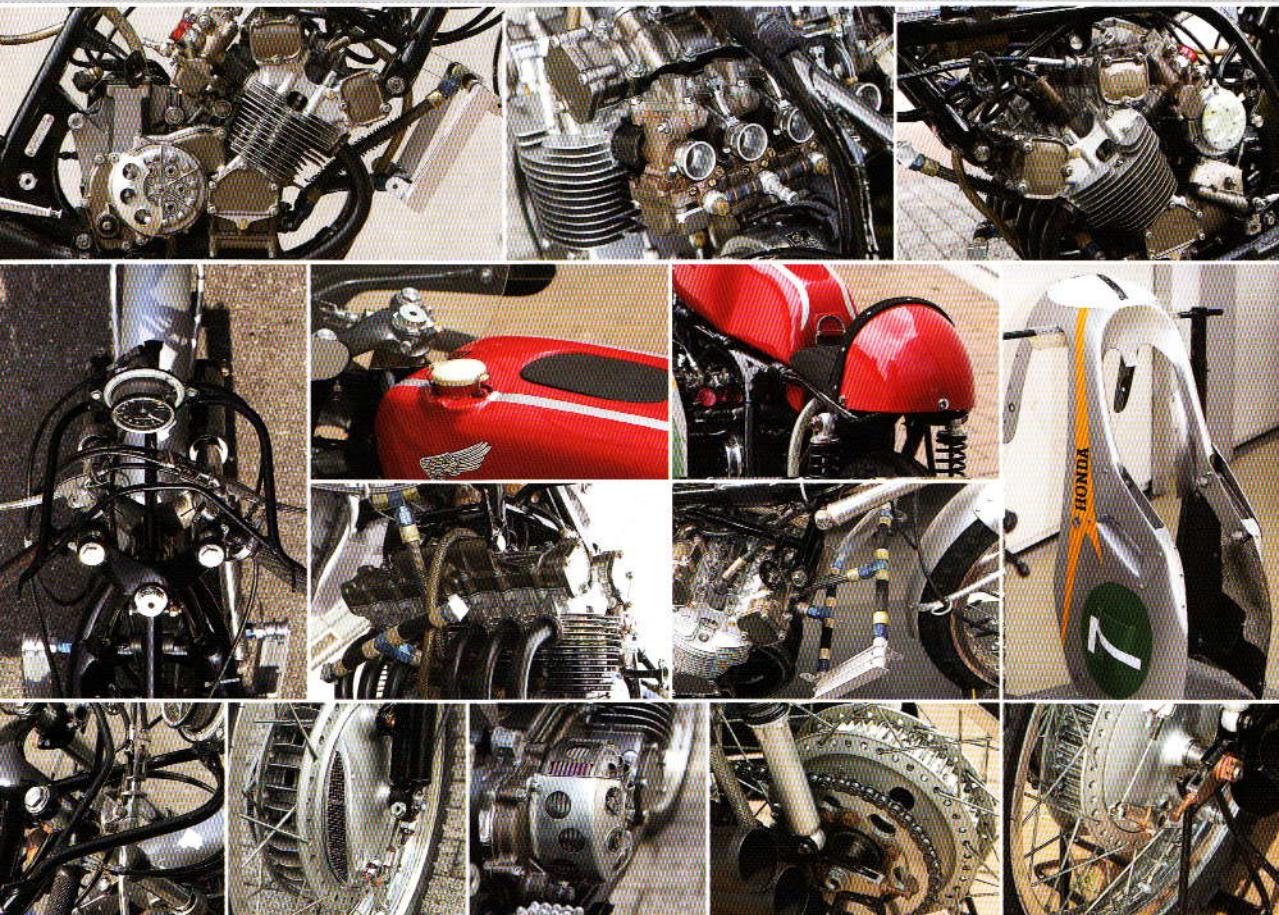


Honda GPRACER RC166

1/12 オートバイシリーズ NO.113
Honda RC166 GPレーサー
 1966年 ロードレース世界選手権
 250ccチャンピオンマシン



PHOTO Honda COLLECTION HALL



PAINTING

『Honda RC166 GPレーサーの塗装』

1966年の世界ロードレースGP250ccクラスにおいて、10戦10勝の偉業を成し遂げた究極の6気筒エンジン搭載マシンHonda RC166は、細く長いフェューエルタンクがレッド、フロントフェンダーやカウルがシルバー、排気管やフレームがブラックで仕上げられていました。ゼッケンやHondaのウイングマーク、タンク上部のストライプなどはスライドマークで用意しましたので、下図を参考に貼ってください。また、エンジンや足まわりなどの細部の塗装は説明図中に示しました。

