

■ 読者の皆様へ ■

本書は、『HRCのNXR開発奮戦記』(1989年10月刊行)の装丁を一新し、写真や資料の追加・増補して刊行するものです。2013年にホンダがダカールラリー参戦を再開し、2020年には総合優勝を達成したその挑戦の原点は、1986年から1989年までの4年間のワークス活動であり、この時に活躍したマシンがNXR750でした。この時期のマシン開発や、参戦の様子などを詳細かつ分かりやすく紹介しているのが本書であり、類書のない書籍であると考えています。

2020年のホンダの総合優勝を機に、多くの方々から再刊のご要望をいただくようになり、著者の西巻裕氏にご連絡を差し上げましたところ、ご自身のもとにもそのような声が届いていることを教えていただきました。このたび、西巻裕氏のご快諾をいただくことができ、再刊を決定いたしました。今回の増補二訂版の編集・製作に際しては、内容の確認を行なうとともに、新たに発見された写真史料の追加、さらには2013年からのダカールラリーの戦績なども収録しました。この増補作業に関しては、元本田技研工業広報部で長く二輪広報に携わられた高山正之氏から多くの助言を頂戴してまとめることができました。高山正之氏は当時のダカールラリーのPR活動を担当された方であり、史料の充実を図ることができたと考えています。ここに御礼申し上げます。

なお、本書に登場するマシン名や人物名等のカタカナ表記などについては、当時のプレス資料などをもとに記載しておりますが、時代により表記の変化が見られる場合があり、編集部の判断で統一をしています。登場人物の肩書きなどは、初版刊行時のままとしています。また、本文中において今日では適さないと思われる表現がありますが、作品としての個性や書かれた時代背景などを考慮し、そのままとしている場合があります。ご了承くださいますようお願いいたします。

序 文

我々が所属するHRC(Honda Racing Corporation)は年間2000台のレーサーを開発・販売する一方、世界の各地で行われる種々なレースに参加、それらの活動を通じて技術ノウハウの蓄積を図りながら若手エンジニアの研鑽に努める、きわめてユニークな会社である。その名が示す通り、本田技研の系列会社のひとつであり、レース活動を通してホンダの企業イメージの向上、革新技術の開発、モータースポーツの普及を目的としている。参加しているレースのカテゴリーも、ロードレースを始めモトクロス、トライアルなどが中心であるが、パリダカなどのラリー用マシンの開発も行った。

このパリダカ用に開発された我々のマシンがNXR750である。多分に“運”に恵まれたことがあったが、このNXRは“パリダカ”に4連勝する夢がかなえられた。

ここ数年は、テレビなどでもパリダカが報道されるようになり、その様子も一般に知られるようになってきている。しかし、我々がこのNXR開発プロジェクトに取り組んだ6年前には、パリダカに関する資料らしい資料もなく、我々もそのコースの詳細についてはよく知らなかった。今から思い直してみると、開発のためにがむしゃらに走り回った印象だけが残っている。そのあたりの様子は、本文に詳しく述べられているが、これまでに経験やノウハウがないことばかりで、戸惑うことが多かったのである。しかし、まとめてみると、我々の開発・熟成の方向は間違ったものではなく、その点ではほとと胸をなでおろしているというのが、正直な感想である。

写真やビデオなどで砂漠を走るNXRの姿を見る人は、いかにもそれがパリダカの舞台にふさわしい形態のバイクであると思われることであろう。これは結果として、そうなのであるが、実際はゼロからのスタートで、暗中模索を重ねて、ようやくたどりついた形態なのである。もちろん、そのエンジン出力特性や操縦安定性についても同じことである。当然のことであるが、最初からこうした形態のものがあったわけではないのである。

1986年にワークスマシンとして参加して以来、1989年まで我々はパリダカに4連勝することができた。もちろん、これは2輪部門では未到のことである。このプロジェクトに取り組むまで、パリダカのような競技のノウハウがほとんどなく、舞台もアフリカが中心であり、我々にとっては未知の要素がきわめて多いものであった。それだけにこのプロジェクトは、我々にとっては、実に思い出深いものとなっている。

NXRの開発が1989年で一段落した機会に、我々の活動をふり返ってみるのも無意味なことではなからうと、開発のプロセスをまとめた本の刊行に協力することになった。細かい資料の提供や関係者のインタビューの手配などを当方が受けもち、できあがったのが本書である。我々の主要な活動がドキュメンタリータッチで語られており、いささ

か面映ゆい感じがしないでもないが、多くの方が本書を通じて2輪車の開発の手法、基本的考え方、チーム員の悩みや努力などに共感をもっていただければ幸いと思っている。

我々の手がけるHRCのレーサーは、常に本田技研の市販車とリンクしており、このNXRからも、そのエッセンスを生かしたトランスアルプ、アフリカツインといったツーリングバイクが生まれ、ヨーロッパ、特にフランスやイタリーではベストセラーとなっている。また技術トレンドとしてもオフロード車用のカウリングや可動フェンダーといった新しい流れの源となったことも開発スタッフ一同としては大いに喜んでおり、その喜びを糧に次の開発プロジェクトに取り組んでいる昨今である。

なお、開発にたずさわったスタッフの名前が本文に実名で登場しているが、NXRをまとめるために働いたHRC関係者は彼らのみでなく、部品製作に当たっては多くのメーカーの方々に無理をお願いして協力していただいている。多くの人たちの努力と協力がなくては、この開発プロジェクトが推進できなかったことを特に申しそえ、ここで改めて関係各位に謝し、前書きに代えたい。

HRC代表取締役常務 松田 稔



第9回パリ・ダカールラリー（1987年）の優勝者、シライル・ヌブー（左から2人目）を青山本社に迎えての記者会見。左から3人目はHRCの松田稔。

目次

第1章 1984年 秋	9
開発指示	9
HRC 以前	11
開発プロジェクトのスタート	13
プロジェクトチーム	15
なにを見るか	16
構想—技術屋の“夢”	17
垂直置き水平対向空冷 2 気筒エンジン	19
UFO ピストン	21
第2章 第7回ラリー	23
アフリカ大陸へ	23
アガデス	26
行方不明	32
第3章 開発	35
開発指示書	35
45度Vツイン780ccエンジン	38
カチ割りコンロッド	43
オーバーヘッドバルブの検討	45
リアサスユニット	46
リアタンク+サブフレームのモノコック化	47
ケース内オイルタンク	49
フレーム	52
耐久性向上	53
カウリングと空力	54
フューエルタンク	57
サスペンション	59
ビムース	61
その他の装備	63
第4章 試作, 実験, 設変	67
スケジュール	67
水冷	68
進行	70

