

Συνεχίζουμε την περιήγηση στην παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία. Για το παρελθόν των εργοστασίων και την θέση τους στην Ελληνική αγορά και κοινωνία

Η περίπτωση Soichiro Honda είναι, κατά πάσα βεβαιότητα, μοναδική. Τα ιστορικά στοιχεία που συνηγορούν σε αυτό το συμπέρασμα είναι τα κάτωθι. Ξεκίνησε από το όραμα της δραστηριότητα κυρίως ενός ανθρώπου. Ναι αλλά και η περίπτωση Ford, κάπως έτσι είναι τα πράγματα θα μας πει ο αντίλογος. Ίσως, αλλά προφανώς είναι άλλο πράγμα η Αμερική των αρχών του 20ου αιώνα και άλλο πράγμα η καθημαγμένη, ταπεινωμένα συνθηκολογήσουν μεταπολεμική Ιαπωνία.



Όπως μαθαίνουμε από τα βιογραφικά του, ο πολυμήχανος Ιάπωνας, χωρίς να έχει κάποια θεωρητική κατάρτιση, χωρίς σπουδές, σχεδίασε και κατασκεύασε το 1949, κινητήρα εσωτερικής καύσης που τοποθέτησε σε σκελετό δικής του κατασκευής και η πρώτη μοτοσυκλέτα Honda, το Model D από το αρχιγράμμα Dream (όνειρο), ήταν γεγονός . Χρειάστηκε μόλις δέκα χρόνια για να αρχίσει τις πωλήσεις στη δύσκολη Αμερικάνικη αγορά, και αλλά πέντε, ώστε το 1964, να γίνει και να παραμείνει, ως τις μέρες μας και ποιος ξέρει μέχρι τότε, ο μεγαλύτερος κατασκευαστής μοτοσυκλετών στον κόσμο.

Ένα χρόνο νωρίτερα, το '63, λανσάρισε το πρώτο αυτοκίνητο, ένα μάλλον ασχημόπαπο στην όψη, ελαφρύ ημιφορτηγό, το T360 με ένα τετρακύλινδρο κινητήρα μόλις 358 κ.εκ. ασφαλώς κληρονομιά από τα δίκυκλα, με διπλούς εκκεντροφόρους επικεφαλής ο οποίος απέδιδε 30 ίππους.

Μόλις τέσσερις μήνες αργότερα, τον Οκτώβριο του '63, ήρθε και το πρώτο σπορ, επιβατικό όχημα. Ήταν το S 500. Εξοπλισμένο πάλι με έναν τετρακύλινδρο 492 κ.εκ. κινητήρα της ίδιας φιλοσοφίας, με δυο εκκεντροφόρους επικεφαλής, με τέσσερα καρμπυρατέρ, που περιστρεφόταν έως τις 9.500 σ.α.λ. απέδιδε 44 ίππους και περνούσε την κίνηση στους

πίσω τροχούς, με καδένα, σαν ένα μεγάλο δίκυκλο!. Η τεχνολογία, η ισχύς και η αξιοπιστία των κινητήρων ήταν ήδη μεγέθη απλησίαστα για τους Ευρωπαίους κατασκευαστές μοτοσυκλετών.



Το πρώτο σπορ αυτοκίνητο από την Honda, το S500. Έχουν περάσει περισσότερα από 51 χρόνια από την παρουσίαση του.

Είχε γκρεμίσει μια κραταιά βιομηχανική σχολή μέσα σε μια δεκαετία. Σε λίγο θα γινόταν απειλή και για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων, οι οποίοι με το N600 που πρωτοείδαμε το '67 μπορεί να χαμογελούσαν ειρωνικά, αλλά θα είχαν βάσιμους λόγους να αρχίσουν να ανησυχούν σαν πρωταντίκρισαν τη σειρά civic το '73.

Ένας προπολεμικός τραυματισμός

στέρησε τον Soichiro Honda, την όποια αγωνιστική προσωπική εξέλιξη, γεγονός προφανώς θετικό για το αυτοκινητικό γίγνεσθαι, καθότι πιλότοι και αναβάτες κορυφαιοί πολλοί, ελάχιστοι όμως εμπνευσμένοι μηχανικοί – κατασκευαστές. Έχοντας στο αίμα του το ανταγωνιστικό γονίδιο κατέβασε την νεοσύστατη εταιρεία του στο ανώτατο επίπεδο αγώνων, την F1, το '64. Μόλις έναν χρόνο αργότερα, τον Οκτώβριο του '65 στην πόλη του Μεξικού, η Honda RA272E με οδηγό τον Αμερικανό Richie Ginther, κατακτά την πρώτη νίκη για Ιάπωνα κατασκευαστή, όπως επίσης και την μοναδική μέχρι στιγμής με μονοθέσιο που είχε τοποθετημένο τον κινητήρα εγκάρσια! Και τι κινητήρα! Ένα 12 κύλινδρο διαμάντι σε διάταξη V, με εμπιερχόμενη γωνία 60 μοιρών, 1.495 κ.εκ. και ισχύος 230 ίππων. Το '65, να υπενθυμίσουμε!



Ο Soichiro είναι ο γιος του Soichiro Honda, ο οποίος ίδρυσε την Honda Motor Co., Ltd. το 1949. Ο Soichiro είναι ο γιος του Soichiro Honda, ο οποίος ίδρυσε την Honda Motor Co., Ltd. το 1949.



Ο Soichiro είναι ο γιος του Soichiro Honda, ο οποίος ίδρυσε την Honda Motor Co., Ltd. το 1949. Ο Soichiro είναι ο γιος του Soichiro Honda, ο οποίος ίδρυσε την Honda Motor Co., Ltd. το 1949.



Ο Soichiro είναι ο γιος του Soichiro Honda, ο οποίος ίδρυσε την Honda Motor Co., Ltd. το 1949. Ο Soichiro είναι ο γιος του Soichiro Honda, ο οποίος ίδρυσε την Honda Motor Co., Ltd. το 1949.



Ο Soichiro είναι ο γιος του Soichiro Honda, ο οποίος ίδρυσε την Honda Motor Co., Ltd. το 1949. Ο Soichiro είναι ο γιος του Soichiro Honda, ο οποίος ίδρυσε την Honda Motor Co., Ltd. το 1949.