Honda RC166 GP Racer Painting Guide
The Honda RC166, the 250cc class machine which famously won 10 out of 10 races during the 1966 GP road race season, featured a red fuel tank, silver front fender and body fairing, and black frame and exhaust. Refer to the diagram below to apply the decals that depict the bike number, Honda wing logo, and fuel tank stripe.

『Honda RC166 GP Rennmaschine Lackieranleitung』

Die Honda RC166 als Rennmaschine der 250cm³ Klasse, welche in der 1966er GP Straßen-Rennsaison bravourös 10 von 10 Rennen gewann, besaß einen roten Kraftstofftank, vorderes Schutzblech und Sei-

tenverkleidung in Silber, dazu schwarzen Rahmen und Auspuff. Beachten Sie untenstehendes Schaubild zum Anbringen der Aufkleber, welche die Motorrad-Nummer, Hondas Flügel-Logo und den Streifen auf dem Kraftstofftank wiedergeben. Achten Sie auf die

『Décoration de la Honda RC166 GP』

La Honda RC166 de 250cm³ qui remporta les dix courses de la saison de GP sur route 1966, avait un réservoir rouge, un garde-boue et un carénage argenté, un cadre et un échappement noir. Se reporter au schéma ci-dessous pour apposer les décalcs des numéros de course, du logo Honda et de la bande de réservoir.

