



2023 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

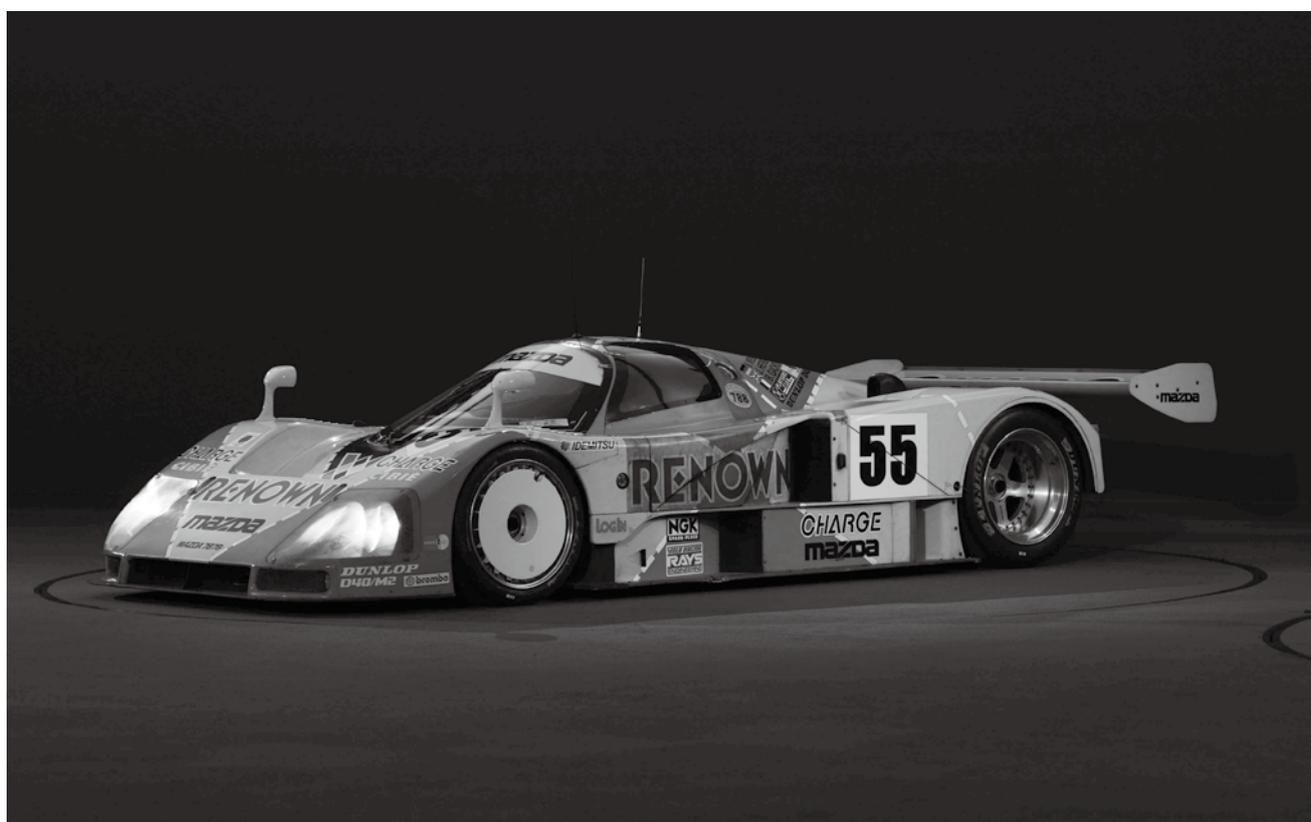
Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

マツダ 787B

MAZDA 787B

MAZDA 787B

mazda



マツダ 787B は、1991 年ルマン 24 時間レースに出場した「FIA グループ C カテゴリー 2 規定」のプロトタイプカーで、リアセクションに最大 700ps を発生する自然吸気、R26B 型 4 ローターロータリーエンジンを搭載。