浜の真砂は尽きるとも	72
初走行・初転倒	74
第5章 現適	79
テネレへ	79
現適, その評価	84
耐久テスト	87
戦闘力	90
スクープ	93
第6章 実戦	95
実戦車発送	95
雪	100
9分23秒	102
トラブル	103
ブレーキ	105
ジャン・ミッシェル・バロン	107
第7章 見直し	110
要望, 山積み	110
サスペンション	112
ラジエター	113
砂	114
インパネ, ヘッドライト他	114
排気音	116
アライメント	118
スペアパーツ	119
BMW よりの手紙	120
第8章 2連覇へ向けて	122
次年度へ	122
'87年型	124
国内テスト	125
空出張	126
スポンサー	130
派遣	132
第9章 辛勝	134
'87年パリダカ	134

リタイア	135
オリオール	140
8分59秒	141
第10章 熟成	145
ヌブー来日とプラモデル	145
ナビシステム	147
イタリーホンダ	152
現適 in モロッコ	154
イタリーホンダ in チュニジア	157
リークーパー	158
第11章 イタリアとフランス	160
オリオリの勝利	160
'88年型	164
トラブルそしてリタイア	165
共同戦線	167
第12章 4年めの完成	173
走りの変革	173
19インチ	175
アトラスラリー	177
ああ、オリオリ	179
オブジェ・ダカール	181
'89年型	183
チュニジア現適	187
ファラオラリー	190
ロスマンズ再び	192
第11回パリーチュニスーダカール	192
夢のような	200
資料	202

第1章 1984年 秋

アフリカ大陸。都会に住み慣れた人間には、次から次へ、理解できない事件が巻き起こる場所。見渡す限りの砂の荒野。岩ゴロゴロの奇怪な地形。砂漠の真ん中になぜか落ちている貝のカラ。黒人たちの、パワフルで実践的な、生活の知恵。忘れていた様々なものが、この土地にある。見たこともない様々も、ここにはある。

アフリカを、砂漠を相手にするのは、一筋縄では歯が立たない。最初は、砂漠自体が見えない。砂漠が見えてくれば、今度は砂漠に裏切られる。砂まみれになって、自然にもまれて、天をあおぎ、砂に寝転び、ようやく砂漠と、少し友達になれる。

その紆余曲折の道程は、1台のマシンがなにもないところから形になり、そして成長していく過程にも、通じているのかもしれない。

●開発指示

1984年。HRC(ホンダレーシングコーポレーション)には、なかなかたいへんな1年だった。健闘むなしく、世界グランプリロードレースのタイトルは、ライバル、ヤマハのエディ・ローソンに譲り渡していた。HRCの切り札、フレディ・スペンサーは、前年'83年に史上最年少のワールドチャンピオンになった。'84年はその余勢をかって、2年連続のタイトルを狙ったのである。

マシンは、コンパクトな3気筒エンジンを積んだNS500から、パワフルなV型4気筒の新型NSR500を投入してシーズンに望んだ。しかもそのニューマシンは、ガソリントankがエンジンの下に位置されるという、HRCの意欲作だった。

しかし、すべては裏目に出てしまったようだった。NSRはセッティングが決まらず、スペンサー本人も、ゼッケン1番の重圧に負けたのかもしれない。'83年の最大のライバルだったケニー・ロバーツが、引退を宣言しながらいくつかのレースに出場し、スペンサーに対して与えたプレッシャーも、けって小さくなかっただろう。いろいろな要素が絡み合って、とにかくタイトルを獲ることはできなかった。'85年こそ、汚名を返上しなければならない。満身に仕上げられなかったNSRは、ゼロから作り直す気持ちが必要だ。開発スピードを上げるには、できるだけ多くのデータが欲しい。そのため、500cc 4気筒に並行して、V型2気筒250ccの開発も進められた。2機種のワークスマシンを、新設計するわけだ。'84年シーズンを終えたHRCは、大車輪の大忙しだった。

そんな、秋口のある日、松田稔HRC取締役(当時)の元に、ひとつの開発指示が下った。松田はHRCの中であって、主にオフ部門を専門に担当してきた。松田の取り仕切るモトクロスのワールドタイトルは、'84年にはアンドレ・マラーベが獲得していたが、さらに翌'85年にはデビッド・ソープとエリック・ゲボスを加えて3本柱として、連続タイトルに照準を合わせていた。その最中である。

開発指示には、こうあった。

『パリダカールラリー(パリダカ)用にワークスマシンを開発し、ぜひ勝ってほしい』

当時、HRCは、パリダカに関しての活動は行っていなかった。日本人のプライベート参加は何人かあったが、それはごく小規模な活動である。HRCの前身のRSC(レーシングサービスセンター)の時代には、エンジンのチューンアップを依頼され、フランスホンダに供給したことがあった。その時の担当はそのまた昔、マイク・ヘイルウッドのメカニックを担当した大城勝利だったが、松田はパリダカに勝てという指示を見て、ぼんやりと大城の話を思い出していた。



アフリカの広大な砂漠地帯を走るのが、パリダカの何よりも大きな特徴だ。

第2章 第7回ラリー

●アフリカ大陸へ

'84年、年の瀬。松田はパリダカ視察のため、パリに向けて出発した。本社からの開発指示が出てから2か月後、プロジェクトチームが実際に動き始めてから1か月後のことだった。パリに着けば、身の回りのことはフランスホンダにお任せとなる。パリダカとアフリカの国々に関しては、フランスホンダは圧倒的に経験豊かであり、対して松田はこれが初めてのアフリカ旅行である。さすがに出発前に勉強したので、サハラ砂漠にライオンやキリンが住んでいないことくらいは知っていたが、実際にどんな旅になるのか

イフェルアン-アガデスのコース。山などの地形や先行車のワダチを頼りに進んでいく。





砂漠の中の美しい街であるガルダイア。アルジェリアのサハラ砂漠にある(写真の日付は'65の間違い。おそらくカメラの操作ミスと思われる)。

は、さっぱり自信がなかった。

松田のアガデスまでの移動の足は、飛行機の席が確保された。この飛行機は、レギュレーションに定められたメカニック用のもので、つまり松田はフランスホンダのメカニックとして、キャンプ地からキャンプ地へ、飛行機旅行をする手はずとなっていたわけだ。

ラリーのスタートは1月1日。松田ら、飛行機部隊のメカニックたちは、1月3日に南仏のモンペリエを飛び立った。着いたところは、アフリカ大陸だった。

聞くと見るとは大違いとはこのことである。初めてのアフリカは、すべてが驚かされることばかりだった。アフリカは暑いという先入観から、ウィンドブレーカー程度のジャケットしか持参しなかった松田だが、実は北アフリカでは、夜は零下にまで冷えこむことがある。この年は特に寒かった。砂漠の玄関口、アトラス山脈ではラリー一行が雪に降られ、最初の野営地では霜が降りた。寒いのは、自分の準備が悪かったから。誰にも文句が言えない松田は、しんしんと冷える砂漠で、ガタガタ震えながらの第一夜を過ごしたのだった。