MARKING

『ゼッケン No.16 マイク・ヘイルウッド 1966年 マン島 TTレース』

No.16 Mike Hailwood 1966 Isle of Man TT Race

『ゼッケン No.8 スチュアート・グラハム 1966年 マン島 TTレース』

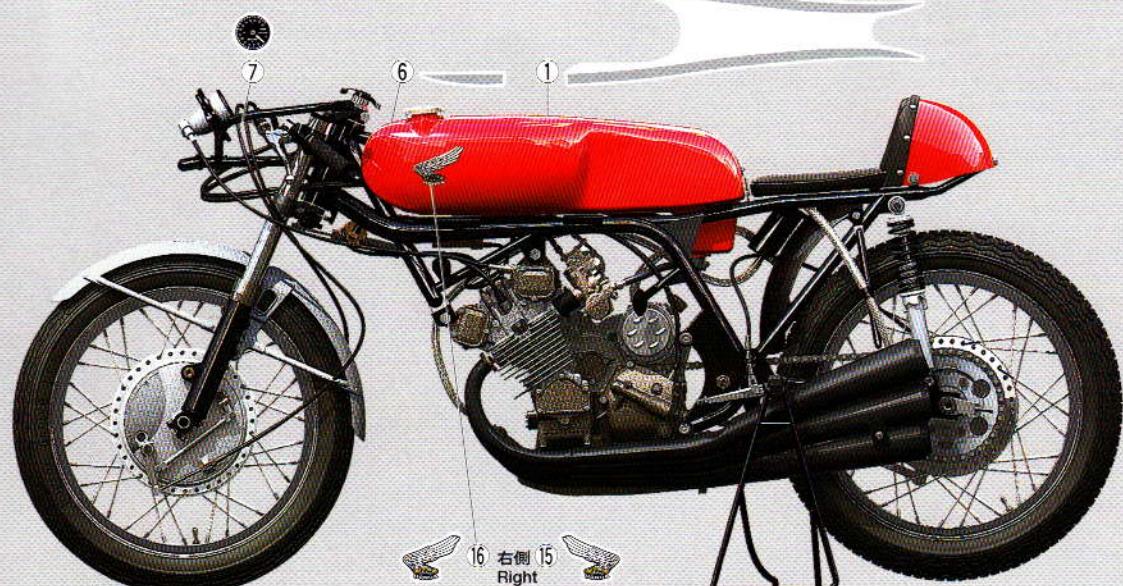
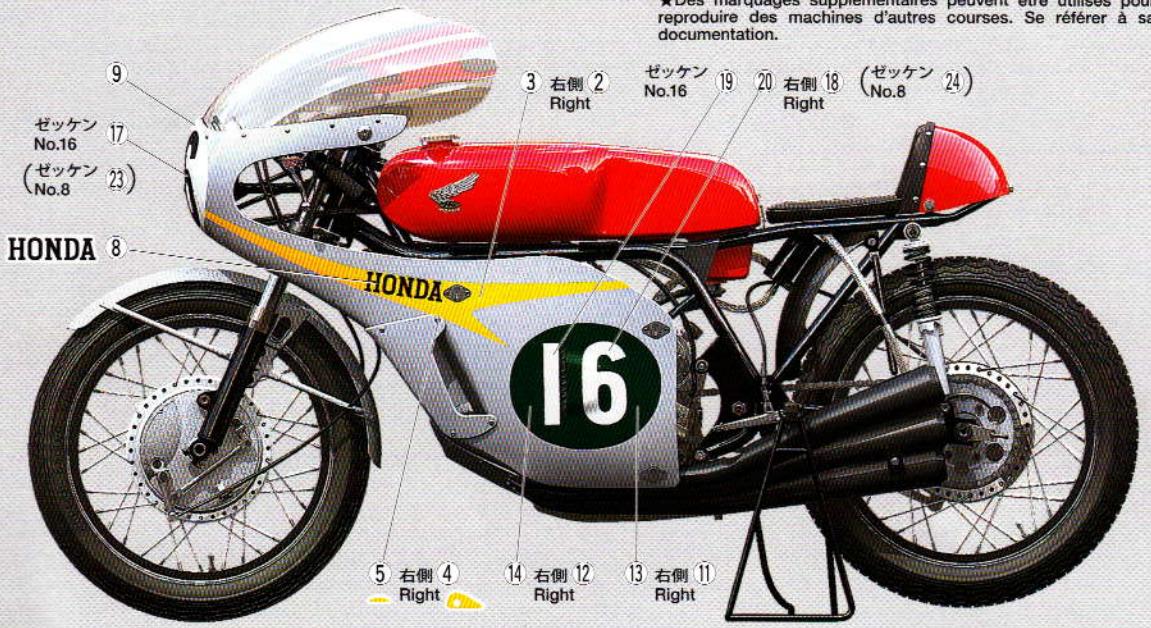
No.8 Stuart Graham 1966 Isle of Man TT Race

★指示の無いマークは、他のレースでのゼッケンNo.です。お手持ちの資料等を参考にお使いください。

★Extra markings can be used to depict bikes from different races. Refer to available reference sources.

★Zusätzliche Markierungen zur Darstellung von Motorrädern aus anderen Rennen können verwendet werden. Beziehen Sie sich auf verfügbare Quellen.

★Des marquages supplémentaires peuvent être utilisés pour reproduire des machines d'autres courses. Se référer à sa documentation.



Honda GPRACER RC166

■一気に世界の頂点へと駆け上がったホンダ

1946年、戦争により焦土と化した浜松の地にホンダは産声を上げた。そして企業としての輪がまだ10年に満たない1954年に、創立者・本田宗一郎は「マン島T.T.レース出場宣言」を発表する。英國本島の西側に浮かぶ自治領マン島の公道を利用した、一周60km余のマウンテンコースにて開催されるT.T.（ツーリスト・トロフィ）レースは、1907年からの歴史を持つ世界最高峰のロードレースとして当時認識されており、世界中の一流メーカーがしげぎを削り合っていた。T.T.レースは約400メートルもの標高差を持つ公道コースを、200km以上の中長丁場で競い合うという他に例のない過酷なものであり、このレースでヴィナイマシンになるためには、速さと信頼性を両立させることが求められた。いわばホンダのT.T.宣言は、幼子が数年後にオリンピックで金メダルを獲得する、と述べることに等しいようなものであった。1950年代当時、日本国内には本格的なロードレース用の舗装サーキットは存在しておらず、ロードレースというものがどのようなものであるかを、肌で知る日本人は皆無に近い時代だったのである。T.T.レース出場宣言後、本田宗一郎は欧州視察を兼ねて訪れたマン島にてT.T.レースの「現実」を直視することとなり、絶望にも似た想いを実感した。T.T.レース出場宣言には「リッターあたり100馬力のマシンを送り出すことができれば勝機はある」という内容の記述があったが、当時T.T.レースで活躍していた西ドイツのNSUは、すでにリッター150馬力近いレベルにまで到達していたのだ。出場宣言を受けて設立されたホンダのレーサー設計室では開発が急ピッチで進められていたが、ホンダ製レーシングエンジンがリッターあたり100馬力のレベルに到達したのは、実際にマン島T.T.レースへ参戦する直前の1958年のことだったのである。

