

11. モータースポーツ活動

11-1:モータースポーツへの取り組みについて

60余年にわたるレース活動は、人々の歓びを追い求めてきたホンダの歴史

ホンダは創業以来、大きな夢や高い志を原動力に世界の最先端で技術を競い合い、No.1を目指すことで成長してきました。モータースポーツ活動は、こうしたホンダのチャレンジングスピリットを象徴するものであり、厳しい競争を勝ち抜くことで得られた先進技術は、ホンダらしい商品づくりを支えています。

会社設立から6年後の1954年3月、イギリス・アイリッシュ海のマン島で開かれているTTレースに参戦することを宣言。日本メーカーとして初の参戦であり、誰もが無謀な夢だと考える未知の世界への挑戦でしたが、社員一人ひとりのレーシングスピリットで総力をあげ、宣言から7年後に初勝利を獲得。その後もレースへの情熱は衰えることなく、後のフォーミュラ・ワン世界選手権参戦へとつながっていきました。ホンダにとってレースは技術力を磨く場でもあり、その後の数々の独創的なモビリティを創造する基盤でもあります。また同時に、勝つ喜び・目的を達成する喜び・参加する喜び・その感動を共有する喜び、そして、レースによって培われた技術を反映させた市販プロダクトを手にする事で生まれるユーザーの喜びといった、モータースポーツ活動を通じて得られる様々な喜びや感動を、たくさんの人々と共有したいと考えています。

1962年に日本初のロードコースとして鈴鹿サーキットを竣工したのも、メーカーとしての開発の場だけではなく、モータースポーツの発展・安全への啓蒙、ひいては日本のモータリゼーションへの貢献を真摯に考えてのことでした。同じ、1960年代には、乗り物とその技術を幅広く認知してもらうための「テック構想」に基づき、多摩・鈴鹿・生駒・朝霞の各所でモビリティ施設も展開。さらに、1997年には全長1.5マイルのオーバルコースと、全長4.8kmのロードコースを持つツインリンクもてぎが誕生しました。このように、永続的にやってきたモータースポーツ活動で得た経験とノウハウを二輪車・四輪車製品、あるいは社会的貢献の手段として様々な形で幅広く反映することは、60年以上前から今に続くホンダの企業姿勢であり使命であると考えています。



1962年 第1回全日本選手権ロードレース大会



1963年 第1回日本グランプリ自動車レース

11-2:モータースポーツのカテゴリー

二輪では、大きく分けてサーキットを走るロードレースと、自然の地形をコースとして利用したオフロードレースがあります。ホンダはロードレースの世界最高峰であるFIMロードレース世界選手権(MotoGP)をはじめ、オフロードではFIMモトクロス世界選手権・トライアル世界選手権やラリーレイドなど、国内外を問わず、様々なレースで参戦を続けています。四輪では、F1やインディカーシリーズに代表されるフォーミュラカーレースと、スポーツカー・ツーリングカーレースなどに参戦しています。



FIMロードレース世界選手権



FIMモトクロス世界選手権



FIMトライアル世界選手権



ダカールラリー



FIA F1世界選手権



インディカー・シリーズ



IMSウェザーテック・スポーツカー選手権



FIAワールド・ツーリングカー・カップ

11-3:鈴鹿サーキット・モビリティリゾートもてぎ

ホンダは、お客様に喜んでいただける製品づくりや技術開発とともに、安全運転の普及やモータースポーツなどのソフト面での活動にも積極的に取り組んでおり、その一環としてサーキットを建設・運営しています。1962年に誕生した鈴鹿サーキットは日本初の本格的なレーシングコースであり、F1日本グランプリや鈴鹿8時間耐久ロードレース(鈴鹿8耐)などの国際レースの開催をはじめ、モータースポーツを愛する人々のチャレンジの場所、夢の舞台として大きな役割を果たしてきました。また「人、自然、モビリティの融合」をテーマに新しいモータースポーツ文化の提案と安全運転の普及を軸とした「操る喜びをより楽しく体験できる場」として1997年、ツインリンクもてぎ(現:モビリティリゾートもてぎ)を設立しました。



完成当時の鈴鹿サーキット(1962年)



現在の鈴鹿サーキット(2023年)



完成当時のツインリンクもてぎ(1997年)



ホンダコレクションホール

11-4:二輪・四輪モータースポーツ人材育成プログラム

ホンダはモータースポーツで日本から世界で活躍できるライダー・ドライバーを輩出することを目標に人材育成の取り組みを行っています。

二輪ライダー育成プログラム

世界トップレベルで活躍できるアジア人ライダーの発掘・育成と、アジア地域におけるモータースポーツ文化の醸成を目的とし、ライダー育成プロジェクトを展開しています。

四輪ドライバー育成プログラム

「ホンダ・フォーミュラ・ドリーム・プロジェクト(HFDP)」を展開し、欧州のフォーミュラカテゴリーや日本のFIA-F4・スーパーフォーミュラライツなどに育成選手のシートを用意し、選手のステップアップの環境を整えています。



教習用フォーミュラカー HRS-F24

ホンダ・レーシング・スクール・鈴鹿(HRS)について

1992年に「鈴鹿サーキットレーシングスクール(SRS)」として、二輪スクールを開校。その後、カート・フォーミュラのスクールを増設し、二輪車・四輪車を揃えたレーシングスクールとなりました。数多くの卒業生がレーシングライダー・レーシングドライバーとなり、MotoGPやF1をはじめとした舞台でメーカーの枠を超えて活躍しています。2022年、「鈴鹿サーキットレーシングスクール」は「ホンダ・レーシング・スクール・鈴鹿」へと名称を改めました。