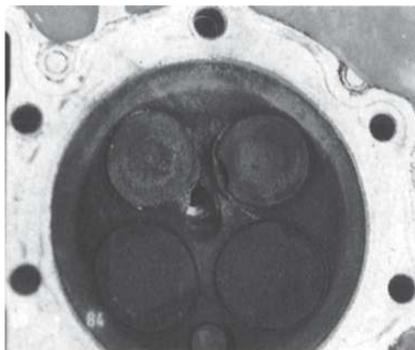
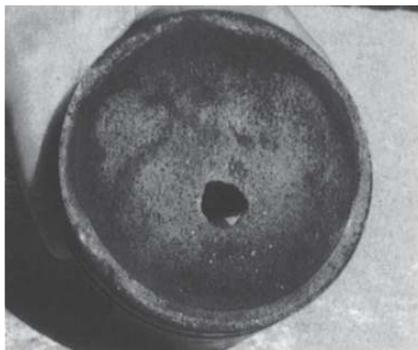
震える松田のすぐそばでは、チームのメンバーたちが、夜を徹しての作業中だ。そうしている間にも、傷ついたマシンが続々とキャンプ入りしてくる。それにわっと取り掛かるメカニックたち。メカニックのいないプライベートライダーは、ひとりボツンとキャンプに入ってきて、黙々と整備を続けている。

時折、すさまじい地響きと共に目の前を通り過ぎるのは、トラックである。パリダカでは、フランス語でカミオンといった方がしっくりくる。彼らは車幅いっぱい補助灯を並べ、あたりを昼間かと思うほどに照らしつけながら、キャンプに入ってくる。松田には、このトラックの印象がなにより強烈だった。繊細な2輪レースを専門に見てきた

地平線の彼方から、ゆらりゆらりと近づいてくるヘッドライトを見ながら、増田は思った。その晩は少し冷えこんだ。増田は、枯れ木を集めてきて焚き火をした。その火を目指してBMWに乗る、パリダカ2連勝をめざすガストン・ライエが帰ってきた。自分のキャンプが見つからないという。そして、増田の横で、そのままゴロンと寝入ってしまった。明日の敵を目の前にして、服部と2人、焚き火に照らされたBMWの造りをあれこれと観察しながら増田は“砂漠を走ってみたい”とこの時思った。

増田はその後、パリダカにエントリーする算段を考えたことがある。テストで走って、ヌブーやフランスホンダのジャン・ルイ・ギュー監督に一目おかれたこともあった。かつてのモトクロスライダー仲間の子エが、パリダカ・トップライダーのひとりとしてがんばっている姿も、増田の胸をゆさぶるものがあった。しかしやはり、モーリタニアで見た砂漠の魅力は、ライダーとしての心を大きくゆさぶるなにかがあったのだろう。

残念ながら、増田のこの思いは“やるんだったら会社をやめてからだな”との福井威夫



次々とトラブルが発生する。上の写真はエンジンの異常燃焼による損傷。といってもこうなるとエンジンの中はメチャメチャだ。下のホンダXLはリアフレームがボッキリと折れてしまっている(女性ライダー、ベロニクのマシン)。

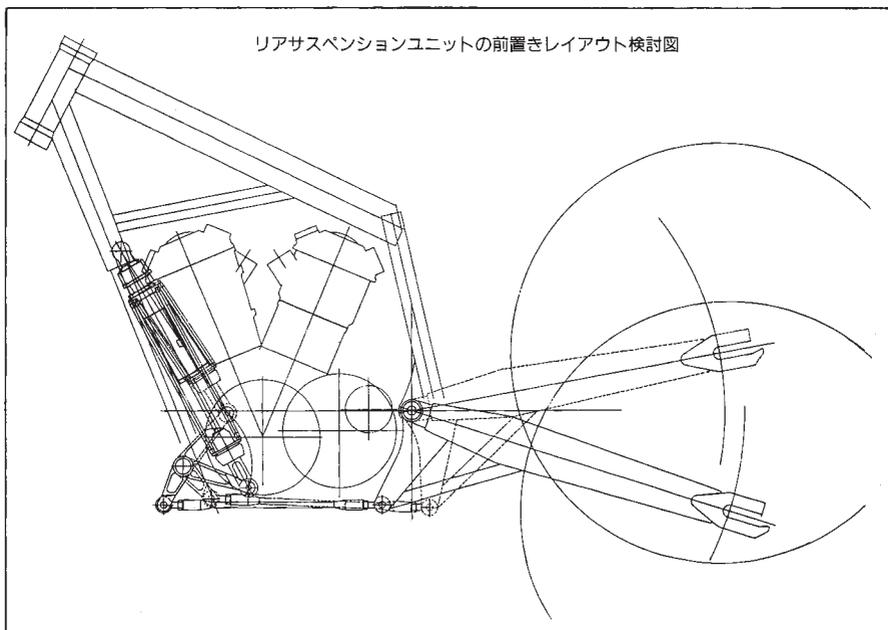
配置して、カムを外さずにシリンダーヘッドを外せる構造とすれば、2サイクル並にシリンダーヘッドまわりの整備が簡単になる。

OHCに比べて、プッシュロッドが必要となるが、最高回転1万回転程度のエンジンでは問題になるものでもない。かつてOHV(オーバーヘッドバルブ)のV型2気筒GL500をベースに改造した『サイドワインダー』なるダートトラッカーがあった。GLの縦置きエンジンを横置きに、90度ひねって使ったのでこの名になったが、500ccを750ccにボアアップして95ps/9800rpmを発揮したこのエンジンも、プッシュロッドを使うOHVだった。だから、性能的にはプッシュロッド式でも大丈夫だということになる(ちなみに『サイドワインダー』の開発にも、NXRチームの西山は関わっていた)。

このアイデアも、構想段階でこそ好評だったが、実際問題としては、さすがに2サイクルほど簡単な整備手順を実現するまでには至らないし、ならばやっぱり、手慣れたところで堅い方がいいと、あえなくボツとなってしまった。