しかし開発陣の不断の努力は、マン島T.T.初出場の1959年に結実した。イタリアのMVアグスタなどの欧州の列強たちとの差は歴然としたものだったが、ホンダが送り出したRC142（4ストローク125cc・空冷2気筒DOHC 4バルブ）はライバルたちに食らいつき、見事初陣で6位入賞という好成績をおさめた。翌年の1960年度からホンダはマン島T.T.だけでなく、世界を転戻し覇権を競うロードレースGPへの本格参戦を開始。全10戦中の6戦に125cc 2気筒・250cc 4気筒を投入した。この年ホンダは125ccクラスでメーカー・ランキング3位、250ccクラスでは2位に躍進する。悲願のGP初優勝を成し遂げることこそかなわなかったが、先行するライバル勢との差が確実に縮まっていることは、リザルトに如実に現れていた。そして1961年のシーズン、ホンダは開幕戦のスペインGP125ccクラスにて、ついにGP初優勝を記録。この瞬間を境に、ホンダの快進撃はスタートした。最大の目標にあげるマン島T.T.レースでは、125cc・250ccクラスとともに1位から5位までを独占。ホンダによる表彰台独占のレースはその後も続き、結果GPの全11戦中、125ccクラスでは9勝、250ccクラスでは10勝という他を圧倒する成績を残して、125ccと250cc両クラスのライダー・メーカー・タイトルを獲得した。T.T.レース出場宣言からGP制覇までの7年間そしてマン島T.T.レース初参戦からの3年間は、現場にいた開発者、ライダー、そしてメカニックらにとって長く苦しみに満ちた期間であっただろう。しかし第二次大戦前の欧州選手権から続く長大なGPの歴史から見れば、それは驚異的な短さの間に成し遂げられた奇跡的な偉業に他ならなかつた。

■不朽の名機、ホンダ6気筒=RC166の誕生

欧州の先達たちを追い越し、代わり頂点に立ったホンダは、後続のスズキやヤマハといった日本の2ストロークメーカーに追われる立場へとなっていく。1964年には、1961年以来タイトルを守り続けてきた250ccクラスで圧倒的な強さを誇っていたホンダ4気筒が、ヤマハの2ストローク2気筒に初めて王座を明け渡すこととなった。同一排気量ならば4ストロークより出力を稼ぐことができる2ストロークに対抗するため、ホンダは4気筒よりも高回転・高出力化が見込める6気筒を開発。そして1964年9月のイタリアGPより実

戰への投入を開始する。1気筒あたり41.57ccという小さな燃焼室に4本のバルブを配置する初期型6気筒=RC166のエンジンは、その速さこそ目を見張るものがあるものの、レースを戦い抜く耐久性にはまだ難があつた。また6気筒のフル参戦初年度となる1965年は、シーズン後半にエースライダーだったジム・レッドマンが負傷により戦列を離れるアクシデントにも見舞われ、改良型2RC165の勝ち星は13戦中4勝にとどまり2年連続でヤマハにタイトルを奪われる結果となる。