11-5:これからのモータースポーツと取り組み

現在、モビリティ業界を取り巻く環境は、カーボンニュートラル対応や自動運転など大転換期に差し掛かっています。レース業界もカーボンニュートラルの流れを避けては通れず、カーボンニュートラル燃料や電動化といったハード面はもとより、レースの参戦や観戦のあり方までが変化を促されています。ホンダは、モータースポーツ領域におけるカーボンニュートラル技術の研究開発を積極的に進めており、今後はレース活動においての実用化に向けて取り組みを強化していきます。その一環として、1982年に設立され、これまで二輪レース活動機能を担ってきた株式会社ホンダ・レーシング(HRC)が、2023年からは四輪レース活動も担う新体制となりました。これにより二輪・四輪のレース活動を統合。人材と技術の両面における交流がシナジーを生み出すことを目指して活動が行われていきます。

ホンダは世界中のモータースポーツファンやホンダファン、そしてお客様の期待に応えて夢や感動をお届けできるよう、これからもモータースポーツ活動に力を注ぎ挑戦を続けていきます。

11-6:世界最高のオートバイレースへの挑戦 マン島 TTレース出場

マン島TTレース出場宣言

当時、わずか創立6年の本田技研工業(株)がオートバイの世界選手権レースに出場を宣言。

「私の幼き頃よりの夢は、自分で製作した自動車で全世界の自動車競走の覇者となることであった。(略)レースの覇者は勿論、クルマが無事故で走走できれば優秀車として全世界に喧傳される。従って此の名声により、輸出量が決定されると云われる位で、独、英、伊、仏の各大メーカー共、その準備に全力を集中するのである。日本の機械工業の眞價を問ひ、此れを全世界に誇示するまでにしなければならない。吾が本田技研の使命は日本産業の啓蒙にある。ここに私の決意を披歴し、T・Tレースに出場、優勝するために、精魂を傾けて創意工夫に努力することを諸君と共に誓う」
(本田宗一郎 1954年3月)

時代背景

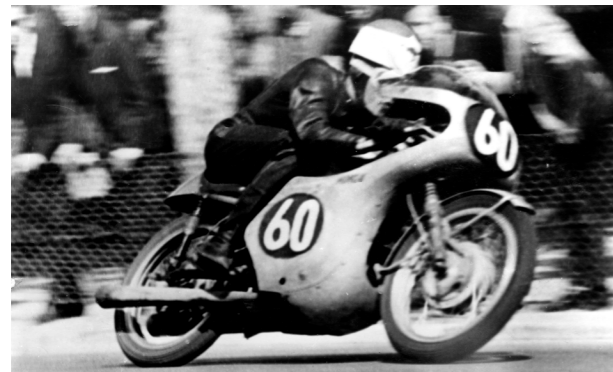
1948年の創立から順調に業績を伸ばしていたホンダでしたが、1954年には前年から後退し始めた景気がさらに悪化して不況の時代に突入。さらに主力4機種トラブルから急激な経営危機を迎えます。従業員ならびに関係者が一丸となって危機的状況は回避されましたが、それでも経営的な不安を残したまま、夢の実現に向けたホンダの取り組みは世界的視野をもって進められました。

参戦目的

1954年、マン島TTレースを視察した本田宗一郎は参戦目的を語っています。「来年は是非ともTTレースに出場して必ず優勝し、日本の工業が歐洲に劣っていないことを世界に示したい。その為には従業員並びにお客様、代理店、販売店各位のご協力を切に願います次第です」(ホンダ月報No.35 1954年7月「TTレースを語る」)

参戦の成果

マン島TTレース初出場から2年後の1961年、開幕戦スペインGPで125cc初優勝、第2戦の西ドイツGPで250cc初優勝を挙げ、両クラスのメーカーチャンピオンを獲得。本田宗一郎は「レースはやはりやらなきゃならない。レースによって、自分の力量や技術水準が世界のどのくらいにあるかを知ることができるし、それによって、経営の基盤をどこに置いたらよいかを決めることができるんだからね。(中略)レーサーは製品の尖兵なんで、レーサーと製品とは、いわば往復運動をやっているんだね(ホンダ社報No.102 1964年5月「社長のレース随感」)」との発言を社報に残しています。



1961年 ロードレース世界選手権 初優勝(第1戦 スペインGP) トム・フィリス



1961年 ロードレース世界選手権 日本人初優勝(第2戦 西ドイツGP) 高橋国光 #100

11-7:F1世界選手権参戦

参戦宣言

1964年1月、ホンダはF1世界選手権への出場を宣言。

「'64年フォーミュラIレースに出場」
「今回ホンダでは日本から初めて、1964年度のフォーミュラレースへ出場することに決定した。」
(ホンダ社報No.99 1964年2月)

初参戦の意義

1964年のホンダ社報に参戦意義が以下掲載されています。

「外国、とりわけヨーロッパにおける、このグランプリに対する人気は大へんで、毎年各方面から注目を集めている。このレースに勝たなければ、自動車産業界を制覇することはできないとさえ言われるほどである。(略)ホンダが、ごく短い間に高性能のオートバイを造りあげ、一躍、世界の二輪車業界のトップメーカーとなりえたのは、ひとつには早くからレースの意義に着目し、真剣にレースにとりくんできたからである。今回、ホンダの技術の粋を集めて、日本から初めて出場するホンダ・レーサーは、ホンダの、いや、日本の、そして世界の自動車技術の進歩に大きく貢献するところとなるう。」

(ホンダ社報No.99 1964年2月「'64フォーミュラIレースに出場」)

初参戦、優勝

1964年8月ドイツGPでデビュー、1965年メキシコGPで初優勝

第1期参戦で得たもの

「F1は決して勝負のために出ているのでもなければ、宣伝のために出ているのでもない。あくまでも走る実験室としてレースに出し、そこから生まれた知恵を次の車にどんどん取り入れていく。そして世界一のホンダでなければ出来ないという車を作るひとつの下準備であると私は心得ておるわけです」