●リアサスユニット

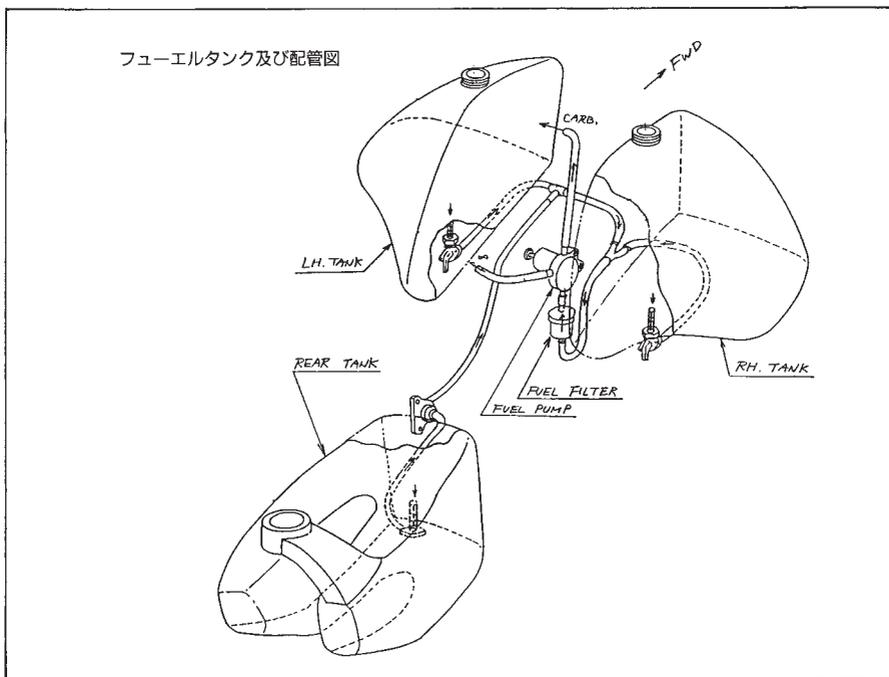
現地視察で、走行条件や整備状況の苛酷さと共に印象的だったのは、リアサスペンションの疲労の大きさだった。XLの単気筒でも、リアサスユニットがスカスカに抜けきっ

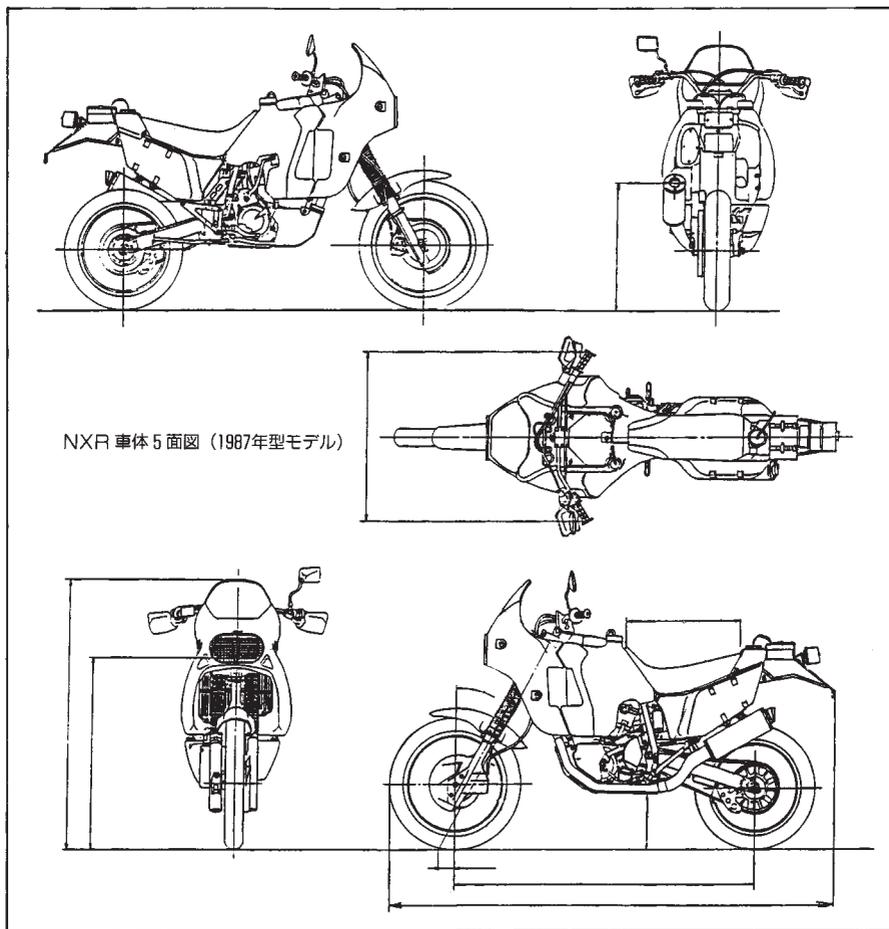


●フューエルタンク

大容量のフューエルタンクを確保するのは、レイアウト上の大きな問題だった。燃費を9.1km/ℓと仮定して、レギュレーションで決められている450kmを無給油で走れるようにするには、49ℓのガソリンが必要な計算だが、さらに2割程度の安全マージンを見て59ℓの容量とした。

2割の安全マージンをとったのは、ふたつ理由がある。まず、燃費に対する不安要素である。9.1km/ℓがまだ実走で証明されていない段階であって、この時点では確実にその性能を確保できる保証がなかった。2割のマージンがあれば、目標を外すことはない。もうひとつは、ライダーからの切実な要望だった。走りきるギリギリのガスを持って走ると、余裕のある量を持って走るとでは、精神的疲労がまるで違うというのである。これは特にヌブーに強く言われたことだった。'85年は、タンク容量がギリギリで、ガス欠を恐れたヌブーは、ガソリンを入れた水筒を持って走ったのである。荷物が増えるのはイヤだが、それよりもガス欠の不安感の方が問題が大きいわけだ。この、ライダーに与える安心マージンが、2割増しの容量なのである。

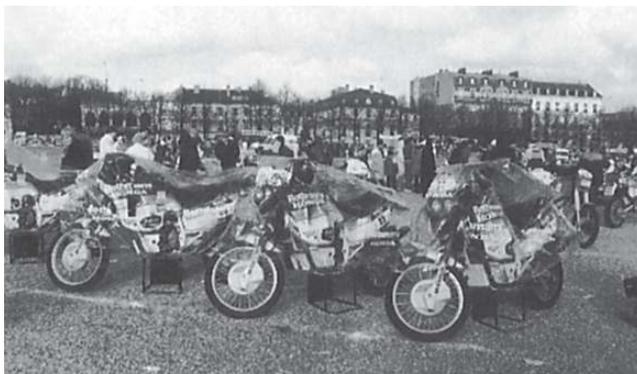




ムでコンパクトだったのである。届いたタンクはホンダ車の中で最も大きい。こんなものをつけたらどんなオートバイになるのか、と素朴にとまどった。自分たちで図面を引いておきながら無責任ではあるが、いざ実際に現物を目の当たりにすると、一同のアングリと開いた口は、しばらく閉まらなかったのである。