250ccクラスにおける雌伏の2年間という状況は、ホンダチームへのマイケル・ヘイルウッドの加入により打破されることとなる。1961年にプライベーターの立場ながらホンダ初の250ccタイトル獲得の原動力となったヘイルウッドは、1962年よりMVアグスタのファクトリーライダーとして1965年まで4年連続500ccクラスのチャンピオンに君臨。「マイケル・ザ・バイク」と称され、天性のライディング・スキルの持ち主であるヘイルウッドは、ホンダファクトリーとしての初ライドである1965年最終戦日本GPの250ccクラスで、6気筒を悠々勝利へと導く走りを披露した。しかしながらヘイルウッドは6気筒の仕上がりに満足はせず、よりハードなライディングに耐えるための改良を開発陣に要求した。ヘイルウッドの要求は6気筒の進化の速度を加速させ、1965年のシーズンオフに6気筒は最強の250ccへと調教されていった。改良型3RC165とヘイルウッドは、1966年シーズンの開幕戦から第8戦まですべてのレースを勝利。第10戦マン島T.T.と第11戦イタリアGPでは、56.8ps/17500rpmの最高出力を発生する新型RC166に乗って優勝。この年出場した250ccクラスの全レースをヘイルウッドは制し、ホンダに1963年以来のライダー・メーカー両タイトルをもたらすとともに、50ccから500ccまでのソロ5部門でのメーカー・タイトル独占の一助を担った。翌1967年はヤマハの水冷2ストローク4気筒のRD05Aと、ヘイルウッドとRC166が激闘を繰り広げるシーズンとなつたが、最後は僅差でヘイルウッドが両タイトルの防衛に成功。この年限りとなつた1960年代ホンダGP活動の有終の美を飾ることとなつた。1960年代最高のライダーとの呼び声高いヘイルウッドと、ホンダマルチシリンダー技術の頂点ともいえる6気筒のコンビネーションは、歴史の偶然とは思えないような、運命めいた出会いを想わせるものであった。歴史に「もし」はないが、仮にヘイルウッドのホンダ加入がなければ、おそらく6気筒の開発史上にはより多くの苦闘の文言が記されたであろう。またヘイルウッドの今日の名声も6気筒の存在なしでは、若干色褪せたものになつたのかもしれない。

後年ホンダは、1960年代GP活動を通して得た技術を元に、国産初の公道用4気筒車であるCB750Four（1969年発売）などの優れた量産モーターサイクルを数々生み出し、名実ともに世界一のメーカーに成長していったことは多くの知るところだ。その栄光に満ちあふれた道程において、RC166をはじめとするホンダ6気筒が残した業績は、最も輝かしい道標のひとつとして、その存在を今日も誇示している。

解説 宮崎 健太郎

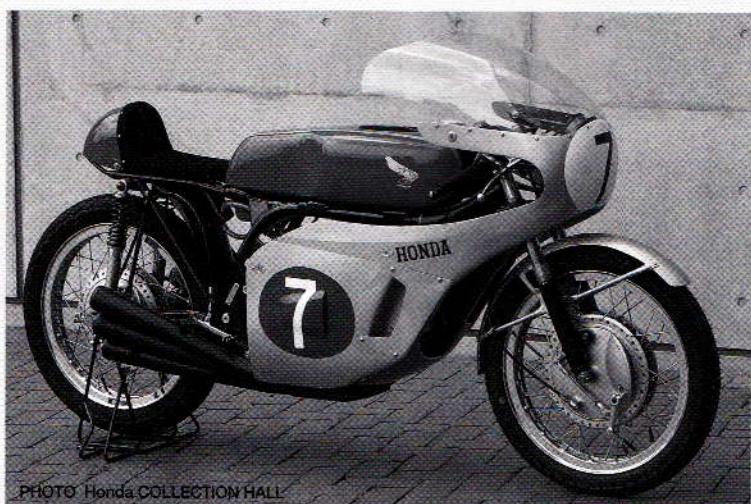


PHOTO: Honda COLLECTION HALL

■ Honda's Reach for the Top

Honda was founded in 1946 and in 1954, Soichiro Honda declared that the company would enter the Isle of Man Tourist Trophy Race. This TT race dated back to 1907 and featured a 60km course on the island's public roads. With a 200km race distance and a 400m elevation change, speed and reliability were both needed to tackle this grueling course, which was considered the pinnacle of road racing at the time and attracted top manufacturers from around the world. After his declaration, Soichiro Honda visited the Isle of Man and felt close to despair upon seeing the scope of the challenge. Although he stated that "a machine with 100hp/liter would have a chance of winning," the West German company NSU was already reaching 150hp/liter levels. Honda's racing development division worked feverishly but it wasn't until 1958 that their engine reached 100hp/liter.