(ホンダ社報No.121 1967年10月 本田宗一郎「飛躍への条件」)

第2期参戦

世界で最も過酷なレースと言われる最高峰のF1世界選手権に復帰し、世界のモータースポーツファンの声援に応えるとともに、新しい技術へのチャレンジを理由に参戦。(1983年から1992年)

第3期参戦

新たに車体の開発・製造及びチーム運営までを含めた「ホンダのF1レーシングチーム」としての総合的な活動を行い、厳しい極限へのチャレンジを通じ、若い技術者の育成や最先端技術の蓄積を意図して参戦。(2000年から2008年)

第4期参戦

自動車メーカーとして、環境領域をはじめ一層の技術進化が求められる中、F1という四輪レースの頂点にも環境技術が大幅に導入されることを踏まえ、自らの技術を世界で試し磨くために参戦。(2015年-)

2022年よりRed Bull Group(レッドブル・グループ)からの要請のもと、ホンダの技術を用いたPUでF1に参戦するRed Bull Group傘下のScuderia AlphaTauri(スクーデリア・アルファタウリ)とOracle Red Bull Racing(オラクル・レッドブル・レーシング)にPUを供給するRed Bull Powertrains(レッドブル・パワートレインズ)をHRCが支援しています。



1964年 F1世界選手権 初出場(第6戦 ドイツGP)

11-8:モータースポーツ活動変遷

FIM ロードレース世界選手権(FIM* Road Racing World Championship Grand Prix)(WGP)活動変遷

| 年 | トピックス | 主要マシン | クラス | ライダータイトル | メーカータイトル (優勝回数/参戦数) |
|-------|--|--|--|-------------------------------------|---|
| 1954 | ・ブラジル・サンパウロ市制400年記念 国際モーターサイクルレースで大村美樹雄 13位完走(初の海外レース*出走) ・マン島TTレース出場宣言 | R125[125cc・単気筒]  R125 ※WGPのシリーズ戦 ではないが、主要レースの ため記載 | | | |
| 1956頃 | ・HSC(ホンダ・スピード・クラブ)設立 | | | | |
| 1959 | ・マン島TTレースに出走(WGP初参戦) 125cc 6・7・11位でメーカーチーム賞獲得 (マン島TTレースのみの賞) ・第3回浅間火山レースに出走 250ccで1位から3位を独占 | RC142[125cc・2気筒]  RC160[250cc・4気筒]  | | | |
| 1960 | ・マン島TTレースの125ccと250ccに 出走、WGPに計7戦出走 | RC161[250cc・4気筒]  RC143[125cc・2気筒]  | | | |
| 1961 | ・WGPフル参戦 ・開幕戦スペインGPで初優勝 (125cc トム・フィリス) ・西ドイツGPで日本人初優勝 (250cc 高橋国光) | RC162[250cc・4気筒]  RC144[125cc・2気筒] 2RC143[125cc・2気筒]  | 250cc 125cc | マイク・ヘイルウッド トム・フィリス | 10勝/11戦 8勝/11戦 |
| 1962 | ・オランダGPで3クラス優勝 ・イタリアGPで250cc 1961年から19連勝 ・鈴鹿サーキット竣工 ・フィンランドGPで50cc初優勝 ・鈴鹿サーキットで第1回全日本選手権 ロードレース大会開催 | RC170[350cc・4気筒]  RC171[350cc・4気筒]  RC163[250cc・4気筒]  RC145[125cc・2気筒]  RC110[50cc・単気筒]  RC111[50cc・単気筒]  | 350cc 250cc 125cc | ジム・レッドマン ジム・レッドマン ルイジ・タベリ | 5勝/6戦 9勝/9戦 10勝/10戦 |
| 1963 | ・日本GPに50cc 2気筒のRC113と 125cc 4気筒のRC146を投入 | RC172[350cc・4気筒]  RC164[250cc・4気筒]  RC145[125cc・2気筒]  RC146[125cc・4気筒]  RC113[50cc・2気筒]  | 350cc 250cc | ジム・レッドマン ジム・レッドマン | 5勝/7戦 4勝/10戦 |
| 1964 | ・オランダGPで初の全4クラス優勝 ・イタリアGPで250ccに6気筒の 3RC164を投入 | RC172[350cc・4気筒]  2RC164[250cc・4気筒]  3RC164[250cc・6気筒]  RC165[250cc・6気筒]  2RC146[125cc・4気筒]  RC114[50cc・2気筒]  2RC114[50cc・2気筒]  | 350cc 125cc | ジム・レッドマン ルイジ・タベリ | 8勝/8戦 7勝/11戦 |
| 1965 | ・日本GPで125cc 5気筒のRC148を投入 | 2RC172[350cc・4気筒]  RC165[250cc・6気筒]  RC148[125cc・5気筒]  4RC146[125cc・4気筒]  RC115[50cc・2気筒]  | 350cc 50cc | ジム・レッドマン ラルフ・ブライアンズ | 4勝/9戦 5勝/7戦 |
| 1966 | ・西ドイツGPで500cc初優勝 ・全5クラスでメーカータイトルを獲得 (WGP史上初) | RC181[500cc・4気筒]  RC173[350cc・4気筒]  RC166[250cc・6気筒]  RC149[125cc・5気筒]  RC116[50cc・2気筒]  | 500cc 350cc 250cc 125cc 50cc | マイク・ヘイルウッド マイク・ヘイルウッド ルイジ・タベリ | 5勝/9戦 6勝/7戦 10勝/11戦 5勝/9戦 3勝/5戦 |
| 1967 | ・WGPから一時撤退を発表 | RC181[500cc・4気筒]  RC174[350cc・6気筒]  RC166[250cc・6気筒]  | 350cc 250cc | マイク・ヘイルウッド マイク・ヘイルウッド | 7勝/8戦 7勝/13戦 |