7月に、NXRはようやく、栃木にあるホンダのテストコース、ホンダ栃木プルービンググラウンド(HPG)を走り始めた。HPGには、数百mのバギー(ATC、ATVなど)用非舗装路がある。最初はこちらを走った。ここで、走って止まるという、基本的な走行性能をチェックした。とりあえず問題がなく動いたので、今度は砂の直線路に移った。

ライダーの主力は増田耕二。他数名が、文字通り動くかどうかを確かめる。初めは皆、



スタートを前にして、ベルサイユ宮殿前広場で車両保管されている。この間自由にマシンを見ることができる。



1986年パリダカの実戦直前、ダンパーのサブタンクは、リアフェンダーにマウントされた。

本来はもっとも重要と考えてもいい、こういった補器に関しては、二の次にならざるをえなかったのだ。

マップケースは、さすがにパリダカの国フランスでは物も豊富で、モーターでマップを巻きとるケースが一般に市販されていた。NXRも、その市販の電動マップケースが装着されたのである。当然、コンパスについてのノウハウもなく、マシンを送りこんでから、フランスホンダの工場で最後の作業をすることになった。

フランスホンダに持ちこむ前のNXRは、装備面からいうと市販状態のXLにほぼ等しかった。ステアリングまわりに、スピードメーターとトリップメーターが兼用の、デジタルエンデュランスメーターがついているだけである。このメーターは、基本的にはXLのものを流用したが、XLはトリップメーターが100kmフルスケールなので、小数点を動

ダカールのゴール。ホンダの旗を立て、ヌブー、ラレイ、シャリエが揃ってゴールしてきた。



アガデスでフランスホンダスタッフの調査を受けたバロンのマシンは、各部パーツの作動状態はOKで、転倒のダメージも左右カウルなどが路面との摩擦で削れている程度だった。マシンからは事故の原因を推測できる材料はなにも見つからず、その瞬間になにが起こったのかは、今もって神のみぞ知るところなのである。

バロンの事故について話をし、優勝について喜びあった後藤田、服部両名には、もうひとつ大事な仕事が残っていた。フランスホンダの面々からの、改修要望の打ち上げである。ギュー監督以下は、優勝したことなど忘れたように、次から次へ、あそこがいけない、ここはこうした方がよい、と改善項目を挙げ連ねてきた。

事故が心配でダカールへ飛んだ両名は、重苦しい雰囲気のまま優勝の現場に居合わせ、ダカールみやげに山ほどの問題点を持ち帰った、というわけである。



1986年のバリダカ優勝を遂げたNo.95、シリル・ヌブー。

一ホールする気にはなれず、テントの中に潜りこんでの作業となった。これが、ライバル某チームには、いたく不審にうつった。おまけに、この某チームでは、'88年型NXRと'87年型NXRのエンジンが、排気量が違うと信じていた。

パーツをもらったりあげたりするのは問題ないが、車検時に申告した排気量と異なる排気量になったのでは、レギュレーション違反である。オリオリのエンジンは、フランスホンダからパーツをもらって整備を行ったから、排気量は'88年型NXRの、900ccになっているはずだ……。かくして、事はクレーム問題にまで発展したのだった。

翌日のスタートの際、オリオリはスタート係官になにか質問を受けている。そしてバマコでゴールした時、マシンを調べられ、車検時に記されたマーキングがないから、失格だと宣告されかけたりした。これで大騒ぎとなった。この時オリオリが使っていたエンジンはスペアエンジンで、マーキングがオフィシャルが思っていたのと違う場所にペイントされていたのが、失格宣告になったわけで、落ち着いて探したらマーキングは見つかって、ひとまずことなきを得た。この時、騒動の発端が某チームからのクレームによるものだと聞き出したのである。

'87年型NXRと'88年型NXRの排気量はまったく同一の779ccである。いったい、某チームはどんな勘ちがいから、'87と'88で排気量がちがうという確信を持ったのだろうか



終盤の荒地をイタリアーホンダのオリオリとテルツィがランデブー走行。このままダカールにゴールする。

1989年型 NXF。19インチホイールの操安性の向上、フレームの剛性アップ、ライディングポジションの向上などが1989年型開発のテーマであった。



ところがライダーの評価はこれでもまだ不満だった。もちろん、'88年型以前のものに比べれば、見やすさ、正確さ、使いやすさ、すべてにわたってすぐれている。しかしまだ足りないというのだ。そこでナビシステムの実際についてライダーと話をしたところが、いろいろと細かい誤解があったことが判明してきた。

まず、あれほど正確で見やすいものと要求するコンパスを、ライダーたちは四六時中見ているわけではないということだ。当初の要求から、HRCではコンパスこそ針路決定の要と解釈していたのだが、通常は遠くの山や地形、クルマの走ったわだちなどを追って走ることが多いという。コンパスはその際の補佐役で、どちらか迷った時に見る程度とのことなのだ。本当にコンパスで針路を決定するのは、テネレ砂漠のなにもないところと、ブッシュの中を縦横無尽にわだちがある、ギニアの奥地くらしいものだそうだ。初めてのバリダカ視察の時、ラレイとバクーが行方不明になった。その原因が、コンパスを5度か10度見誤ったということだったので、コンパスとルート決定の関係を重く見すぎたきらいもあった。とどのつまり、新開発のデジタルコンパスは、現状のままの精度で充分、マシンのバンク角や路面の上り下りによる誤差は、ほとんど問題にならないということになった。コンパスをよく見るテネレは平坦なので、マシンの傾きを気にする必要はほとんどないし、テネレでなくても、1度単位で方角を定めなければいけない状況に直面した時はマシンから降りて、携行している別のコンパスで、じっくり方角を確かめればよく、また実際にそうしているという。

