



# 2020日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し  
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

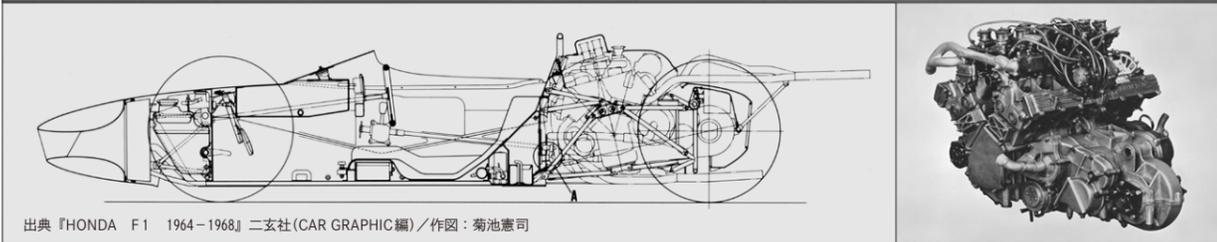
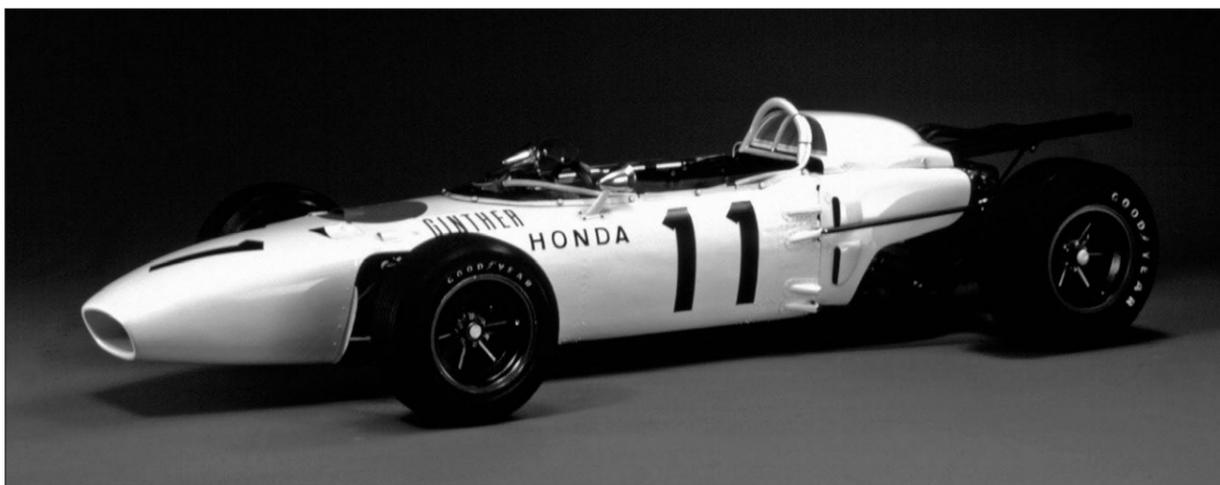
Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,  
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

## ホンダ RA272

Honda RA272



ホンダ RA272



燃料タンクはゴム製でドライバーの左右2個ずつ、膝の上と背中に各1個の計6個。特製バッテリーを膝下に配置。  
エンジンは横置きで、クランクシャフト軸受は、高回転で高出力を得るためニードルベアリング。動力取り出しはクランクシャフトの中央から。

### ホンダ RA272(1965年)主要諸元

エンジン型式	RA272E	車体型式	RA272F
配列・気筒数	60度V型12気筒	車体構造/材質	モノコック・スペースフレーム/耐食アルミニウム合金・高張力鋼管
総排気量	1,495cc	全長×全幅×全高	3,950mm×1,675mm×793mm
内径×行程	58.1φ×47.0mm	ホイールベース	2,300mm
圧縮比	10.5	トレッド前/後	1,350mm/1,370mm
最高出力	230PS/12,000rpm	タイヤサイズ前/後	5.50-13/7.00-13
シリンダーブロック材質	アルミニウム合金 鋳物 (動力一体ユニット)	ブレーキ形式	ディスクブレーキ
バルブ形式	DOHC 4バルブ	燃料タンク容量	180L
バルブスプリング	ダブルコイルスプリング	クラッチ形式	乾式多板
燃料供給方式	ホンダ式吸入管噴射方式	トランスミッション形式	横置き 選抜駆動式
点火装置方式	バッテリー マグネット点火	トランスミッションギヤ段数	前進：6速 後退：1速
スロットル形式	スライド式スロットルバルブ	車体重量	498kg
潤滑方式	ドライサンプ		



