

# 世界のHONDAの礎を築いた天才と秀才② 〜四輪市場参入とF1への参戦〜

本誌主幹 大 中 吉 一

自転車に小型エンジンを取り付けた「バタバタ」を起点に、二輪市場への進出と成功をおさめ、さらに1962年にはマン島TTレースで勝利を遂げ、文字通り世界のHONDAとしての名声を手に入れた本田宗一郎氏は、その勢いのままに四輪への参入を目指すことになりました。しかも、まだ日本ではF1という言葉すら知られていない、1962年に

1回全国自動車競走大会に航空機エンジンを搭載した自作車で出場し、優勝目前で他車を避けて事故に遭い大けがをした経験がありました。が、自動車レースへの熱い夢と想いは断ち難かったのです。

## HONDAのスポーツカー S500デビュー

「できるかできんかわかんねえけど、俺はやりてえよ」という言葉とともに最高峰とされるF1への挑戦を宣言したのです。もちろん、この無謀ともいえる宗一郎氏の行動を、しっかりと財政面で支えたのは藤澤武夫氏でした。

二輪レースでの成功を受けF1への参戦を宣言した翌年の1963年8月、HONDA初の四輪である「T360」を発売します。本田宗一郎氏は当初S360という2座席のスポーツカーを試作しましたが、諸般の事情から、4気筒DOHCエンジンを搭載した超高性能軽トラ「が初のHONDA製四輪車となったのです。

本田宗一郎氏の性格からしても、このままで収まるはずはありません。同年10月にはS360の発展形であるS

500が送り出されますが、本質的には翌1964年の1月に発売されたS600がデビュー作となりました。

しかも、この四輪車の開発・改良・発売の背景で、本田宗一郎氏の悲願でもあったF1マシンの開発も進められていたのです。

ところが、そもそものはロータスというチームにエンジンを供給する筈だったF1デビューは、ロータス側の突然のキャンセルで反故となり、HONDAは自社で車体まで製作しなければならなくなりました。

そして翌年の1964年8月1日、ドイツのニュルブルクリンク（北コース）で開催された西ドイツグランプリで、HONDA初のF1マシン「RA271」がデビューします。

さらに、本田宗一郎氏は世界の3大レースのひとつである「インディ

500」にも興味を持ち、1964年の5月にはインディ500を視察、専用のエンジン開発に着手していたといえます。

僅か半年足らずの期間に、目まぐるしく新車の改良・開発を行い、F1マシンを急遽製作し、さらにインディ500にまで手を伸ばす。そんな本田宗一郎氏を財政面で常に支え続けたのが藤澤武夫氏でした。

## 自動車ジャナリストの草分けと F1デビューそしてS600

このHONDAのF1デビューの舞台となったサーキットに、S600を駆って駆け付けたのが日本の自動車ジャーナリストの草分けともいえる小林彰太郎氏でした。

小林氏は、ヨーロッパの人々に「日本にもこんなに素晴らしいスポーツカーができたのだ」と知らしめるために、氏のポリシーに基づいて自費でS600を購入し、奥方を伴ってイギリスを皮切りにヨーロッパを南下し、8月1日にニュルブルクリンクに到着したのです。

「コース下のトンネルをくぐって、RA271がパドックにお目見えした時には涙が出るほど感動した」



小林彰太郎氏

と小林氏は話していたそうです。

小林氏の駆る日本製の小さなオープン2シーターは行く先々で注目を集め、

「サーキットなどで、車のところに戻つてみると『白山の人だから(集まっている人たちの髪の毛が黒くないので)』になっていました。イギリス人は紳士的で、指一本触れないという感じでしたが、ドイツなどではハンドルが動いていたりもしました」

そしてS600の実用性も小林氏ご夫妻の旅を支えた。

「トランクが深かったせいもあるのでしょうが、2人が2カ月半、ヨーロッパを旅行するだけの荷物がきちんと積めました。それとボディサイズの割に足元が広いのです。ですからロングドライブでも苦になりませんでした」

小林ご夫妻の旅を支えたS600だったが、2カ月半、1万2000kmのドライブは、まったくのノートラブルという訳にはいかなかったそうです。

す。

「イギリスで5000kmぐらい走り、ドーバー海峡を渡る頃に3気筒目のアルミ製のインタークマニホルドにごく小さな亀裂が入っていたのです。補修用の糊で塞いで、何とか持たしていたのですが、HONDAの中村良夫さんとお会いしたときに何かトラブルはありませんかと聞かれたので話すと、

ベルギーのHONDAまで持ってきて欲しいと言われ、アウトバインを時速140km位で走っていたとき、スロットルペダルを緩めた瞬間にエンジンが止まってしまったのです。そのまま惰性でドライブインに車を止め、ボンネットを開けて見てみたら、3気筒目のコンロッドが折れてクランクに穴が空いていました」

「レストハウスからベルギーまで、250kmぐらい牽引されていきました。そこにS600が1台ありました。古我信生という方が『リージュ・



小林氏の駆ったS600

ソフィア・リエージュ」というラリーに出場したときの練習用の車がそのまま置

いてあったのです」

エンジンを移植された小林氏のS600は、そのまま旅を続けました。

### 本田宗一郎氏と小林彰太郎氏

「新車ですからね、ちゃんと言われたことを守って、別に悪いことはしていませんからね。腹が立ちましたね。日本に帰ってきて2日目ぐらいにHONDAの研究所に怒鳴り込みましたよ。そうしたら、本田宗一郎さんご自身が出てこられましたね。素人にも解りやすく説明してくださいました」

本田宗一郎氏の話によると、初期型のS600には、キャブレターに取り付けられた重いエアクリナーを支えるために、誇大な支柱が取り付けられていたそうで、後にその支柱を取り去り補強を施したエンジンが積まれたのですが、その過渡期にごく少数、その支えもなくフランジの補強もされていないモデルが生産されてしまったのだそうで、たまたま小林氏の購入したS600にそのエンジンが搭載されていたのです。

「普通のメーカーなら絶対に明らかにしないような欠陥のお話を宗一郎さん自ら誠意を持ってお話ししてくだ

さいましたから、気持ちよく、とても納得して帰ってきました。あとで広報の方に伺ったら、同じ車を密かにイギリスに送ってあったそうです。実は心配だったのでしょうね。万全な体制をとってくださったのです」

本田宗一郎氏は小林氏が帰った後、藤澤武夫氏にこう語ったといいます。

「何とも生意気な若者だ。しかし言っていることが正論だから仕方がない」  
自分が思った通りに生き、後輩や若者の才能や発想を快く受け止め、新しい芽を大切に育んだ宗一郎氏。そしてそれを支え続けたのが藤澤武夫氏だったのです。

「いつも手をつないで一緒にいるのを仲良しとは呼ばない。私達は離れていても、今この瞬間、相手が何を考え、どうするかが、手に取るように分かる。」藤澤氏の言葉です。

藤澤氏の死後、1989年に本田氏が日本人として初のアメリカ自動車殿堂入りを果たした時に、授賞式を終えて帰国したその足で藤澤邸に向かい、位牌に受賞したメダルを架け「これは俺がもらったんじゃないやねえ。お前さんと2人でもらったんだ。これは2人のものだ」と語りかけたそうです。