

ホンダコレクションホール オール ホンダF1マシン特別展示 ～歴代のF1マシン30台がここに集結～ 開催のご案内

2015年型「McLaren-Honda MP4-30」も初展示

森の中のモビリティテーマパーク ツインリンクもてぎ(栃木県茂木町)の「ホンダコレクションホール」では、1998年のオープン以来、Hondaの「技術の歴史」と「ものづくりへの情熱」、「チャレンジングスピリット」を感じていただける2輪、4輪、汎用製品、レーシングマシン、国内外のよきライバル車など約300台を展示しています。

今回の特別展示では、2015年型McLaren-Honda MP4-30※の初展示や、空冷エンジン搭載のRA302が4年振りに登場するなど、昨年8月に開催した「オール ホンダF1マシン特別展示」をさらに進化させ、8月20日(土)～10月10日(月・祝)の期間開催いたします。

普段フォーミュラカーやツーリングカーを展示している「4輪レース車」のフロアは、30台ものHonda F1マシンで埋め尽くされ、長きに渡り世界最高峰のレースで新しい技術に挑戦を続けてきたHondaのF1マシンの歴史をご覧ください。

※実際のレースで使用されたマシンです。
 展示期間: 8月22日(月)～8月31日(水)

【展示期間】2016年8月20日(土)～10月10日(月・祝)

【展示場所】Honda Collection Hall 3階北棟 4輪レース車フロア

【料金】無料 (別途入場駐車料金ががかかります)



McLaren-Honda MP4-30(2015年)

2008年以来、7年ぶりのF1参戦となったHonda製パワーユニット搭載マシン。入賞6回、最高位は5位にとどまるものの、過去に4度のタイトルを獲得したマクラーレンとHondaの組み合わせに大きな期待が寄せられた。

※実際のレースで使用されたマシンです。
 展示期間: 8月22日(月)～8月31日(水)

◆ 『オール ホンダF1マシン特別展示』 開催期間中の入場駐車料金 ◆

入場料金		駐車料金	
大人 (高校生以上)	子ども (中学生以下)	4輪	2輪
1,000円※	無料	1,000円	500円

※大人の方には入場ゲートにて、場内でご利用いただける「500円ご利用券」を進呈いたします。(特別レース・イベント日は除く)

【特別レース・イベントのご案内】

- ・8/14(日)「花火の祭典“夏”」開催日のご入場には、別途観覧券が必要です。
 - ・8/20(土)、21(日)「ツインリンクもてぎ2&4レース」、9/3(土)、9/4(日)「2016 FIA 世界ツーリングカー選手権シリーズ JVCケンウッド 日本ラウンド(WTCC)」の観戦には別途観戦券が必要です。
- また、レースを観戦されない場合は、1台分の駐車料金(4輪2,000円、2輪「もてぎ2&4レース」は無料、9/3(土)は500円、9/4(日)は1,000円)で乗車定員人数までご入場いただけます。



Honda RA301 (1968年)
【ドライバー: ジョン・サーティーズ】

メキシコGP仕様車。エンジンは燃烧室形状の見直しなどから出力が450PSにアップ。シャシーもモノコックにマグネシウムを用いることで、車重は前モデルRA300から60kg減の530kgに仕上げられている。



Williams Honda FW11B (1987年)
【ドライバー: ネルソン・ピケ】

コンストラクターズチャンピオンに加え、ドライバーズチャンピオンにも輝いたHonda初のWタイトル獲得マシン。ピケとマンセルのコンビで16戦9勝。マンセルは出場した全14戦すべてでフロントローを獲得するという驚異の予選成績を残した。



Lotus Honda 99T (1987年)
【ドライバー: 中嶋悟】

日本人初のF1フル参戦を果たした中嶋悟のデビューマシン。2戦目にして初ポイント獲得。第7戦のイギリスGPでは4位に入り、Hondaエンジンを搭載したウイリアムズとロータスによる1-2-3-4位を達成した。



McLaren-Honda MP4/4 (1988年)
【ドライバー: アイルトン・セナ】

全16戦中15勝を成し遂げたターボエンジン最終シーズンの最強マシン。開幕から11連勝、ポールポジション15回、ポールトゥフィニッシュ14回、1-2フィニッシュ10回と圧倒的な強さでWタイトルを獲得した。



Jordan Honda EJ12 (2002年)
【ドライバー: 佐藤琢磨】

佐藤琢磨のデビューマシン。シーズン前半は苦戦したものの、第13戦ハンガリーGPの予選でフィジケラが速さをみせ、シーズンベストの5位。またイギリス・シルバーストンでのテストが実り、佐藤琢磨が母国・日本GPで6位入賞を果たした。