| 年 | トピックス | 主要マシン | クラス | ライダータイトル | メーカータイトル (優勝回数/参戦数) |
|------|---|---|----------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| 1977 | ・WGP復帰宣言 | | | | |
| 1978 | ・朝霞研究所内にNRブロック設置 | | | | |
| 1979 | ・NR500を発表 (4ストロークV型4気筒500cc) ・イギリスGPに出走(WGPに復帰) | NR500  | NR500 | | |
| 1980 | ・WGPに3戦出走、完走2回 | NR500  | NR500 | | |
| 1981 | ・WGPに6戦出走、完走1回 ・鈴鹿200kmでNR500が優勝 | NR500  | NR500 | | |
| 1982 | ・NR500に加え、2ストローク3気筒の NS500を投入 ・ベルギー GPで1967年以来のWGP優勝 ・HRC設立 | NR500  NS500  | NR500 NS500 | | |
| 1983 | ・WGP500ccで初のライダータイトル獲得 1966年以来となるメーカータイトル獲得 | NS500  | NS500 | フレディ・スペンサー | 6勝/12戦 |
| 1984 | ・2ストロークV型4気筒のNSR500を投入 | NSR500  NS500  | NSR500 NS500 | | 8勝/12戦 |
| 1985 | ・新たに250ccクラスにも参戦し RS250RWで優勝 ・フレディ・スペンサーがWGP史上初の 500cc・250cc ダブルタイトル獲得 | NSR500  RS250RW  | NSR500 RS250RW | フレディ・スペンサー フレディ・スペンサー | 8勝/12戦 9勝/12戦 |
| 1986 | ・250ccに6台のNSR250を投入 | NSR500  NSR250  | NSR500 NSR250 | | 4勝/11戦 |
| 1987 | ・NSR500にVバンク角112°の 新型エンジンを搭載 ・新たに125ccクラスにRS125Rを投入 | NSR500  NSR250  RS125R  | NSR500 NSR250 RS125R | ワイン・ガードナー アントン・マンク | 12勝/15戦 |
| 1988 | ・250ccでライダーおよび メーカータイトル獲得 | NSR500  NSR250  RS125R  | NSR500 NSR250 RS125R | シト・ボンス | 10勝/15戦 |
| 1989 | ・NSR500に湾曲スイングアームを採用 ・500・250・125ccの3クラスでメーカー チャンピオン獲得 | NSR500  NSR250  RS125R  | NSR500 NSR250 RS125R | エディ・ローソン シト・ボンス | 6勝/15戦 11勝/15戦 6勝/12戦 |
| 1990 | ・NSR500に180° 同爆エンジンを搭載 ・2ストローク125ccで初の個人および メーカータイトル獲得 | NSR500  NSR250  RS125R  | NSR500 NSR250 RS125R | ロリス・カピロッシ | 11勝/14戦 |
| 1991 | ・ホンダ史上10度目の250cc 個人タイトル獲得 | NSR500  NSR250  RS125R  | NSR500 NSR250 RS125R | ルカ・カダローラ ロリス・カピロッシ | 13勝/15戦 11勝/13戦 |

*FIM:Fédération Internationale de Motocyclisme(国際モーターサイクリズム連盟の略称)

| 年 | トピックス | 主要マシン | クラス | ライダータイトル | メーカータイトル (優勝回数/参戦数) |
|------|---|--|-------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| 1992 | ・NSR500に68° 不等間接爆発エンジンを搭載、NSR250に片持ちスイングアームを採用 ・オランダGPでWGP通算300勝 | NSR500 NSR250 RS125R   | 500cc 250cc 125cc | ルカ・カダローラ | 7勝/13戦 7勝/13戦 10勝/13戦 |
| 1993 | ・NSR500に電子制御燃料噴射装置を実験投入 | NSR500 NSR250 RS125R   | 250cc 125cc | ダーク・ラウティス | 7勝/14戦 13勝/14戦 |
| 1994 | ・NSR500に 排気筒内水噴射装置や電子制御可変ダンピング機構を採用 | NSR500 NSR250 RS125R   | 500cc 250cc 125cc | ミック・ドゥーハン | 9勝/14戦 8勝/14戦 10勝/14戦 |
| 1995 | ・500ccと125ccでライダーおよびメーカータイトルを獲得 | NSR500 NSR250 RS125R   | 500cc 125cc | ミック・ドゥーハン 青木治親 | 9勝/13戦 10勝/13戦 |
| 1996 | ・NSR500に加えて、V型2気筒のNSR500Vを投入 ・500ccクラスでランキング1位~4位まで独占 | NSR500 NSR500V NSR250 RS125R   | 500cc 250cc 125cc | ミック・ドゥーハン 青木治親 | 13勝/15戦 5勝/15戦 |
| 1997 | ・500ccで15戦15勝の完全優勝 | NSR500 NSR500V NSR250 RS125R   | 500cc 250cc | ミック・ドゥーハン マックス・ピアッジ | 15勝/15戦 12勝/15戦 |
| 1998 | ・オランダGPで500cc 22連勝を達成 ・500ccでランキング1位~5位を独占 ・ミック・ドゥーハン5連覇 | NSR500 NSR500V NSR250 RS125R    | 500cc 125cc | ミック・ドゥーハン | 13勝/14戦 10勝/14戦 |
| 1999 | ・10度目の500ccメーカータイトル獲得 | NSR500 NSR500V NSR250 RS125R    | 500cc 125cc | アレックス・クリビーレ エミリオ・アルツァモラー | 9勝/16戦 11勝/16戦 |
| 2000 | ・日本の鈴鹿(日本GP)、もてぎ(バシフィックGP)で2回のGPを開催 | NSR500 NSR500V NSR250 RS125R  | 125cc | | 3勝/16戦 |
| 2001 | ・日本GPでWGP通算500勝 | NSR500 NSR500V NSR250 RS125R    | 500cc 250cc 125cc | バレンティーノ・ロッシ 加藤大治郎 | 12勝/16戦 11勝/16戦 4勝/16戦 |