方角の決め方の実際を、ライダーたちにじっくりと聞いたところ、次の4項目が浮かび上がった。

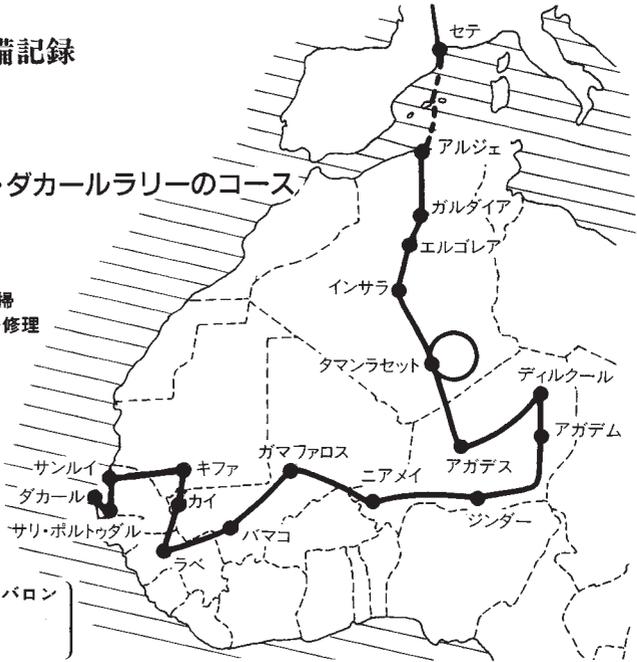
1)道があればコンパスは見ない。

資料編

整備記録

1986年 第8回パリ・ダカルラリーのコース

X—交換 A—調整 C—清掃
L—補充 V—チェック △—修理



94. F. シャリエ 97. J.M. バロン
95. C. ヌブー
96. G. ラレイ

月 日	12/30	1/1	1/3	1/4	1/5	1/6	1/7
区 間	プロローグ	パリ→セテ	アルジェ→ガルドイア	ガルドイア→エルゴレア	エルゴレア→インサラ	インサラ→タマンラセット	タマンラセット→タマンラセット
区間距離/積算距離		1000/1000	660/1660	580/2240	550/2790	840/3430	370/3800
車 番	94 95 96 97	94 95 96 97	94 95 96 97	94 95 96 97	94 95 96 97	94 95 96 97	94 95 96 97
1 エンジンオイル			X X X X				X X X X
2 オイルフィルター							
3 ラジエター水							
4 ブラグ			X X X X				
5 ドライブスプロケット							X X X
6 カムチェーン							
7 タベット						A	
8 チェーンガイドボルト							
9 ドライブチェーン				X X X			X X X
10 チェーンテンショナー上							
11 下							
12 チェーンテンションローラー							X X X
13 チェーンスライダー				X	X	X X	X X
14 チェーンガイド							
15 チェーンガイドスライダー							X X X
16 エアクリナーエレメント							
17 フューエルフィルター							
18 フューエルストレーナー							
19 フロントブレーキパッド				X			X X X
20 リアブレーキシュー				X		X	X X X

■1986年 HONDA NXR750

この第8回大会からホンダのワークスマシン、NXRがパリダカに出場した。搭載する水冷45°Vツインエンジンは新設計、さらに、通常オフロードマシンでは装着されないカウリングによって空力特性に配慮した。



1986年パリダカの優勝者、No.95シリル・ヌブー

レース結果

VSD・NA2A第8回パリー-アルジェ-ダカール-ラリー

12月30日 セルジュ・ポントワーズ プロロogue

1. ポリ(ヤマハ・プライベート)	11'09"
2. セーラー(ホンダ・ATC)	11'11"
3. ラレイ(ホンダ・NXR)	11'24"
4. バロン(ホンダ・NXR)	11'32"
5. ハイネン(ヤマハ)	13'09"
6. ヌプー(ホンダ・NXR)	13'09"
7. バクー(ソノート・ヤマハ)	13'13"
8. マリノニ(イタリーヤマハ)	13'37"
9. シャリエ(ホンダ・NXR)	13'50"
10. テ・ジャング(スズキ・サイドカー)	13'56"
20. テ・ベトリ(イタリーホンダ)	15'41"
21. オリオリ(イタリーホンダ)	15'53"
37. バレストリエリ(イタリーホンダ)	17'46"

1月1日 スタート パリ-セテ L1000km

1月2日 船中

1月3日 アルジェ-ガルダイア L660km

1月4日 ガルダイア-エルゴレア L230km+SS350km 計580km

総合(2位以下はトップとの差)

1. ハイネン	2h36'58"	1. ハイネン	2h50'07"
2. バレストリエリ	2h37'29"	2. バレストリエリ	05'08"
3. ハウ(BMW)	2h46'50"	3. ハウ	10'54"
4. パサー(ヤマハ)	2h49'54"	4. マリノニ	16'20"
5. ジョアノー(スズキ)	2h52'41"	5. ジョアノー	17'42"
6. マリノニ	2h52'50"	6. パサー	19'49"
7. ラレイ	3h01'34"	7. ラレイ	23'50"
8. ヌプー	3h03'29"	8. ヌプー	26'31"
9. バクー	3h03'48"	9. バクー	26'54"
10. テ・ベトリ	3h05'16"	10. テ・ベトリ	30'50"
12. オリオリ	3h06'52"	12. オリオリ	32'37"
53. バロン	4h16'27"	46. バロン	1h38'52"
108. シャリエ	6h00'00"	97. シャリエ	13h23'42"

1月5日 エルゴレア-インサラ L200km+SS350km 計550km

総合(2位以下はトップとの差)

1. テ・ベトリ	3h04'50"	1. ハイネン	5h57'05"
2. バクー	3h08'23"	2. バレストリエリ	05'39"
3. フィンダ(イタリーヤマハ)	3h06'25"	3. ハウ	20'06"
4. バロン	3h06'30"	4. バクー	28'19"
5. ハイネン	3h06'58"	5. テ・ベトリ	28'42"
6. バレストリエリ	3h07'29"	6. パサー	29'17"
7. オリオール(カジバ)	3h09'46"	7. ラレイ	31'46"
8. シャルボニエ(ヤマハ)	3h12'58"	8. ヌプー	35'51"
9. ポリ	3h13'53"	9. ジョアノー	37'22"
10. ラレイ	3h14'54"	10. ライエ	45'28"

13. ヌプー	3h16'18"	19. バロン	1h38'24"
46. シャリエ	4h12'20"	30. オリオリ	2h09'41"
60. オリオリ	4h44'02"	86. シャリエ	14h29'04"

1月6日 インサラ-タマンラセット L270km+SS370km 計640km

総合(2位以下はトップとの差)

1. ピコ(ヤマハ)	2h56'50"	1. ハイネン	9h09'31"
2. オリオール	3h00'50"	2. バレストリエリ	02'05"
3. ヌプー	3h02'05"	3. バクー	17'51"
4. ライエ	3h02'06"	4. ラレイ	23'20"
5. シャルボニエ	3h02'34"	5. ヌプー	25'30"
6. バクー	3h03'58"	6. ハウ	25'42"
7. ラレイ	3h04'00"	7. テ・ベトリ	26'02"
8. マリノニ	3h08'19"	8. ライエ	35'08"
9. バレストリエリ	3h08'52"	9. オリオール	49'00"
10. テ・ベトリ	3h09'46"	10. ジョアノー	1h03'07"
バロン	3h15'38"	16. バロン	1h41'37"
オリオリ	3h23'27"	22. オリオリ	2h20'42"
シャリエ	3h55'45"	81. シャリエ	15h12'23"