However, their hard work paid off when Honda entered the Isle of Man TT race for the first time in 1959. Although it trailed European powerhouses such as Italy's MV Agusta, Honda's RC142 (125cc 4-stroke air-cooled 2-cylinder DOHC 4-valve engine) took a respectable 6th place on its debut. In 1960, Honda not only entered the Isle of Man TT race, but it also entered the GP championship in earnest, racing their bikes in 6 out of 10 races and finishing 3rd and 2nd in the 125cc and 250cc manufacturers' standings respectively. Although victory proved elusive, these results demonstrated that they had narrowed the gap. At the 1961 Spanish GP, Honda finally got their first 125cc class win, and they went on to claim the top 5 places in both 125cc and 250cc at the Isle of Man. Out of 11 GP races, Honda's 125cc bikes won nine and 250cc bikes won ten, enabling them to take the Riders' and Manufacturers' titles for both classes in a dominating season.

■ Hondas Griff nach den Sternen

Honda wurde 1946 gegründet, 1954 erklärte Soichiro Honda, die Firma werde an der Tourist Trophy auf der Insel Man teilnehmen. Dieses TT-Rennen geht zurück bis auf 1907 und führte über einen 60km Rundkurs auf öffentlichen Insel-Straßen. Bei 200km Renn-Distanz und 400 Höhenmetern waren Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit erforderlich, um diesen zermürbenden Kurs durchzustehen, der zu jener Zeit als der Gipfel der Straßenrennen angesehen wurde und daher Spitzenfirmen aus aller Welt anzugreifen. Nach dieser Erklärung besuchte Soichiro Honda die Insel Man und war fast verzweifelt, als er den Umfang dieser Herausforderung sah. Obwohl er äußerte: „eine Maschine mit 100PS/Liter hätte eine Siegchance“ erreichte die Westdeutsche Firma NSU bereits Werte von 150 PS/Liter. Hondas Renn-Entwicklungsabteilung arbeitete fieberhaft, aber es dauerte bis 1958, ehe ihre Motoren 100PS/Liter erreichten. Ihre harte Arbeit zahlte sich jedoch aus, als Honda 1959 erstmals am Isle of Man TT Rennen teilnahm. Auch wenn sie Europäischen Kraftprotzen wie MV Agusta hinterher keuchte, holte sich Hondas RC 142 (125cm³ 4-Takt luftgekühlter 2-Zylinder DOHC 4-Ventil-Motor) bei ihrem Debüt einen respektablen 6. Platz. 1960 nahm Honda nicht nur am Isle of Man TT Rennen teil, sondern ernsthaft an der GP Meisterschaft, fuhr in 6 von 10 Rennen und erreichte den 3. und 2. Platz in der 125cm³ bzw. 250cm³ Hersteller-Wertung. Ein Sieg war zwar außer Reichweite, aber diese Ergebnisse zeigten, dass die Lücke kleiner geworden war. Beim 1961er Spanischen GP schaffte Honda endlich den ersten 125cm³ Sieg und das setzte sich fort mit dem Erreichen von Top 5 Plätzen in der 125cm³ und auch der 250cm³ Klasse bei der Isle of Man. Von 11 GP-Rennen gewannen Hondas 125cm³ Motorräder neun, die 250er zehn, was in dieser dominanten Saison zum Gewinn des Fahrer- und des Hersteller-Titels für beide Klassen verhalf.

