

2023 Calendar

日本のレース界を牽引していた日野プロトレーサー

日野スポーツプロトの系譜

日野自動車は1960年当時、日野コンテッサの車両性能向上や市場での競争優位を目指した。少ないリソースであるものの日本初のフォーミュラレーサーなど含め競技車両の研究&開発を鋭意進めた。その顕著な結果が市販車に近い関係のあるスポーツプロトの展開であった。それは日野自動車だけに留まらず、日本のモータースポーツ界にも大きな影響を与えていた。

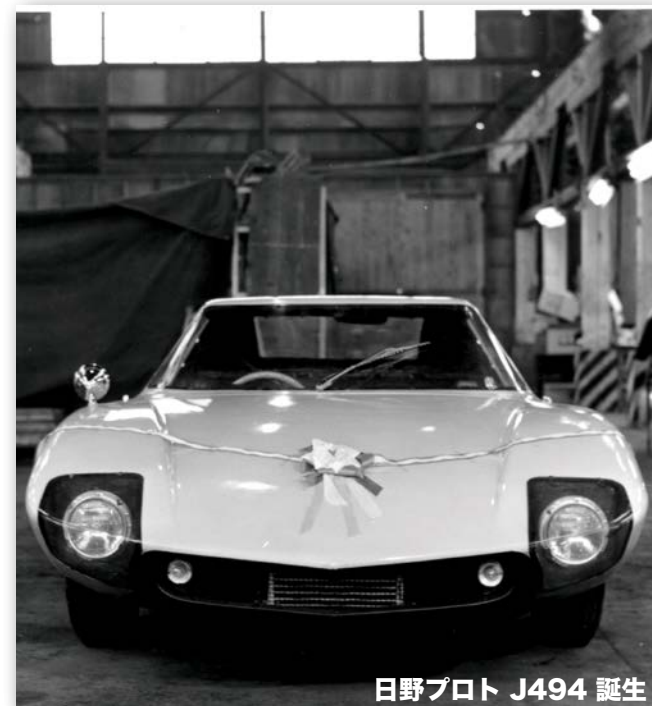
(切り取られた自動車文化史 - 日野コンテッサ)



日野プロト J494 (1966)



日野プロト J494 6A号車



日野プロト J494 誕生

Created by HinoSamurai.org

The owner of HinoSamurai.org own the copyright of the content of this calendar.

2023.1.1



Ver. 2023.1.1

January & February - 2023



1	S	M	T	W	T	F	S
	1	2	3	4	5	6	7
	8	9	10	11	12	13	14
	15	16	17	18	19	20	21
	22	23	24	25	26	27	28
	29	30	31				

1964年：DEL RSA - 日本最初のFIA規定の2座席レーサー

日野自動車のR&Dを担った**デル・レーシング** (塩沢商工) 社製レーシングスポーツカー (コンテッサ900ベース)。事実上の**日本初のFIA規定の2座席レーサー**。

試作フレームや試作のアルミ製ハブキャリア、米国**Huffaker**社製アルミホイール(Genie Corvair用)を使ったシャシーであった。

当時の**世界的なトレンドであったCooperやKing Cobra**がオーバーラップするスタイリング。



2	S	M	T	W	T	F	S
				1	2	3	4
	5	6	7	8	9	10	11
	12	13	14	15	16	17	18
	19	20	21	22	23	24	25
	26	27	28				



March & April - 2023



3

S	M	T	W	T	F	S
			1	2	3	5
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

1965年：日野コンテッサGTプロトタイプ (GTP)

1964年後半から進められたコンテッサ1300ベースのプロトタイプ (GTP)。

フレームや内外装、ミッションは純日野製、シャーシにはDEL MkIIIフォーミュラ同様な英国Cooper製ホイール、またエンジンは1964年初頭から進められていたフランス、ディエップのAlpine Engineeringに開発委託したコンテッサ1300 GR100の改造TOHCをベースにしたものが搭載された。

レーシングプロトの技術開発&熟成がメインで実戦に供することはなかったが、その成果としてシャシー&パワートレインがより実践的な新たなJ494へと発展した。4台製造。



日野GTP 東京モーターショー
X号車 (1965年)

4

S	M	T	W	T	F	S
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
15	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						



日野GTP 高速試験@谷田部
X号車 (1965年)

高速走行時のキャビン内の圧力を考慮しなかったため、リヤウインドウが飛ばされた！

May & June - 2023



5

S	M	T	W	T	F	S
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

1966年：日野スポーツ・プロトタイプ (J494)

ニューマシン、コードネーム：J494
は、日野のフラグシップ・マシンとして、1966年の日本GPを目指した。

Alpine Engineeringをルーツにした
新たな**YE28** TOHCエンジンはドライ
サンプや多量のMag.部材を採用、熟成
を図られ、110馬力程度になっていた。

1966年8月のFISCOのレース、**山西選手
の7号車がダントツで優勝し、緒戦に華
を添え、将来が嘱望されたのだ！**



6

S	M	T	W	T	F	S
		1	2	3		
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

全日本レーシングドライバーズ選手権 第3戦 @FISCO (1966年8月14日)



