



Honda Collection Hall

Van fietsmotor tot motorfiets

Automuseum | "Motegi" is een gehuchtje op zo'n anderhalf uur rijden van Tokio. Toch komen er jaarlijks vele tienduizenden mensen naartoe. Nabij Motegi is namelijk ook het "Twin Ring"-circuit te vinden. Dit circuit is in 1997 door Honda gebouwd om het "Indy Car" racen in Japan te introduceren. Bovendien is bij het circuit ook de "Honda Collection Hall" te vinden, waar de geschiedenis van het merk wordt getoond. Autozine nam een kijkje.

Wie de "Honda Collection Hall" binnentreedt, staat oog in oog met een groot rond kunstwerk. Het stelt een zuigerring voor. Dat is namelijk wat Soichiro Honda's eerste bedrijfje verkocht. Hij boekte er echter weinig succes mee en op 30 jarige leeftijd besloot Honda terug te gaan naar school om te leren hoe het echt moest.



Motorfietsen

Het eerste product van het bedrijf dat nu bekend is als "Honda", was een fiets met hulpmotor. De fiets stamt uit 1946 en gebruikte een oude generator van het leger als motor. Een jaar later volgde de eerste motorfiets, genaamd "Type A". Vanaf dat moment was het succes van Honda niet meer te stuiten. De "Type C" (1949) was al goed voor een overwinning in een race. "Type E" (1951) was de eerste motorfiets met viertaktmotor en daarmee zette Honda de trend van vernieuwende producten.



De motoren van Honda vonden hun weg naar industriële apparaten (1953) en vanaf 1958 ook in auto's. De Honda "N360" (rode auto links op de panoramafoto) was Honda's eerste grote verkoopsucces. De N360 werd aangedreven door een motorfietsmotor en was de eerste kleine auto met voorwielaandrijving. In de beginjaren concentreerde Honda zich op kleine auto's. Zelfs bedrijfsauto's waren aandoenlijk klein, getuige ook de "Vamos" die ondanks de legergroene kleur bedoeld was als vrijetijdsauto.



Honda's fascinatie met voertuigen stamt uit een bezoek aan het circuit op jonge leeftijd. Motorsport heeft daarom altijd een belangrijke rol gespeeld bij Honda. Vrijwel tegelijk met de eerste Honda personenauto, verscheen de eerste Honda raceauto. De bovenste verdieping van het museum is daarom geheel ingeruimd voor racemotoren en raceauto's. Het pronkstuk is de "Cooper T53 Climax" (1961) die volgens Honda mag worden beschouwd als de voorloper van de moderne Formule-1 auto.



Auto's

De Honda "Life" is de opvolger van de N360 en de eerste Honda met een vloeistofgekoelde motor in plaats van een luchtgekoelde motor. De naam "Life" wordt tot op de dag van vandaag in Japan gevoerd.



Met de "Accord" bood Honda ook een groter model aan. De versie uit 1976 had voor die tijd een uiterst geavanceerde techniek ("CVCC") om te voldoen aan de emissie-eisen van die tijd. In 1985 volgde de Accord Aerodeck die dankzij de gestroomlijnde vormgeving stil en zuinig was.



belastingvoordeel in Japan. Om aan alle eisen te voldoen (o.a. een motor van niet meer dan 660 cc) is de Beat relatief kostbaar en daarom nooit officieel in Europa ingevoerd. De Beat is een volbloed sportwagen met middenmotor en achterwielaandrijving.



In de jaren '80 en '90 boekte Honda ook succes met grotere en sportievere modellen zoals de "NSX" en "Legend". Het exemplaar dat hier wordt getoond is bij leven en welzijn door meneer Honda zelf als bedrijfsauto gebruikt tot hij hem aan het museum doneerde. Net als deze Legend zijn vrijwel alle auto's en motorfietsen uit de collectie rijklaar.

De auto die in Europa bekend is als "Jazz", wordt in Japan verkocht onder de naam "City". Dankzij een gulle gift van een tevreden klant, beschikt de Collection Hall over één van de weinige cabriolets die er van de City zijn gemaakt. De City Cabrio is de tweede cabriolet, na de S800 uit de jaren '60.

De meest recente modellen zijn de eerste Honda "Insight" (1999) en de "CR-X Del Sol". Deze auto's zijn destijds ook door Autozine getest; waarmee het einde van de wandelroute tevens het begin van het online tijdperk is.



Digitaal

Ook in het digitale tijdperk speelt Honda een prominente rol en wel met de baanbrekende robot genaamd "Asimo". Honda's doel met Asimo is om robots deel uit te laten maken van het huishouden. Een robot mag daarom niet bedreigend zijn en moet zich gedragen als een mens. Het eerste prototype stamt uit 1986 en is niet meer dan een paar mechanische benen. Vandaar ook de naam "Asimo", hetgeen vrij vertaald "ook benen" betekent.

De onbetwiste favoriet van de redactie is de sympathieke "Beat" (1991). Dit piepkleine (gele) sportwagentje is een zogenaamde "kei car" en komt daarom in aanmerking voor maximaal



van Honda op aansprekende wijze getoond. De collectie bestaat uit zo'n 3.000 objecten (incl. helmen, brochures, etc.), waarvan zo'n 50 auto's en 200 motorfietsen daadwerkelijk worden getoond. Bovendien is vrijwel alle documentatie in het Japans én Engels beschikbaar, waarmee Honda ook gastvrij is voor buitenlanders. Of om twee Honda-fans uit Amerika te citeren: "alleen de collectie van de souvenirwinkel maakt de reis al de moeite waard". ■

Gaandeweg kreeg Asimo steeds meer menselijke trekjes. 's Werelds meest geavanceerde robot kreeg een gezicht, werd kleiner en kon zich steeds vrijer bewegen. Twee keer per dag toont de laatste generatie van Asimo zijn kunsten in een eigen theater. Ook wie geen woord van de geheel Japanse presentatie verstaat, zal er zeker van onder de indruk zijn.



Conclusie

In het Japanse dorpje "Motegi" is een door Honda aangelegd circuit te vinden. Dit circuit is veel meer dan alleen een racebaan. Zoals de naam "Twin Ring" al aangeeft, bestaat het circuit uit zowel een ovaal als een traditioneel circuit. Binnen het circuit zijn vele attracties te vinden, die vooral bij kleine kinderen zeer in de smaak zullen vallen.

Voor de Honda-liefhebber is er de "Honda Collection Hall". In dit moderne, drie verdiepingen tellende pand worden het verleden, heden en de toekomst