■ 6-Zylinder Legende – RC166

Nachdem sie die Europäischen Rivalen überholten hatten, wurde Honda

■ 6-Cylinder Legend – RC166

Having overtaken their European rivals, Honda found itself in the sights of fellow Japanese manufacturers Suzuki and Yamaha. In 1964, Yamaha's 2-stroke 2-cylinder bike dethroned Honda's 4-cylinder machine, which had held the 250cc class crown since 1961. Thus Honda began development of a more powerful 6-cylinder engine with cylinders that had a 41.57cc combustion chamber and 4 valves. It powered the RC166 from the Italian GP in September 1964 but had reliability issues. 1965 saw the 6-cylinder bike entered from the start, but an injury to rider Jim Redman meant the modified 2RC165 only achieved 4 wins out of 13 races and the title was ceded to Yamaha again. This two-year slump ended when Mike Hailwood joined the Honda Team. As a privateer, Hailwood had helped Honda claim its first 250cc class title in 1961, after which he rode for MV Agusta from 1962 and claimed four straight 500cc class titles. Nicknamed "Mike the Bike" for his incredible riding skill, he debuted as a Honda rider with an effortless 250cc class victory at the Japan GP in 1965. However, Hailwood was not satisfied and requested modifications to cope with harder riding. His input accelerated development and Hailwood rode an improved 3RC165 to victory in the first eight races of the 1966 season, while the new 56.8ps/17,500rpm RC166 was used to win the 10th (Isle of Man) and 11th (Italian GP) races. Hailwood won every 250cc class race he entered to give Honda their first Rider and Manufacturer's Championships since 1963, which contributed to the company's amazing feat of capturing the manufacturers' title in all five classes from 50cc to 500cc. 1967 saw fierce competition between Yamaha's RD05A and Hailwood's RC166, but Hailwood prevailed and defended both of his titles as a fitting finale to Honda's GP racing participation in the 1960s.

von seinen Japanischen Hersteller-Kameraden Suzuki und Yamaha ins Visier genommen. 1964 entthrone Yamaha's 2-Takt 2-Zylinder Motorrad Hondas 4-Zylinder-Maschine, welche in der 250er Klasse seit 1961 die Siegerkrone in Händen hielt. Darauf begann Honda die Entwicklung einer stärkeren 6-Zylinder-Maschine, deren Zylinder 41,57cm³ Brennraum und 4 Ventile besaß. Sie trieb ab dem Italienischen GP im September die RC165 an, hatte aber Zuverlässigkeit-Ausreißer. 1965 wurde das 6-Zylinder-Motorrad von Anfang an eingesetzt, aber eine Verletzung des Fahrers Jim Redman bedeutete, dass die geänderte 2RC165 bei 13 Rennen nur 4 Siege erreichte und der Titel wurde wieder an Yamaha abgetreten.

Diese 2-Jahres-Krise endete, als Mike Hailwood ins Honda-Team eintrat. Als Privatfahrer hatte Hailwood Honda 1961 zu den ersten Titeln in der 250cm³ Klasse verholfen, worauf er ab 1962 für MV Agusta fuhr und vier 500cm³ Titel am Stück holte. Mit dem Spitznamen „Mike the Bike“ für sein unglaubliches Fahrkönnen debütierte er 1965 als Honda-Fahrer mit einem mühelosen Sieg in der 250cm³ Klasse beim Japan GP. Hailwood war jedoch nicht zufrieden und verlangte Verbesserungen, um bei schärferer Fahrt mithalten zu können. Seine Vorgaben beschleunigten die Entwicklung und Hailwood fuhr eine verbesserte 3RC165 zum Sieg in den ersten acht Rennen der 1966er Saison, während eine neue 56,8PS/17.500 U/min RC166 eingesetzt wurde, um das 10. (Isle of Man) und 11. (Italienischer GP) Rennen zu gewinnen. Hailwood gewann jedes Rennen der 250cm³ Klasse, in dem er antrat, um Honda zur ersten Fahrer- und Hersteller-Meisterschaft seit 1963 zu verhelfen, was dem Unternehmen das erstaunliche Kunststück ermöglichte, die Hersteller-Titel in allen fünf Klassen zwischen 50cm³ und 500cm³ zu holen. 1967 gab es einen erbitterten Kampf zwischen Yamahas RD05A und Hailwoods RC166, aber Hailwood behielt die Oberhand und verteidigte seine beiden Titel als passendes Finale von Hondas Teilnahme an GP-Rennen in den 1960ern.