| 年 | トピックス | 主要マシン | クラス | ライダータイトル | メーカータイトル (優勝回数/参戦数) |
|------|--|--|--------------------------|---------------------------|------------------------|
| 2002 | ・MotoGPクラス初年、4ストロークV型5気筒のRC211Vを投入(900cc) ・MotoGPで初の個人およびメーカータイトル獲得 | RC211V NSR500 RS250RW RS125R   | MotoGP | バレンティーノ・ロッシ | 14勝/16戦 |
| 2003 | ・MotoGPクラスでランキング1位から3位まで独占 | RC211V RS250RW RS125R  | MotoGP 125cc | バレンティーノ・ロッシ ダニ・ペドロサ | 15勝/16戦 |
| 2004 | ・MotoGPでメーカータイトル3連覇 | RC211V RS250RW RS125R   | MotoGP 250cc 125cc | ダニ・ペドロサ アンドレア・ドヴィツィオーゾ | 7勝/16戦 9勝/16戦 |
| 2005 | ・オーストラリアGPでWGP通算600勝 | RC211V RS250RW RS125R   | 250cc 125cc | ダニ・ペドロサ トーマス・ルティ | 9勝/16戦 |
| 2006 | ・MotoGPクラスの排気量900cc最終年でダブルタイトル獲得 ・ドイツGPで250ccクラス通算200勝達成 | RC211V RS250RW  | MotoGP | ニッキー・ヘイデン | 8勝/17戦 |
| 2007 | ・MotoGPの排気量が800ccに。V型4気筒のRC212Vを投入 | RC212V RS250RW RS125R  | | | |
| 2008 | ・RC212Vのエンジンにニューマチックバルブを採用 | RC212V RS250RW RS125R  | | | |
| 2009 | ・WGP参戦50周年を迎える ・250ccクラス最終年でダブルタイトル獲得 | RC212V RS250RW RS125R  | 250cc | 青山博一 | 4勝/16戦 |
| 2010 | ・Moto2クラスがスタート。 オフィシャルエンジンサプライヤーとして、全チームにCBR600RRのエンジンを供給 | RC212V RS125R  | | | |
| 2011 | ・MotoGPクラス800cc最終年でライダー、コンストラクター、チームの3冠獲得 | RC212V  | MotoGP | ケーシー・ストーナー | 13勝/18戦 |
| 2012 | ・MotoGPクラスが排気量1000ccに変更 ・125ccクラスがMoto3クラスに移行NSF250Rを投入 ・コンストラクター、チームの2冠獲得 | RC213V NSF250R   | MotoGP | | 12勝/18戦 |
| 2013 | ・マルク・マルケスが史上最年少で最高峰クラスチャンピオン獲得 ・ライダー、コンストラクター、チームの3冠獲得 | RC213V NSF250R  | MotoGP | マルク・マルケス | 8勝/18戦 |

| 年 | トピックス | 主要マシン | クラス | ライダータイトル | メーカータイトル (優勝回数/参戦数) |
|------|--|---|-----------------|-------------------------|------------------------|
| 2014 | ・マルク・マルケスが開幕10連勝でライダー、コンストラクター、チームの3冠獲得 | RC213V NSF250RW  RC213V | MotoGP Moto3 | マルク・マルケス アレックス・マルケス | 14勝/18戦 |
| 2015 | ・アメリカのインディアナポリスGPでWGP700勝を達成 ・Moto3クラスで、ライダー、コンストラクターの2冠獲得 | RC213V NSF250RW  RC213V | Moto3 | ダニー・ケント | 11勝/18戦 |
| 2016 | ・ライダー、コンストラクターの2冠獲得 | RC213V  RC213V | MotoGP | マルク・マルケス | 9勝/18戦 |
| 2017 | ・MotoGPクラスでライダー、コンストラクター、チームの3冠獲得 ・Moto3クラスでライダー、コンストラクターの2冠獲得 | RC213V NSF250RW  RC213V | MotoGP Moto3 | マルク・マルケス ジョアン・ミル | 8勝/18戦 17勝/18戦 |
| 2018 | ・MotoGPクラスでライダー、コンストラクター、チームの3冠獲得 ・Moto3クラスでライダー、コンストラクターの2冠獲得 ・このシーズンまでMoto2のオフィシャルエンジンサプライヤーを務める | RC213V NSF250RW  RC213V | MotoGP Moto3 | マルク・マルケス ホルヘ・マルティン | 10勝/18戦 11勝/18戦 |
| 2019 | ・MotoGPクラスのマルク・マルケスが6回目のライダータイトルを獲得、コンストラクター、チームとあわせて3冠獲得 ・Moto3クラスで3年連続ライダー、コンストラクターズタイトル2冠獲得 | RC213V NSF250RW  RC213V | MotoGP Moto3 | マルク・マルケス ロレンソ・ダラ・ポルタ | 12勝/19戦 4勝/19戦 |
| 2020 | ・スペインのテルエルGPでWGP800勝を達成 ・新型コロナウイルスの影響で、大幅なスケジュール変更 全15戦で開催 | RC213V NSF250RW  RC213V | Moto3 | | 6勝/15戦 |
| 2021 | ワールドチャンピオンシップ ・ライダー:マルク・マルケス 7位 ・コンストラクター:ホンダ 4位 ・チーム:レプソル・ホンダ・チーム 5位 | RC213V NSF250RW  RC213V | | | |
| 2022 | ワールドチャンピオンシップ ・ライダー:マルク・マルケス 13位 ・コンストラクター:ホンダ 6位 ・チーム:レプソル・ホンダ・チーム 9位 | RC213V NSF250RW  RC213V | | | |
| 2023 | ・1959年から67年まで、並びに1982年から2023年現在に至るWGP参戦 | RC213V NSF250RW  RC213V | | | |