マツダ 787B(1991 年)主要諸元

エンジン型式	R26B	車体型式	マツダ787B
総排気量	654cc 4 ローター	シャーシ	ツインチューブカーボンモノコック
ボア×ストローク	—	全長×全幅×全高	4782mm×1994m×1003mm
圧縮比	—	ホイールベース	2662mm
最高出力	700ps/9000rpm	トレッド 前/後	1534/1504mm
最大トルク	62kg-m/6500rpm	タイヤ 前/後	DL 300-640-R18/355-710-R18
燃料供給装置	マツダEGI	サスペンション フロント	ブルロッド
クラッチ	ボグ&ベックトリプル	サスペンション リア	トップロッカー+ウィッシュボーン
トランスミッション	ボルシェ/マツダ 前進 5 段	ダンパー	ビルシュタイン
ブレーキ型式	カーボン ベンチレーテッド	車両重量	830kg



エンジンへの吸気は右側ドア下から取り入れ、排気は同じ右側下部からサイレンサーを経て後方へと排出している。



R26B型エンジンはペリフェラルポート吸気形式ながら、可変吸気、3プラグ点火、空燃比の最適化制御などにより、グループCレース専用車として過去最大の出力、最良の燃費性能となった。

マツダ/マツダスピードは1974年から耐久レースの世界最高峰であるルマン24時間レースに挑戦を続けてきた。1981年以降は毎年参戦し、13回目となる1991年のルマン24時間レースで日本車初の総合優勝を果たした。優勝マシンのマツダ787Bは、マツダロータリーエンジン搭載グループCレース専用車の集大成モデルとして、マツダロータリーエンジンの競争力および耐久性の高さを実証したのである。

■ねじれ剛性を補強したシャーシ

マツダ787Bのシャーシは、軽量で強度に優れたカーボンコンポジット繊維素材を貼り合わせ、専用の窯で熱処理するプリプレグ製法で成形されたバスタブ式ツインチューブモノコックがコクピットとなり、前方には操舵機構やペダルボックスを収納し、加えてクラッシュアブソルブストラクチャーを接続している。後方にはパワーユニットおよびトランスミッションアッセンブリーを縦置きに配置。ロータリーエンジンは構造上ローターハウジングを直列に連結したサンドイッチ構造のため、ユニットとしてのねじれ剛性が乏しく、そのためエンジンへのストレス負担を最小限とする配慮がなされている。スチールパイプで組んだサブフレームの中にパワーユニットを収め、さらに上部をX形状のトラスで補剛しており、なおかつパワーユニット下部を補強するエンジンストラットロウという部品を追加している。

■R26B型4ローターパワーユニット

R26B型4ローターロータリーエンジンのユニットは、1987年後半から熟成を重ねてきた。きめ細かい制御ができるリニア可変吸気システムを搭載しており、インダクションボックス内のエアホーンは、スロットル操作に連動してアクチュエーターが作動し、伸縮するよ



採用されたディスプレイは、データ収集システムも備え、テレメトリーシステムによって、エンジンの稼働状況をピットで待つエンジニアが目視できるようになっていた。

うになっている。伸びた状態が低速回転状態でトルクを厚くし、高速になるに従ってエアホーン長は短くなり、パワー重視のセットとなる。インジェクターはペリフェラル噴射式を採用。点火方式は各気筒3プラグ方式とし、日立製CDI(電子制御点火装置)を介してそれぞれを三菱電機製コイルで増幅したスパークを各気筒内に放つ仕組みとなっている。エキゾーストはエンジンの右サイドにパイプを這わせ、サイレンサーを介してボディサイド後方に排出している。

■ルマンへの“飽くなき挑戦”とマシンの熟成

マツダ/マツダスピードは、必勝を期して1991年のルマン24時間レースに2台のマツダ787Bおよび前年モデルのマツダ787を1台エントリーした。前年の1990年に787で参戦した経験から、787Bはストレートスピード重視からコーナリングスピード重視のマシンにするため、トレッドの拡幅(メカニカルグリップ向上)などの変更を加えた。ジョニー・ハーバート(英国)、フォルカー・バイドラー(ドイツ)、ベルラン・ガショー(フランス)が乗る55号車は、ヘッドライトのバルブ切れのためノーズアッセンブリー交換した以外は、24時間をトラブル無しで走り抜き、総合優勝を果たした。総周回数は、362周(約4,923km)であった。

1991年限りでグループCのレギュレーションが変更され、ロータリーエンジンの使用が認められなくなったことで、ロータリーエンジンが参加できる最後の年に初の総合優勝を果たした。マツダ787Bはマツダのルマンへの“飽くなき挑戦”と幾多の改良・熟成の上、日本車初の優勝を遂げた純国産マシンであり、歴史遺産車にふさわしい。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)

写真提供:マツダ株式会社