Honda RA106 (2006年)
【ドライバー: ジェンソン・バトン】

Honda第3期唯一、そしてF1デビュー7年目のジェンソン・バトンが待望の初優勝を遂げたマシン。38年ぶりにシャシーもエンジンもHondaというワークス体制の中、第13戦ハンガリーGPで92年最終戦以来の勝利を飾った。

・展示期間、展示車両は予告なく変更になる場合がございます。
・四輪レース車のフロア以外での展示もございません。

【クーパーT53 クライマックス】 1961年 (ドライバー: -)

ミッドシップエンジンを採用した近代F1の原点ともいえるマシン。Hondaが参考のために購入したが、決してマネをすることはなかった。後にHondaが造り上げたF1マシンは、V12エンジンを横置きに搭載した独創的なマシンだった。

【Honda RA271】 1964年 (ドライバー: ロニー・バクナム)

Hondaが初めてF1に参戦したマシン。高回転型V型12気筒エンジンを横置きするという独特なレイアウトを採用している。日本自動車メーカーとしても初めての挑戦であり、日の丸カラーのマシンはドイツGPをはじめ3戦に出走した。

【Honda RA272】 1965年 (ドライバー: リッチー・ギンサー)

HondaがF1初優勝を果たしたマシン。F1参戦2年目となったHondaは、2台エントリーと体制を変更。シーズン途中でエンジンのマウント位置を下げるなどの改良を加え、最終戦メキシコGPでギンサーがトップチェッカーを受ける。

【Honda RA272】 1965年 (ドライバー: ロニー・バクナム)

HondaがF1初優勝を果たしたメキシコGPで5位入賞したマシン。前年モデルRA271の最大の課題とされた軽量化に主眼が置かれ、モノコックの構造材を見直すなどして車重は30kg近く軽い498kgとなった。

【Honda RA273】 1966年 (ドライバー: リッチー・ギンサー)

この年から規定により排気量が1,500ccから3,000ccとなり、Hondaのエンジンも横置きから縦置きへと変更された。66年のシーズン後半3レースに出場し最高位4位。翌年、第1戦南アフリカGPにて3位表彰台を獲得した。

【Honda RA300】 1967年 (ドライバー: ジョン・サーティース)

ローラのシャシーにHondaの排気量3,000ccエンジンを搭載。製作期間はわずか6週間で、デビュー戦となった第9戦イタリアGPで優勝。2位ブラバムとはコンマ2秒という僅差だった。これでHondaはF1で2勝目を手にした。

【Honda RA302】 1968年 (ドライバー: ジョー・シュレッサー)

RA301と並行して開発された空冷エンジン搭載マシン。冷却ファンを持たない自然空冷式で、RA301と比べ30kgの軽量化に成功。エンジンパワーも430PSと遜色なかったが、フランスGPでの事故を機に参戦は中止された。

【Spirit Honda 201C】 1983年 (ドライバー: ステファン・ヨハンソン)

Honda第2期F1復帰マシン。Hondaはターボエンジンの採用を選択し、ヨハンソンにステアリングを託した。ターボの熱によるトラブルなどで最高位は7位にとどまったが、翌シーズンに向け豊富なデータを収集することに成功した。

【Williams Honda FW09】 1984年 (ドライバー: ケケ・ロズベルグ)

Honda第2期初優勝を飾ったマシン。Hondaのターボエンジンはまだ性能や信頼性が低かったが、サバイバルレースとなった第9戦アメリカGPで、ケケ・ロズベルグの巧みなドライビングが勝利をもたらした。

【Williams Honda FW10B】 1985年 (ドライバー: ケケ・ロズベルグ)

FW10のハンドリングや空力の特性を向上させた改良型。このニューシャシーを投入した第14戦ヨーロッパGPでナイジェル・マンセルがF1初優勝。第15戦もマンセル、最終戦はロズベルグが優勝し、シリーズ終盤3連勝を飾った。

【Williams Honda FW11】 1986年 (ドライバー: ナイジェル・マンセル)

年間9勝を挙げ、Honda初のコンストラクターズチャンピオンに輝いたマシン。ドライバーズチャンピオン争いも最終戦までもつれたが、マンセルのタイヤがバーストしたことで、Wチャンピオンは翌年に持ち越された。

【Lotus Honda 100T】 1988年 (ドライバー: 中嶋悟)