1月7日 タマンラセット-タマンラセット L140km+SS230km 計370km

総合(2位以下はトップとの差)

1. オリオリ	4h36'28"	1. バレストリエリ	13h58'25"
2. ヌプー	4h39'24"	2. バクー	13'43"
3. テ・ベトリ	4h40'08"	3. ヌプー	16'00"
4. G.マリノニ(カジバ)	4h40'29"	4. テ・ベトリ	17'16"
5. マリノニ	4h41'23"	5. ラレイ	33'22"
6. オリオール	4h41'43"	6. オリオール	41'48"
7. シャルボニエ	4h42'37"	7. マリノニ	55'51"
8. バクー	4h45'47"	8. シャルボニエ	1h01'14"
9. バレストリエリ	4h46'49"	9. ジョアノー	1 09 04
10. ジョアノー	4 54 51"	10. ハウ	1h10'50"
12. ラレイ	4h58'56"	12. オリオリ	2h08'16"
15. バロン	5h18'20"	13. バロン	2h11'02"
41. シャリエ	6h17'45"	75. シャリエ	16h41'14"

1月8日 タマンラセット-アガデス L230km+SS720km 計950km

総合(2位以下はトップとの差)

1. ヌプー	4h32'02"	1. ヌプー	18h46'27"
2. オリオール	4h48'03"	2. バレストリエリ	09'19"
3. ラレイ	4h48'49"	3. ラレイ	34'00"
4. G.マリノニ	4h54'15"	4. オリオール	41'49"
5. バレストリエリ	4h57'21"	5. テ・ベトリ	58'39"
6. バロン	4h58'27"	6. マリノニ	1h13'49"
7. マリノニ	5h05'00"	7. シャルボニエ	1h27'20"
8. フィンダノ	5h05'38"	8. ハウ	1h43'26"
9. シャリエ	5h10'21"	9. ジョアノー	2h03'33"
10. オリオリ	5h11'38"	10. ライエ	2h16'43"

ダカールラリー 2013-2021戦績 (本田技研工業発表資料をもとに作成)

■ダカールラリー 2013 総合順位

順位	No.	ライダー	マシン	タイム / 差
1	1	C. デブレ	KTM	43:24'22
2	11	R. ファリア	KTM	+00:10'43
3	7	F. ロベス	KTM	+00:18'48
4	32	I. ジェイクス	KTM	+00:23'54
5	12	J. ペドレーロ	KTM	+00:55'29
7	3	エルダー・ロドリゲス	Honda	+01:11'22
8	30	ハビエル・ピソリト	Honda	+01:26'07
40	33	ジョニー・キャンベル	Honda	+08:11'40



2013年ダカールラリー。No.3エルダー・ロドリゲス選手

■ダカールラリー 2014 総合順位

順位	No.	ライダー	マシン	タイム / 差
1	2	M. コマ	KTM	54:50'53
2	4	J. ビラドムス	KTM	+01:52'27
3	6	O. ペイン	ヤマハ	+02:00'03
4	1	C. デブレ	ヤマハ	+02:05'38
5	7	エルダー・ロドリゲス	Honda	+02:11'09
7	3	ホアン・バレダ	Honda	+02:54'01
16	50	ライア・サンツ	Honda	+08:03'02
23	14	ハビエル・ピソリト	Honda	+09:34'32
32	46	パブロ・ロドリゲス	Honda	+12:57'04

■ダカールラリー 2015 総合順位

順位	ライダー	マシン	タイム / 差
1	M. コマ	KTM	46:03'49
2	パウロ・ゴンサルヴェス	Honda	+16'53
3	T. プライス	KTM	+23'14
4	P. クインタニラ	KTM	+38'38
5	S. スヴィトコ	KTM	+44'17
6	R. ファリア	KTM	+1:57'50
9	ライア・サンツ	Honda	+2:24'21
12	エルダー・ロドリゲス	Honda	+4:00'15
17	ホアン・バレダ	Honda	+5:54'35
19	ハビエル・ピソリト	Honda	+6:22'16
22	ジェアン・アゼベド	Honda	+6:44'13

■ダカールラリー 2016 総合順位

順位	No.	ライダー	マシン	タイム	差	ペナルティ
1	3	T. プライス	KTM	48:09'15	—	—
2	5	S. ソヴィツコ	KTM	48:48'56	+00:39'41	00:01'00
3	4	P. クインタニラ	ハスクバーナ	48:58'03	+00:48'48	—
4	47	ケビン・ペナバイズ	Honda	49:04'02	+00:54'47	—
5	7	H. ロドリゲス	ヤマハ	49:04'59	+00:55'44	00:05'00
6	42	A. ファン・ベヴェレン	ヤマハ	49:55'44	+01:46'29	—
9	48	リッキー・ブラベック	Honda	50:20'42	+02:11'27	—
11	61	アドリアン・メッジ	Honda	51:59'20	+03:50'05	—
32	32	パオロ・セッシ	Honda	57:38'15	+09:29'00	00:03'00
40	123	マイケル・フェルカーデ	Honda	60:20'19	+12:11'04	—
58	137	ロブ・スミッツ	Honda	66:45'41	+18:36'26	00:40'00
69	70	ペドロ・ピアンキ・プラタ	Honda	70:37'50	+22:28'35	00:29'00

■ダカールラリー 2017 総合順位

順位	No.	ライダー	マシン	タイム	差	ペナルティ
1	14	S. サンダーランド	KTM	32:06'22	—	—
2	16	M. ウォークナー	KTM	32:38'22	+00:32'00	00:05'00
3	8	G. ファレス	KTM	32:42'02	+00:35'40	—
4	6	A. ファン・ベヴェレン	ヤマハ	32:42'50	+00:36'28	00:01'00
5	11	ホアン・バレダ	Honda	32:49'30	+00:43'08	00:58'01
6	17	パウロ・ゴンサルヴェス	Honda	32:58'51	+00:52'29	00:48'20
8	67	フランコ・カイミ	Honda	33:48'40	+01:42'18	01:05'00
14	15	マイケル・メッジ	Honda	34:44'54	+02:38'32	02:11'30
24	50	ダニエル・ノシリア	Honda	36:59'55	+04:53'33	—
37	68	シモーネ・アガッツィ	Honda	39:09'59	+07:03'37	—
41	66	ウォルター・ノシリア	Honda	40:47'03	+08:40'41	01:08'00
57	75	ペドロ・ピアンキ・プラタ	Honda	44:38'21	+12:31'59	03:37'26
59	159	リチャード・フリッター	Honda	45:01'38	+12:55'16	01:02'30

