

«Είναι το γράμμα που έλκει την ψυχή περισσότερο απ' οτιδήποτε άλλο», μας λέει για το «ρω», ο Σωκράτης. Ισχυρίζεται μάλιστα, ότι είναι εκείνο που προάγει τη ροή κι οι λέξεις που το περιέχουν, αποκτούν θετική σημασία.

Όλα τούτα, μάλλον, δεν τα είχαν υπ' όψιν τους οι γενιές των μηχανικών που έκαναν την Honda παγκόσμιο μέγεθος και το Civic πελώρια επιτυχία. Το Civic, που ήρθε στην αυτοκινητική πραγματικότητα το καλοκαίρι του '72, ενώ το Type R, η πιο ισχυρή έκδοσή του, ένα τέταρτο του αιώνα αργότερα. Η πορεία του έκτοτε ήταν ολοένα επιταχυνόμενη. Η τελευταία έκδοση του συνεχίζει, emphatica, τούτη την παράδοση.



Η έλευση του Civic, ήταν κάτι παραπάνω από μια επιτυχία για την Honda. Αποδείχτηκε ένα εφελτήριο. Σε μια εποχή που η τιμή των υγρών καυσίμων άρχισε να γίνεται πρόβλημα, το Ιαπωνικό εργοστάσιο μας έφερε χαμηλό κόστος, αξιοπιστία και οικονομία κερδίζοντας δίκαια, εντυπώσεις, ουσία και σεβασμό.

Καθώς, για την Honda, οι δεκαετίες περνούσαν, χτίζοντας γερές και εκτεταμένες βάσεις, ήρθε η ώρα των προϊόντων αιχμής. Μετά το γιγάντιο NSX, εμφανίστηκε και το πιο γήινο Type R. Ήταν Αύγουστος του '97 και ζούσαμε ακόμα εποχές απλότητας. Λανσαρίστηκε χωρίς ηλεκτρικά παράθυρα, κλιματισμό, υδραυλικό τιμόνι. Πλην όμως κάτω από το καπώ, έκρυβε τμήματα από τις σπουδαιές, ανήσυχες φιλοδοξίες του Soichiro. Υπήρχε ένας ατμοσφαιρικός VTEC κινητήρας 1,6 λίτρου που στροφάλιζε μέχρι τις 9.000 σ.α.λ., αποδίδοντας 185 ίππους. Από τους πιο ισχυρούς που βρίσκονταν τότε στην παραγωγή με κριτήριο την ισχύ ανά λίτρο.

Τέσσερα χρόνια αργότερα στη δεύτερη γενιά, ο κυβισμός έφθασε τα δυο λίτρα, η ιπποδύναμη τους 215 ίππους, ενώ η παραγωγή από την Σουζούκα της μεταφέρθηκε στο

Swindon της Μ. Βρετανίας.



Οι δεκαετίες περνούσαν, ο κόσμος άλλαζε, η Honda γινόταν ο μεγαλύτερος κατασκευαστής κινητήρων εσωτερικής καύσεως του πλανήτη κι ανάμεσα σε άλλα θαυμαστά, μας παρουσίασε την τελευταία έκδοση του Type R. Το περσινό καλοκαίρι το είχε οδηγήσει στη Σλοβακία ο Δ.Χ. και μας είχε περιγράψει, αναλυτικά τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τη συμπεριφορά του στην πίστα.

Φέτος τον Μάιο το γνωρίσαμε στα ημεδαπά, σε διαφορετικές συνθήκες και έχουμε αρκετά να καταθέσουμε.

Στην Ελλάδα λοιπόν,

όπου δυο στοιχεία, μας αποκαλύπτουν το διττό του χαρακτήρα. Το πρώτο είναι η ίδια η ιδιαιτερότητα του αυτοκινήτου, η υψηλή ιπποδύναμη στους εμπρός τροχούς. Το δεύτερο η ιδιαιτερότητα των ημεδαπών δρόμων. Αναλυτικότερα: Όπου η επιφάνεια της ασφάλτου δεν έχει καλό συντελεστή τριβής, το Type R είναι ένα πολύ δύσκολο σύνολο. Σπινάρει, όταν οι ηλεκτρονικές ασπίδες είναι κατεβασμένες, χάνει τα μούτρα του, πας παντού, στο περίπου κι' αν δεν είσαι λεπταίσθητος σε πάει εκείνο. Είναι περισσότερο από σαφές ότι δεν μπορεί να βάλει τη δύναμη του κάτω, χάνει την ακρίβεια του και αν το προκαλέσεις πρέπει να είσαι προετοιμασμένος για εκπλήξεις. Εκδηλώνει μια νευρικήτητα σαν γάτα που την βρέχεις. Μοιραίο. Δεν το σχεδίασαν για να κυλά πάνω σε καθρέπτες.





...αυτή που βοηθάει στην καλύτερη απόδοση του Earth Dreams Technology (1.6) ...

...αυτή που βοηθάει στην καλύτερη απόδοση του Earth Dreams Technology (1.6) ...