



Kurze Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, noch während der amerikanischen Besatzung, begann in Japan mit dem Wiederaufbau des Landes und schuf die Grundlagen seiner späteren wirtschaftlichen Macht. Es entstanden kleine, dynamische Unternehmen, die nach dem Vorbild der alten Clans strukturiert waren, in denen das Charisma des Anführers ein wesentliches Element für den Erfolg des gesamten Clans darstellte.

Einer der Industriekapitäne oder, besser gesagt, ein neuzeitlicher „Shogun“ war Soichiro Honda. Honda war noch keine 40 Jahre alt, als er 1946 beschloß, in der damals kleinen Stadt Hamamatsu das Honda Technical Research Institute (HTR) für die Erforschung und Produktion von Verbrennungsmotoren und Werkzeugmaschinen zu gründen. Der japanische Techniker war überzeugt, dass die Entwicklung des Motorsektors in allen Bereichen der erste Schritt war, um ein Land aus seiner Rückständigkeit herauszuführen.

In dem kleinen Werk von Hamamatsu begann Honda mit der Hilfe von etwa 10 Arbeitern die Produktion von Fahrrädern mit Hilfsmotor, indem sie Fahrradrahmen mit Zweitaktmotoren bestückten von denen Honda bei einer Versteigerung von alten Lagerbeständen aus dem Krieg erworben hatte. Die Fahrräder mit Hilfsmotor waren bald verkauft. Honda ging zur Herstellung eines eigenen 50 cm<sup>3</sup>-Motors mit der Kennzeichnung A über, der im Jahr 1947 auf den Markt kam.

In der Zwischenzeit wurde das Personal aufgestockt; Kiyoshi Kawashima, der 1973 Präsident von Honda werden sollte, trat in die Geschäftsführung ein. Diesem Finanzgenie ist die Gründung der Honda Motor Co.Ltd. mit einem Firmenkapital von einer Million Yen im September 1948 zu verdanken, die die Aktivitäten von HTR übernahm und ausweitete. In weniger als einem Jahr erreichte man in Japan mit dem Motor des Typs A einen Marktanteil von über 60 Prozent; ihm wurde der Motor Typ B zur Seite gestellt mit 90cm<sup>3</sup> Hubraum. In nur zwei Jahren war aus dem kleinen Werk in Hamamatsu ein solides Industrieunternehmen entstanden, das außer Fahrräder mit Hilfsmotor auch Dreiradwagen und Lieferwagen für den Transport von leichten Waren herstellte.

Im August 1949 konstruierte Honda Motors das erste Motorrad, das nach dem Zweiten Weltkrieg vollständig in Japan gebaut wurde. Es wurde Dream genannt und war ausgestattet mit einem 98cm<sup>3</sup> Motor mit 3 PS Leistung.

Der kalte Krieg zwischen der USA und der UdSSR, der Koreakonflikt, in den Japan direkt verwickelt war und die Angst vor einem dritten Weltkrieg zerrütteten das noch junge Wirtschaftssystem in Japan: Der japanischen Firma Honda drohte die Schließung.

Der Weitblick von Soichiro Honda verhinderte jedoch den Zusammenbruch. Honda vertraute auf die neuen und damals revolutionären Strategien des neu eingestellten Takeo Fujisawa und rettete damit nicht nur das Unternehmen, sondern verdoppelte sogar das Firmenskapital; im darauffolgenden Frühjahr nahm die Honda Motor Co. Ltd den Bau eines neuen Werks in Kamijyujo in Angriff, das 1950 in Betrieb genommen wurde.

1951 mit der Dream E begann die Neuauflage eines eigen entwickelten Motorrades. Der frühere Zweitakter wurde durch einen Einzylinder-Viertaktmotor mit 146cm<sup>3</sup> Hubraum ersetzt. Der Erfolg übertraf die Erwartungen. Es entstand ein neues Werk in Saitama.

Die entwickelte Club F wurde mit einer Stückzahl von 6500 pro Monat zum Verkaufsschlager und erreichte sehr schnell damit einen Anteil von 70 Prozent an der japanischen Motorradproduktion. Trotz des gewaltigen kommerziellen Erfolges ruhte sich Honda nicht auf seinen Lorbeeren aus, sondern suchte nach weiteren Absatzmöglichkeiten. Er unternahm Reisen in die USA und Europa und schloß die Reise mit dem Besuch der Tourist Trophy auf der Isle of Man ab, wo Honda die Gelegenheit wahrnahm, die besten Motorräder der Welt im Einsatz zu studieren.

1959 präsentierte Honda bei eben der Trophy seine neuen Grand-Prix-Zweizylindermodelle mit 125cm<sup>3</sup> -Viertaktmotor, vier Ventilen pro Zylinder und zwei obenliegenden Nockenwellen. Der Motor leistete 18,5 PS bei 14000 U/min . Das Getriebe verfügte über sechs Gänge. Überraschend platzierten sich die Maschinen unter den ersten 10.

Die Kluft zu den etablierten Maschinen der Marken MV, MZ und Ducati schien noch zu groß um vorne dabei zu sein. Doch bereits im darauffolgenden Jahr ließ sich der japanische Herausforderer kaum noch ignorieren: Honda stellte bei der Trophy ein Zwölf-Mann-Team auf. An den Start gingen 250 cm<sup>3</sup> Vierzylindermaschinen, deren 16-Ventil-Viertaktmotor zwei obenliegende Nockenwellen hatte und 40 PS bei 13000 U/min leistete. Es reichte nicht zum Sieg aber sie verschafften sich Anerkennung im vorderen Feld.

Der Durchbruch für Honda kam 1961 als sie in der 250er und 125er Klasse gewannen. Die MV-Maschinen konnten in allen Klassen außer der Halbliterklasse, in der Honda nicht antrat, geschlagen werden. Honda war nunmehr aus dem Rennsport nicht mehr wegzudenken.