FIA フォーミュラ ワン世界選手権 (FIA* Formula One World Championship) (F1™ GP)活動変遷

| 第1期(1964年-1968年)戦績35戦2勝 エンジン・車体を含めたオールホンダとして参戦 | | | | |
|--|-----|--|----------------------|-------------------|
| 年 | 月 | トピックス | 参戦車両 | エンジン/パワーユニット (PU) |
| 1964 | 1月 | ・F1世界選手権参戦を社内報で発表 (社内報No.99「'64年フォーミュラ1レースに出場」) | | |
| | 8月 | ・第6戦ドイツGPにRA271で初参戦 13位完走扱い | RA271 | RA271E |
| 1965 | 5月 | ・第2戦モナコGPにRA272の2台体制で参戦 | RA272 | RA272E |
| | 6月 | ・第3戦ベルギーGP 6位 ホンダ初入賞(リッチー・ギンサー) | | |
| | 10月 | ・第10戦メキシコGP ホンダ初優勝(リッチー・ギンサー) ・1965年シーズンをもって排気量1.5ℓのF1世界選手権閉幕 | | |
| 1966 | 9月 | ・第7戦イタリアGPに3ℓ水冷縦置きV12エンジン RA273Eを搭載するRA273で参戦 (第1戦から第6戦まで欠場) | RA273 | RA273E |
| 1967 | 1月 | ・第1戦南アフリカGP, RA273で参戦 3位 | RA273 | RA273E |
| | 9月 | ・第9戦イタリアGP, 軽量シャーシーの新型マシンRA300で参戦 優勝(ジョン・サーティース ホンダ2勝目) | RA300 | RA273E |
| 1968 | 1月 | ・第1戦南アフリカGP, RA300で参戦 | RA300 | RA273E |
| | 5月 | ・第2戦スペインGP, 新設計シャーシー RA301に 3ℓ水冷縦置きV12エンジンRA301Eを搭載し参戦 | RA301 | RA301E |
| | 7月 | ・第6戦フランスGP, 3ℓ空冷V8縦置きエンジンRA302Eを 搭載するRA302で参戦 リタイア | RA302 | RA302E |
| | 9月 | ・第9戦イタリアGPでホンダ初のポールポジション (ジョン・サーティース RA301) | | |
| | 10月 | ・第11戦アメリカGPで3位(ジョン・サーティース RA301) ・1968年シーズンをもって参戦終了 | | |
| 第2期(1983年-1992年)戦績151戦69勝 エンジンサプライヤーとして参戦 | | | | |
| 1983 | 1月 | ・F1世界選手権参戦発表 | Spirit-Honda 201C | RA163E |
| | 7月 | ・第9戦イギリスGP, 1.5ℓ V6ターボエンジンRA163E搭載の Spirit-Honda(スピリット・ホンダ)で参戦 | | |
| | 8月 | ・Williams Grand Prix Engineering (ウイリアムズ・グランプリ・エンジニアリング)と提携 | | |
| | 10月 | ・第15戦南アフリカGP, ウイリアムズFW09で参戦 5位 ・ウイリアムズ・ホンダ, コンストラクターズ選手権11位 ・ケケ・ロズベルグ ドライバーズ選手権5位 | Williams-Honda FW09 | RA163E |
| 1984 | 4月 | ・RA164Eエンジン供給 | Williams-Honda FW09 | RA164E |
| | 7月 | ・第9戦ダラスGPでウイリアムズ・ホンダ初優勝(ケケ・ロズベルグ) エンジンサプライヤーとして初勝利 | | |
| | 10月 | ・第10戦イギリスGPからWilliams-Honda FW09Bで参戦 ・ウイリアムズ・ホンダ, コンストラクターズ選手権6位 ・ケケ・ロズベルグ ドライバーズ選手権8位 | Williams-Honda FW09B | RA164E |
| 1985 | 4月 | ・RA165Eエンジン供給 | Williams-Honda FW10 | RA165E |
| | 11月 | ・第14戦ヨーロッパGPから最終戦オーストラリアGPまで3連勝 ・ウイリアムズ・ホンダ, コンストラクターズ選手権3位 ・ケケ・ロズベルグ ドライバーズ選手権3位 | | |