■ L'Ascension de Honda

Honda fut fondée en 1946 et en 1954, Soichiro Honda déclara que la marque participerait à la Isle of Man Tourist Trophy Race. Cette course remontant à 1907 se déroula sur 60km de routes ouvertes de l'île. Avec une distance à couvrir de 200km et une amplitude de 400m d'altitude, la vitesse et la fiabilité sont nécessaires pour participer à cette épreuve exigeante considérée comme le sommet de la course moto sur route et qui attire les principaux constructeurs mondiaux. Après sa déclaration, Soichiro Honda visita l'île de Man et fut démotivé face au défi qu'il fallait relever. Bien qu'il affirme que "une machine développant 100cv/litre de cylindrée ait une chance de gagner", la marque allemande ouest-allemande NSU atteignait déjà 150cv/litre. Le département développement compétition Honda travailla fiévreusement mais ce n'est pas avant 1958 que son moteur atteignit les 100cv/litre.

Cependant leur dur travail paya lorsque Honda participa pour la première fois au Isle of Man TT Race en 1959. Bien qu'à la traîne derrière les puissantes machines européennes comme la MV Agusta italienne, la Honda RC142 (moteur 125cm³ 4 temps 2 cylindres et 4 soupapes, double arbre à cames refroidi par air) prit une respectable 6ème place. En 1960, Honda participa non seulement au Isle of Man TT Race mais aussi au Championnat GP. Honda engagea ses motos dans 6 des 10 courses et termina 3ème et 2ème du classement des constructeurs des catégories 125cm³ et 250cm³ respectivement. Bien que la victoire soit hors de portée, ces résultats démontrent que Honda comblait son retard. Au GP d'Espagne 1961, Honda remporta enfin sa première victoire en 125cm³ et ses machines prirent les 5 premières places en 125cm³ et 250cm³ à l'île de Man. Sur onze courses de GP, les 125cm³ Honda se remportèrent neuf et les 250cm³ dix. Honda domina cette saison et s'appropria les titres des constructeurs et pilotes des deux catégories.

■ La 6 Cylindres Légendaire – RC166

Ayant dépassé ses rivaux européens, Honda se retrouvait maintenant confronté à des compatriotes Suzuki et Yamaha. En 1964, la Yamaha 2 cylindres 2 temps détrôna la 4 cylindres Honda qui détenait le titre en 250cm³ depuis 1961. C'est pourquoi Honda lance le développement d'un 6 cylindres plus puissant comportant des chambres de combustion de 41,57cm³ et 4 soupapes. Il équipa la RC165 à partir du GP d'Italie en septembre 1964 mais avait des problèmes de fiabilité. En 1965, la 6 cylindres fut engagée dès le début de la saison, mais avec la blessure du pilote Jim Redman, la 2RC165 modifiée ne put remporter que 4 victoires sur 13 courses et le titre revint à nouveau à Yamaha. Ce passage à vide de deux ans prit fin lorsque Mike Hailwood rejoignit le Team Honda. Hailwood, à titre de pilote privé, avait permis à Honda de remporter son premier titre 250cm³ en 1961. Après quoi, il avait piloté pour MV Agusta à partir de 1962 et remporté quatre titres d'affilée en 500cm³. Surnommé "Mike the Bike" pour son incroyable pilotage, il remporta facilement le GP du Japon 1965, sa première course de pilote officiel Honda. Cependant, Hailwood n'était pas satisfait et demanda des modifications pour adapter la machine à son pilotage dur. Suite à ce développement, Hailwood disposa de la 3RC165 améliorée qui lui permit de remporter les huit premières courses de la saison 1966. La nouvelle RC166 de 56ps/17.500 trs min. remporta la 10ème (Isle of Man) et la 11ème (GP d'Italie). Hailwood remporta toutes les courses 250cm³ auxquelles il participa, permettant à Honda de remporter son premier double Constructeurs/Pilotes depuis 1963. Cette année là, Honda avait remporté le titre des constructeurs dans les cinq catégories, de 50 à 500cm³. 1967 fut marqué par une âpre compétition entre la Yamaha RD05A et la RC166 de Hailwood, mais ce dernier conserva ses deux titres, marquant encore une fois la suprématie de Honda dans les années 1960.