後輪ダンパーユニットはRA271のインボードを、整備性と軽量化でRA272では通常のアウトボードに変更していた。



1965(昭和40)年のF1最終戦のメキシコ・グランプリでは、ホンダ製の調整可能な燃料供給システムが気圧の低い高地のサーキットで適切に機能して、2位以下を大きく引き離してチェッカーを受ける。



勝利を喜ぶホンダチーム。着座のドライバーはリッチー・ギンサー、隣はロニー・バックナム、後ろに中村良夫監督。

ホンダは四輪事業進出に先立ち、二輪車レースで既に世界制覇を成し遂げた経験と、「難しいものから先にやる」「真似をしたくない」という本田宗一郎氏の信念から、四輪車レースの最高峰であるフォーミュラ・ワンに挑戦することを決定した。当初は、他チームへのエンジンの供給から始める計画であったが、1964年のシーズン開幕直前に供給契約が唐突に破棄されたため、自ら車体も製作してホンダチームとして独力で参戦することを決断した。この時開発された車両がRA271であり、RA272はRA271の実戦経験を元に改良した1965年モデルである。準備したエンジンは、二輪レーサーで実績のある設計を踏襲し、横置き6気筒のシリンダー容積を拡大してV型12気筒とし、変速機と一体のケースに収めていた。出力は圧倒的であったが横幅が大きく、従来の車体後部にエンジンルームを設けてそこに格納する方法では、車体幅が広くなり、空気抵抗とサスペンション設計上不利であった。

車体は、当時はまだ鋼管構造が一般的であったが、一部のチームが薄板構造のモノコックボデーを採用し始めており、ホンダも薄板構造でいくことにした。しかし、この構造でエンジンルームを作るとクルマの横幅は、鋼管構造の場合より一層大きくなりレーシングカーとして成立しない。そこで、車体をドライバーの直前で切断し、エンジンユニットを鋼管トラスで車体に結合し、後輪懸架装置は変速機部分に取り付けた鋼管フープに結合する、という先例のないレイアウトを採用し、車体幅をほぼエンジン幅に抑えて課題を解決した。RA272は、この基本レイアウトを踏襲し、軽量化と整備性の改善を行なった車両である。1965年シ-

ズンは、入賞を果たせるようになったが、夏を迎えて、速度の上昇に伴うオーバーヒートの傾向と操縦性安定性の不満が明らかになった。そこで、第7戦のドイツGPを欠場して、オーバーヒート対策としてエンジン出口部排気管の放熱改善のため車体後端とエンジンとの間隔を広げることと、操縦性安定性改善のため駆動出力軸の高さを維持してエンジンユニットを下方に回転して重心を下げるというレイアウトの大変更を敢行した。このために、鋼管トラスはフープも含めてすべて新作となり、エンジンでも、ユニットケースやオイルパン・オイルポンプに加えて、排気管も新作となる大作業であった。

レース再開後、大改修後の初期トラブルを対処し、メキシコ・グランプリに参戦、ここでは、殿堂者の中村良夫氏が監督を務め、ホンダは満を持して二台のRA272でエントリーした。リッチー・ギンサーの1号車は、スタート順位3番から1周目でトップに躍り出て独走態勢のままフィニッシュ、見事勝利を勝ち取った。ロニー・バックナムの2号車も5位に入賞し、競技規則が排気量1.5Lでの最後のレースで華々しい成果を挙げた。エンジンを完全な強度部材にしたこの世界初のエンジン搭載法は、その後、BRMとロータスF1の巨大なH16気筒エンジンで採用され、現在でも一般的なエンジン搭載手法となっている。

我が国の自動車技術が今日ほど発展しておらず競技車用部品の国内調達が困難で多くを自製せざるを得なかった当時、エンジン・車体ともホンダ製で、参戦二年目で優勝した賞賛すべきこの実績を凌駕するものは、二度と我が国からは出現することはないと考えられる。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)