| 年 | 月 | トピックス | 参戦車両 | エンジン/パワーユニット (PU) |
|------|-----|--|--|-------------------|
| 1986 | 3月 | ・RA166E供給, エンジンの稼働状態をピットへ転送する テレメーターシステム導入 | Williams-Honda FW11 | RA166E |
| | 10月 | ・ウイリアムズ・ホンダが16戦9勝 ・ホンダ初となるコンストラクターズチャンピオン獲得 ・ナイジェル・マンセル ドライバーズ選手権2位 | | |
| 1987 | 4月 | ・RA167Eエンジン供給 ・新たにTeam Lotus International(チームロータス・ インターナショナル)にRA167Eを供給開始 | Williams-Honda FW11B Lotus-Honda 99T | RA167E RA167E |
| | 7月 | ・第7戦イギリスGP ホンダエンジン初の1-2-3-4フィニッシュ | | |
| | 9月 | ・第13戦スペインGPでウイリアムズ・ホンダが優勝 2年連続コンストラクターズチャンピオン獲得 | | |
| | 11月 | ・第15戦日本GP, 初開催の鈴鹿サーキットでウイリアムズ・ ホンダのネルソン・ピケがドライバーズチャンピオン獲得 | | |
| 1988 | 4月 | ・燃費規制に対応したRA168Eエンジン供給 ・McLaren Racing(マクラーレン・レーシング)に エンジン供給開始 | Lotus-Honda 100T McLaren-Honda MP4/4 | RA168E RA168E |
| | 8月 | ・第11戦ベルギーGPでマクラーレン・ホンダが優勝 コンストラクターズチャンピオン獲得 | | |
| | 10月 | ・第15戦日本GPでアイルトン・セナが優勝 初のドライバーズチャンピオン獲得 | | |
| | 11月 | ・最終戦オーストラリアGPでマクラーレン・ホンダが優勝 16戦15勝 | | |
| 1989 | 3月 | ・3.5ℓV10自然吸気エンジンRA109E供給 | McLaren-Honda MP4/5 | RA109E |
| | 10月 | ・第15戦日本GPでアラン・プロストがドライバーズチャンピオン獲得 | | |
| | 11月 | ・マクラーレン・ホンダが16戦10勝 ・2年連続コンストラクターズチャンピオン獲得 | | |
| 1990 | 3月 | ・RA100Eエンジン供給 | McLaren-Honda MP4/5B | RA100E |
| | 10月 | ・第15戦日本GPでアイルトン・セナが2度目の ドライバーズチャンピオン獲得 | | |
| | 11月 | ・マクラーレン・ホンダ 16戦6勝 ・3年連続コンストラクターズチャンピオン獲得 | | |
| 1991 | 3月 | ・3.5ℓV12エンジンRA121Eをマクラーレンに供給 ・3.5ℓV10エンジンRA101EをTyrrell(ティレル)に供給 | McLaren-Honda MP4/6 Tyrrell-Honda 020 | RA121E RA101E |
| | 5月 | ・開幕戦アメリカGPから4連勝 | | |
| | 10月 | ・第15戦日本GPでアイルトン・セナが3度目の ドライバーズチャンピオン獲得 | | |
| | 11月 | ・最終戦オーストラリアGPでマクラーレン・ホンダ優勝 16戦8勝 ・マクラーレン・ホンダが 4年連続コンストラクターズチャンピオン獲得 | | |
| 1992 | 3月 | ・RA122E/Bエンジン供給 | McLaren-Honda MP4/7 | RA122E/B |
| | 11月 | ・最終戦オーストラリアGPでマクラーレン・ホンダ優勝 16戦5勝 ・マクラーレン・ホンダ コンストラクターズ選手権2位 ・アイルトン・セナ ドライバーズ選手権4位 ・1992年シーズンをもって参戦終了 | | |

*FIA:Fédération Internationale de l'Automobile(国際自動車連盟の略称)

| 第3期(2000年-2008年) 戦績153戦1勝 | | 2000年-2005年 エンジンの供給、車体の共同開発 2006年-2008年 エンジン・車体を含めたオールホンダとして参戦 | | |
|---------------------------|-----|---|--------------------------------------|---|
| 年 | 月 | トピックス | 参戦車両 | エンジン・パワーユニット (PU) |
| 1999 | 5月 | ・British American Racing(ブリティッシュ・アメリカン・レーシング(B・A・R))とのジョイントプロジェクトによりB・A・R HONDAとして2000年F1世界選手権参戦を決定 | | |
| 2000 | 3月 | ・3ℓ V10エンジンRA000EをB・A・Rに供給 | B・A・R Honda 002 | RA000E |
| | 6月 | ・開幕戦オーストラリアGPで4位 ・2001年シーズンよりJordan Grand Prix(ジョーダン・グランプリ)にエンジン供給を決定 | |  B・A・R Honda 002 |
| 2001 | 3月 | ・RA001Eエンジン供給 ・B・A・Rに加え、V10エンジンRA001Eをジョーダン・グランプリに供給 | B・A・R Honda 003 Jordan Honda EJ11 | RA001E RA001E |
| | | | |  Jordan Honda EJ11 |
| 2002 | 3月 | ・RA002Eエンジン供給 | B・A・R Honda 004 Jordan Honda EJ12 | RA002E RA002E |
| | | | |  Jordan Honda EJ12 |
| 2003 | 3月 | ・RA003Eエンジン供給 | B・A・R Honda 005 | RA003E |
| | | | |  B・A・R Honda 005 |
| 2004 | 3月 | ・RA004Eエンジン供給 | B・A・R Honda 006 | RA004E |
| | | | |  B・A・R Honda 006 |
| 2005 | 3月 | ・RA005Eエンジン供給 | B・A・R Honda 007 | RA005E |
| | 11月 | ・British American Tobacco Plc(ブリティッシュ・アメリカン・タバコ(BAT))との合弁会社BAR H Ltd.の株式を全額取得 | |  B・A・R Honda 007 |
| 2006 | 3月 | ・1968年以來のフルコンストラクター体制となったHonda Racing F1 Team(ホンダレーシングF1チーム)がRA106で参戦 | Honda RA106 | RA806E |
| | | ・2.4ℓ V8エンジンRA806E投入 | |  Honda RA106 |
| | | ・SUPER AGURI F1 TEAM(スーパーアグリ・エフワン・チーム)にRA806Eを供給、SA05に搭載し開幕戦バレーンGP参戦 | Super Aguri SA05 | RA806E |
| | 7月 | ・スーパーアグリ・エフワン・チーム、SA05を改良したSA06で第12戦ドイツGPに参戦 | Super Aguri SA06 | RA806E |
| | 8月 | ・第13戦ハンガリーGPで優勝(ジェンソン・バトン RA106) | | |
| 2007 | 3月 | ・RA807Eエンジン投入 | Honda RA107 Super Aguri SA07 | RA807E RA807E |
| | | | |  Honda RA107 |
| | | | |  Super Aguri SA07 |
| 2008 | 3月 | ・RA808Eエンジン投入 | Honda RA108 Super Aguri SA08 | RA808E RA808E |
| | | ・2008年シーズンをもって参戦終了 | |  Honda RA108 |