あ と が き

HRCの松田稔さんと初めて会ったのは、NXRが最初に公開された鈴鹿サーキットでした。ぼくはその時、翌年のパリダカに取材にでかけることが決まっていたので、NXRのデビューは少なからず興味のあることでした。

ふつう、新しいマシンがデビューすると、そのマシンについてああでもないこうでもない、いろいろと評論を加えるのがぼくたち取材する側の常ですが、NXRもぼくも、パリダカに行くのは初めてです。いってみれば同期の1年生といったところで、だからNXRについては、お互いに頑張りましょうねみたいな、そんな感慨を抱いたものでした。

その晩、サーキットの近所に呑みにでかけたところ、偶然に松田さんがそこで呑んでいました。それが松田さんと話をした最初です。実はぼくは、パリダカの取材の足に、オートバイを使うことにしていました。パリダカがどんなものかも知らぬまま、怖いもの知らず半分と、どうにかなるさのいい加減な性格とが半分の結果、こういう計画になってしまったのです。この話をした時の松田さんは、つまんでいた肴を、一瞬落としそうになって、びっくりしていました。悪いこと言わないからやめなさい、とか、そういうお叱りをいただくのを覚悟していたのですが(実際、いろんな人から自殺行為だからやめなさいと真剣に言われました)、無事に肴を口に放りこんだ松田さんは、ぼくの無謀な計画については何も触れずに、砂漠の月の話とか、カミオンの幻想的な姿など、前の年に見たパリダカのあれこれを、ポツリポツリと聞かせてくれたのでした。

松田さんは、不思議な人です。特に、他のホンダのトップの人々と比べると、変わっているといつていいと思います。他の人となりが違うのか、ここで解説を始めると長くなるので省きますが、この人は何か楽しくてレースなんてやっているんだろうと思うこともあれば、一番レースを楽しんでいるのはこの人だと思わされてしまうこともあります。それが、松田さんの同じ表情の中にあるのですから、不思議です。大仏様のような容姿でことば少なく、一見すると、おっかない印象です。こちらから話をすると、ムツとしたような表情になり、ますますおっかない印象です。いよいよこちらが逃げ出そうと思った頃に、ようやくことばが返ってくる。そしてその瞬間に、松田さんへの印象が間違っていたことに気がつきます。松田さんは、実はたいへんに優しいのですが、松田さんの優しさに出会うには、ほんの少しだけ緊張の時間を過ごさなければならない、いってみれば、不器用に優しい人なのです。お世辞にも雄弁ではない、朴とつとした風体の中に、松田さんの技術者魂や優しさが隠されているのです。

1度だけ、NXRに乗せてもらったことがありました。ぼくは乗せていただく予定はなく、その試乗風景を撮影するのが仕事だったのですが、松田さんを始め、砂漠で顔馴染みとなったスタッフの方々はどうぞどうぞと言われたのをいいことに、喜びいさんで乗

せていただいたのでした。はたしてNXRのパワーは強力でした。でも、それがいやみやハイパワーではなく、本当に使いやすいパワーでした。初めてNXRを見た時には、その大きなボリュームに、またがることさえためらわれたものですが、まがりなりにも砂漠を走って、ぼくと背丈の変わらないヌブーが優勝したのを見て、NXRだって乗れるもんだと、すっかりいい気分になってしまいました。実は“NXRだって乗れる”のではなく“NXRだから乗れた”のですが、バイクのハンドルを握った瞬間に自惚れ屋さんになってしまうのは、ぼくだけのことではないでしょう。

いい気分でみんなの前を通過する時、ぼくに向かってカメラを構えている人を発見しました。松田さんが、ぼくのカメラをひっぱり出して、たかがぼくのことを、柵から身を乗り出して撮影してくれていたのです。これでまたいい気になったぼくは、ついちょっとだけアクセルを開けてしまいました。ふりふりとパワーの出るNXRは、ふりふりと後輪をスライドさせ、ちょっとばかり派手なテールスライド状態になりました。乗っている本人も、ちょっとだけびっくりしました。でも本当にびっくりしたのは、ぼくの後から試乗の予定だったテストライダーの方々でした。自分の順番が回ってくる前に、1台しかないNXRが壊されてしまうのは、許しがたい事態だったはずです。

正直なところ、これは負け惜しみではなく、NXRのテールスライドは、なにも怖くなく、なんの不安もありませんでした。NXRに乗って、速く走れる自信はもとよりこれっぽっちもないけれど、こんなに不安がないオートバイなら、あるいはサハラ砂漠を横断することくらい、ちょっとそこらにツーリングに行く気分で、ホイホイとできるにちがいないと、そう確信してしまったのです。

“なんにも不安がないオートバイですね”と松田さんに感想を言うと、カメラを持った松田さんは、そうでしょう、そうでしょうと、なんだかすごうれしそうでした。

今回、この本のための取材にあたって、松田さんは何度となく休日返上で、朝から晩までぼくのしつこく、かつチンプンカンプンな取材にお付き合いくださいました。どちらかというと、ぼくが松田さんにお尻を叩かれ、取材が終了したような気がします。

マシン作りについて松田さんは、きちんとした個性を持って設計にあたらなければダメ、とおっしゃいました。NXRは、きちんとしたプロジェクトリーダーの元で、きちんとした個性が与えられたマシンに仕上がりました。でも、海外出張から帰ったばかりの時差ボケで、時々居眠りをしながらも、原稿の最初から最後までをチェックくださる松田さんの姿と、たった1度乗せてもらったNXRの印象とをだぶらせると、やっぱりNXRは、松田さんの個性をより多く受け継いでいるような気がするのです。

西巻 裕

〈著者紹介〉

西巻 裕 (にしまさ ひろし)

1957年神奈川県生まれ東京育ち。レースカメラマンをしながら『ライディングスポーツ』誌、『トリアルジャーナル』誌の立ち上げにかかわる。その後パリ・ダカールラリーの取材を3回おこない、1987年にはエジプトのファラオラリーに出場、総合25位で完走を果たした。他、ジャングルで開催される4WDイベント、キャメルトロフィーの同乗取材なども経験、1997年にトリアルの月刊誌『自然山通信』を創刊して現在に至っている。

福島県に移住し東日本大震災を体験したが、その後も福島県浜通りでトリアル大会の主催をおこなう。日本の山道の変化や複雑さは、スケールこそちがえ、砂漠のそれと共通すると感じている。

HRCのNXR開発奮戦記

ホンダ パリ・ダカールラリーの挑戦 1986-1989

著者 **西巻 裕**

発行者 **山田国光**

発行所 **株式会社グランプリ出版**

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-32
電話 03-3295-0005(代) FAX 03-3291-4418

印刷・製本 モリモト印刷株式会社