July & August - 2023



7	S	M	T	W	T	F	S
							1
	2	3	4	5	6	7	8
	9	10	11	12	13	14	15
	16	17	18	19	20	21	22
	23	24	25	26	27	28	29
	30	31					
8	S	M	T	W	T	F	S
			1	2	3	4	5
	6	7	8	9	10	11	12
	13	14	15	16	17	18	19
	20	21	22	23	24	25	26
	27	28	29	30	31		

1967年：DEL RSB - 生まれ変わった日野スポーツ・プロトタイプ

1966年10月発表のトヨタ自動車との業務提携は日野の乗用車、コンテッサの終焉、また日野のレース活動の終焉でもあった。

失意の日野スポーツ・プロトタイプ (J494) は、デルレーシングで新たな歴史が始まった。それはクロズドボデーから2座オープン、エンジンはより強力なトヨタのVG-10 (2,600cc. V8)を搭載したのだ。

1967年3月の船橋サーキットの緒戦では、オーバーオールウィナーとなった。その後もプライベートに渡り、活躍した。



September & October - 2023



9	S	M	T	W	T	F	S
						I	2
3	4	5	6	7	8	9	
10	11	12	13	14	15	16	
17	18	19	20	21	22	23	
24	25	26	27	28	29	30	

10	S	M	T	W	T	F	S
	I	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14	
15	16	17	18	19	20	21	
22	23	24	25	26	27	28	
29	30	31					

1967年：The SAMURAI - 悲劇の日野サムライ事件！

コンテッサの米国進出を目論んだ1966年の西海岸レース活動、**BRE (TEAM SAMURAI)**の**Peter Brock** は、日野の宮古忠啓と共に1967年の第4回日本GPに向けて**GR100 OHVエンジンベースで空力性能に優れたレーシングプロト：HINO SAMURAI**を開発。

トヨタとの業務提携で**レース活動が頓挫**した中、1967年5月、SAMURAIはFISCOに登場。

他の競技参加車にもあった些細な車両規定違反、SAMURAIには主催者から明快な見解が示されず、**1mも走ることもなく日本を去った。**



November & December - 2023



11	S	M	T	W	T	F	S
				1	2	3	4
	5	6	7	8	9	10	11
	12	13	14	15	16	17	18
	19	20	21	22	23	24	25
	26	27	28	29	30		

12	S	M	T	W	T	F	S
						1	2
	3	4	5	6	7	8	9
	10	11	12	13	14	15	16
	17	18	19	20	21	22	23
	24	25	26	27	28	29	30
	31						

1974 ~76年 - The SAMURAI - 日の目を見た日野エンジン

米国に帰国したSAMURAIは、ロスのオートショーなど出展後、日野との契約が切れたBREを離れ、**個人のオーナー**を渡り歩く。

生粋のプライベータ、**Ron Bianchi**のもと、数々のアップグレードがなされ、最終的にBREでは不採用だった未完成の**YE28a**に**ISKY**カム (Alfa Romeoベース) を採用するなどで戦闘能力を上げ、140馬力に達した。

そのSAMURAIは、**SCCA South East地区**で、**1974年から3年連続オーバーオールウィナー&チャンピオン**を得た。**プライベータの50戦近くの参戦**の結果だった。

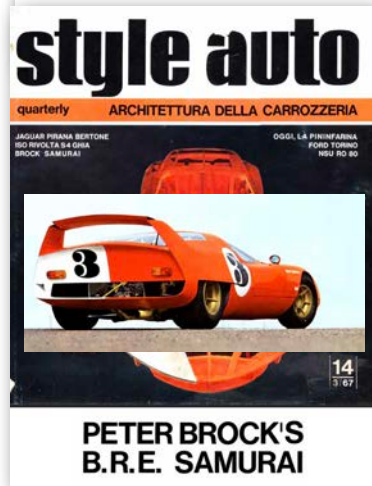
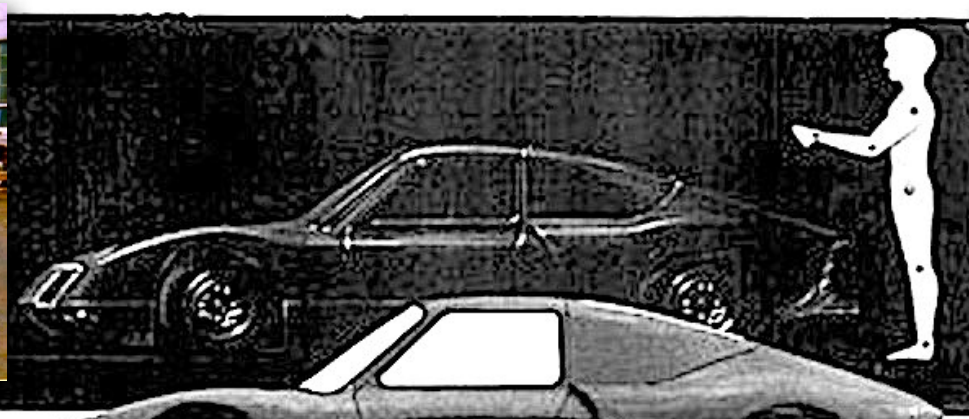
THE SAMURAI
by Ron Bianchi
@SCCA SE Region
(1974~1976)



THE SAMURAI by Ron Bianchi



自由奔放だった日野のプロトタイプレーサー！



世界に自動車誌のトップを飾った日野のプロトタイプレーサー

HinoSamurai.org