| 第4期(2015年-) | | 2015年-2021年 PU(パワーユニット)サプライヤーとして参戦 2022年からHRCによる技術支援 | | |
|-------------|-----|---|----------------------------------|---|
| 年 | 月 | トピックス | 参戦車両 | エンジン・パワーユニット (PU) |
| 2013 | 5月 | ・PU(パワーユニット)サプライヤーとしてMcLaren(マクラーレン)とのジョイントプロジェクトによる2015年 F1世界選手権参戦を発表 | | |
| 2015 | 3月 | ・1.6ℓ内燃エンジン(ICE)とエネルギー回収システム(ERS)を組み合わせたハイブリッドPUのRA615H供給 | McLaren-Honda MP4-30 | RA615H |
| | | | |  McLaren-Honda MP4-30 |
| 2016 | 3月 | ・RA616H供給 | McLaren-Honda MP4-31 | RA616H |
| | | | |  McLaren-Honda MP4-31 |
| 2017 | 3月 | ・RA617H供給 | McLaren-Honda MCL32 | RA617H |
| | 9月 | ・2017年シーズンをもってマクラーレンとのパートナーシップ終了 ・Scuderia Toro Rosso(スクーデリア トロ・ロソ)と2018年シーズン以降のPU供給合意を発表 | |  McLaren-Honda MCL32 |
| 2018 | 3月 | ・RA618H供給 | Toro Rosso STR13 | RA618H |
| | 6月 | ・Red Bull Group(レッドブル・グループ)と、Red Bull Racing(レッドブル・レーシング)に対する2019年シーズンから2年間のPU供給について合意 | |  Scuderia Toro Rosso Honda STR13 |
| 2019 | 3月 | ・RA619H供給 | Red Bull RB15 | RA619H |
| | 6月 | ・第9戦オーストリアGPでAston Martin Red Bull Racing(アストンマーティン・レッドブル・レーシング)が初優勝(マックス・フェルスタッペン) | Toro Rosso STR14 | RA619H |
| | | | |  Aston Martin Red Bull Racing RB15 |
| | | | |  Scuderia Toro Rosso Honda STR14 |
| 2020 | 3月 | ・RA620H供給 | Red Bull RB16 | RA620H |
| | | ・スクーデリア・トロ・ロソからScuderia Alpha Tauri Honda(スクーデリア・アルファタウリ・ホンダ)にコンストラクター名称変更 | AlphaTauri AT01 | RA620H |
| | 9月 | ・第8戦イタリアGPでスクーデリア・アルファタウリが初優勝(ピエール・ガスリー) | |  Aston Martin Red Bull Racing RB16 |
| | | | |  Scuderia AlphaTauri Honda AT01 |
| | 10月 | ・2021年シーズンをもってPUサプライヤーとしての参戦終了を発表 | | |
| | 12月 | ・Aston Martin Red Bull Racing(アストンマーティン・レッドブル・レーシング)がコンストラクターズ選手権2位を獲得し、マックス・フェルスタッペンがドライバーズ選手権3位 | | |
| 2021 | 3月 | ・RA621H供給 | Red Bull RB16B | RA621H |
| | 12月 | ・Red Bull Racing Honda(レッドブル・レーシング・ホンダ)22戦11勝でコンストラクターズ選手権2位 ・レッドブル・レーシング・ホンダのマックス・フェルスタッペンが10勝初のドライバーズチャンピオンを獲得 ・PUサプライヤーとしての参戦終了 | AlphaTauri AT02 | RA621H |
| | | | |  Red Bull Racing RB16B |
| | | | |  Scuderia AlphaTauri Honda AT02 |
| 2022 | 3月 | ・スクーデリア・アルファタウリとレッドブル・レーシングにPUを供給するRed Bull Powertrains(レッドブル・パワートレインズ)をHRCが組立・技術支援 | Red Bull RB18 AlphaTauri AT03 | RBPTH001 |
| | 11月 | ・Oracle Red Bull Racing(オラクル・レッドブル・レーシング)が22戦17勝でコンストラクターズチャンピオン獲得 ・オラクル・レッドブル・レーシングのマックス・フェルスタッペンがドライバーズチャンピオン獲得 | |  Oracle Red Bull Racing RB18 |
| | | | |  Scuderia AlphaTauri AT03 |
| 2023 | 3月 | ・オラクル・レッドブル・レーシングとスクーデリア・アルファタウリのチームパートナーとして、Honda RBPTH001を供給するHonda Red Bull Powertrains(ホンダ・レッドブル・パワートレインズ)へPUテクニカルサポートを行う | Red Bull RB19 AlphaTauri AT04 | Honda RBPTH001 |
| | 5月 | ・2026年からAston Martin Aramco Cognizant Formula One® Team(アストンマーティン・アラムコ・コグニザント・フォーミュラ・ワン・チーム)と2026年新レギュレーションに基づくPUを供給するワークスパートナーシップ契約締結に合意 | |  Oracle Red Bull Racing RB19 |
| | | | |  Scuderia AlphaTauri AT04 |