Hondaとのジョイント2年目となるロータスのマシン。前年チャンピオンに輝いたピケがロータスに移籍。カーNo.1、2を背負って戦った。最終戦でピケが3位に入り、マクラーレンに続いてHondaエンジンが1-2-3位と表彰台を独占した。

【McLaren-Honda MP4/5】 1989年 (ドライバー: アイルトン・セナ)

ターボが禁止となりすべてのチームが自然吸気エンジンで戦うことになったこの年、Hondaは高回転化と軽量化の両立を目指しV型10気筒を採用したエンジンでタイトル獲得。第11戦ベルギーGPで通算50勝を達成した。(展示専用モデルとなります)

そのほかの展示マシンのご紹介 2

【McLaren-Honda MP4/6】 1991年 (ドライバー: ゲルハルト・ベルガー)

最終コーナーでセナに譲られ日本GP優勝を飾ったマシン。前年までのV10エンジンから新開発のV12エンジンに変更し、Hondaは5年連続のコンストラクターズ/ドライバーズのダブルチャンピオンに輝いた。

【McLaren-Honda MP4/7】 1992年 (ドライバー: アイルトン・セナ)

Honda第2期F1最後となったマシン。マクラーレン初のハイノーズを採用している。この年はタイトルを逃したが、最終戦オーストラリアGPでゲルハルト・ベルガーがトップでチェッカーを受け有終の美を飾った。

【Honda RC-F1-1.5X】 1992年 (ドライバー: -)

量産車を開発していた本田技術研究所四輪R&Dセンターの有志が、自己啓発活動で製作したF1リサーチモデル。空力特性の改善を目指して、アンヘドラルウイングを採用。エンジンは実際にF1で使用されたV型12気筒を搭載した。

【Honda RC-F1-2.0X】 1996年 (ドライバー: -)

1995年にF1で導入されたステップドボトムに対応したF1リサーチモデル。ホンダRC-F1-1.5Xを製作した本田技術研究所四輪R&Dセンターの有志が、新しいレギュレーションに適合したF1マシン造りに挑戦した。

【Honda RA099】 1999年 (ドライバー: -)

エンジン、シャシーともにHonda製でのF1参戦を目指し造られたテスト用マシン。ヨス・フェルスタッペンがテストを担当した。その後プロジェクトは一転、B・A・Rにエンジンを供給することとなり、RA099の開発もストップした。

【B・A・R Honda 002】 2000年 (ドライバー: リカルド・ゾンタ)

8年ぶりにF1へ復帰した第3期最初のマシン。チーム創設2年目のB・A・RにHondaエンジンを搭載し、開幕戦で4位入賞。B・A・Rは前年ノーポイントに終わったが、この年は合計20ポイントを獲得しランキング5位を獲得。

【B・A・R Honda 006】 2004年 (ドライバー: 佐藤琢磨)

コンストラクターズ2位とB・A・R Hondaとして最高の戦績を残したマシン。バトンが2位表彰台に4回登壇。そして佐藤琢磨はアメリカGPで、日本人ドライバーとして鈴木亜久里以来14年ぶりの3位表彰台を獲得した。

【B・A・R Honda 007】 2005年 (ドライバー: ジェンソン・バトン)

前年コンストラクターズ2位を獲得した006を正常進化。栃木の本田技術研究所で開発されたシームレスシフトギアボックスを搭載するなど、エンジン以外にもHondaの技術が盛り込まれている。バトンが第10戦以降全戦入賞。

【Honda RA107】 2007年 (ドライバー: ジェンソン・バトン)

黒ベースに塗られたボディに地球が浮かび上がる“アースカラー”が最大の特徴。環境問題の重要性をカラーリングで訴えた。マシンにはこのプロジェクトに賛同した多くの人たちの名が小さく記されている。

【スーパーアグリSA07】 2007年 (ドライバー: 佐藤琢磨)

元F1ドライバー・鈴木亜久里が立ち上げたプライベートチーム創設2年目のマシン。ワークスマシンを相手に第4戦スペインGPでチーム初入賞。第6戦カナダGPでは前年チャンピオンのアロンソをパスして6位入賞と快走を見せた。

【Honda RA108】 2008年 (ドライバー: ジェンソン・バトン)

Honda第3期最後のマシン。空力パーツに重点を置き、ノーズ先端に装着する“ダンボウイング”などが試された。この年、F1公式戦最多出走記録(256戦)を塗り替えたパリチェロがイギリスGPで得た3位表彰台が最高位。

- ・展示期間、展示車両は予告なく変更になる場合がございます。
- ・四輪レース車のフロア以外での展示もございません。