパシリーズにフル出場する。

80年にマウラーワークスチームに移籍。81年にはヨーロッパ選手権シリーズ3位となる。

82年には、マーチ82Gでル・マン24時間レースに参加。全日本F2選手権にも参加を始める。

83年には、童夢チームと契約。本格的に日本国内レースに参加。国内耐久レース、F2レース、ル・マン24時間レース、マカオGP等に出場し、活躍、84年には全日本F2選手権シリーズ4位となる。

85年は、ワコールトヨタ童夢84Cで、鈴鹿500Kmレースに優勝他、トヨタ童夢85Cでル・マン24時間レース出場。富士500Kmレースで2位の成績を収める。

ベッペ・ガビアーニ (BEPPE GABBIANI)
1957年1月7日生まれ、29歳。国籍 イタリア。

14歳でレーシングカートを始め、75年までの4年間にイタリア選手権で2回優勝、ジュニア世界選手権優勝、ヨーロッパチーム選手権優勝など素晴らしい成績をおさめ、注目される。

77年20歳でF3の世界に入り、イタリア選手権で2回の優勝、ヨーロッパ選手権、シルバーストーングランプリでそれぞれ1回の優勝を飾る。

78年にはF2にステップアップ。シボレー、フェラーリでヨーロッパ選手権に参加。F1にも参加する。

79年には、マーチ・BMWワークスチームでヨーロッパF2選手権に参戦、この年イタリア選手権2位。鈴鹿グランプリで優勝。

81年にはオセラ・デニムでF1選手権に参加。この年、ランチャ・マルティニでシルバーストーンの耐久レースに優勝。

83年、84年はマーチでヨーロッパF2選手権に参加。イタリア、シルバーストーン他5戦に優勝する。また、ランチャ・マルティニでWECにも参戦。

85年には童夢と契約、ワコールトヨタ童夢85Cで鈴鹿500Kmレースに参加する。

金木 利男

1955年3月10日生まれ、31歳。国籍 日本。

中学時代よりカートを始め、74年には、フィリピンインターナショナルカートGP4位、全日本カート選手権でランキング2位。

75年、76年には、連続して全日本カート選手権チャンピオンとなる。

78年全日本FJ1300選手権でランキング2位、翌79年には、この年からスタートした全日本F3選手権で初代のチャンピオンとなり、注目を集めます。

80年には、英国マーチ社とF3ワークスドライバーとして契約。F3ヨーロッパチャンピオンシップに参戦し活躍。

82年からは、国内F2、FP、GCに参戦、活躍。

84年には、全日本F2選手権全戦に出場。最高3位、シリーズ8位の成績を取める。同じく、84年童夢チームよりル・マン24時間レースに初参加。

85年は、国内耐久レースシリーズ、全日本ツーリングカー選手権レースを中心活躍、WCジャパンにもトヨタトムス85Cで出場。

E

トヨタ童夢 86C-L車両概要

〈主要諸元〉

●エンジン

型式	トヨタ4T-GT(改)
種類	水冷直列4気筒DOHC 8バルブ+ターボチャージャー
ターボチャージャー	トヨタ製ツインエントリー・シングルターボチャージャー
ボア×ストローク	89mm×84mm
総排気量	2,090cc+ターボ(ターボ換算×1.4=2,926cc)
燃料供給方式	日本電装製EFI(ELECTRONIC FUEL INJECTION)
圧縮比	7:1
最高出力	503ps(370KW)/7,600rpm
最大トルク	51kg-m(500Nm)/5,200rpm

●ボディ & シャシー

カウル	カーボンケブラー・コンポジット
寸法 全高	960mm
全長	4650mm
全幅	1990mm
ホイールベース	2,600mm
トレッド前/後	1600mm/1570mm
車両重量	850kg以上
燃料タンク	ATL社製安全タンク/100ℓ
トランスミッション	マーチ社製 GT-P
クラッチ	AP社製トリプルプレート
サスペンション前	ダブルウィッシュボーン/アウトボード・コイルスプリング
後	ダブルウィッシュボーン(ロッキングアーム式)/ インボード・コイルスプリング
ブレーキ前/後	ベンチレーテッド・ディスクブレーキ/ AP社製4ポット・シングルキャリパー
タイヤ&ホイール	ダンロップ (Denlock) 前325/625×16×12.5J 後350/680×16×15J