

سوئیچیر و هوندا

Soichiro Honda



سوئیچیرو هوندا ۱۷ نوامبر سال ۱۹۰۶ در شهر یاماهاگیاشی ژاپن دیده به جهان گشود. پدرش نعلبند و مادرش یک بافنده بود. شاید بتوان منشأ روح ماجراجو و اراده هوندا در راه کاوش و گسترش فن آوری های بدیع را در کودکی اش یافت چرا که به دلیل بضاعت مالی ناکافی از همان دوران روحیه تلاشگری در وی نهادینه گشت و گرایش به ابزار و اسباب مکانیکی در کنار پدری که علاوه بر حرفه اصلی اش مهارت های مختلفی را تجربه کرده بود شکل گرفت. هوندا خیلی زود آموخت که چگونه از اجزاء اضافی ماشین های مزرعه برای خودش اسباب بازی بسازد. کمی بعد کار در فروشگاه دوچرخه فروشی، وی را با تعمیر

دوچرخه آشنا ساخت.

هوندا در پانزده سالگی مدرسه را نیمه کاره رها کرد، به جستجوی کار وارد شهر توکیو شد، و در ۱۹۲۲ به عنوان شاگرد در یک تعمیرگاه مشهور اتومبیل به نام آرت شوکای^۱ مشغول گردید. او به هدف این که روزی خودش بتواند کسب و کار مشابهی راه اندازی کند شش سال در آنجا ماند و اندک اندک بدل به یک مکانیک قابل و مورد اعتماد شد و اختصاصاً روی اتومبیل آرت دایملر کار کرد. هنگامی که شینیچی ساکی باهارا^۲ برای اولین بار در سورومی^۳ ماشین را در مسابقه شرکت داد و برنده شد کسی که در کنارش در نقش مکانیک همکاری کرد، سوئیچیرو هوندا ۱۷ ساله بود. با کار روی اتومبیل های مرسدس، لینکلنز و دایملر، تجربه هوندا را به موازات بلند پروازی اش فزونی یافت. چهار سال پس از نخستین مسابقه، هوندا اولین فروشگاه آرت شوکای خود را در شهر اوموماتسو افتتاح کرد.

سال های بعد ایده های منحصر به فرد هوندا صنعت موتور سیکلت و خودروی ژاپن را در دگرگون نمود، در حالی که غایت مقصد وی نه در ژاپن که در مکانی فراتر از مرزهای جغرافیایی کشورش قرار گرفته بود. «ایمان دارم که قادرم در بازار جهانی توفیق یابم، پس آن زمان تمام بازار ژاپن نیز به خودی خود از آن من خواهد بود».

هوندا سپس طراحی جدید خود را برای رینگ پیستون در سال ۱۹۲۸ ایجاد نمود و پس از دو سال بررسی و تصحیح طرح مذکور موفق شد تا قراردادی مبنی بر ساخت یک سری تأسیسات برای شرکت تویوتا منعقد سازد، گرچه خیلی زود طی جنگ دوم جهانی آن تأسیسات تولید رینگ پیستون تخریب گردید.

در این مقطع هر چند با یک بازار ورشکسته از جنگ، ژاپن دست به گریبان قحطی سوخت و کمبود نقدینگی شده بود، اما نیاز به اسباب حمل و نقل همچنان انکارناپذیر می نمود.

هوندا با استفاده از امکانات محدود، یک موتور محرکه را به دوچرخه ضمیمه نمود و به این ترتیب وسیله حمل و نقلی ارزان و کارآمد ابداع کرد و نام «شرکت پژوهشی هوندا با مسئولیت محدود» را جهت تشکیلات خود برگزید.

علی رغم نام پرطمطراق گروه، مکان ابتدایی آن تنها یک خانه چوبی بود که هوندا و همقطارانش دوچرخه ها را همان جا به موتور مجهز می کردند. بالاخره در ۲۴ سپتامبر ۱۹۴۸ شرکت هوندا رسماً بنیان گذاری شد (البته اولین نمونه موتور سیکلت از یک سال قبل به نام A-TYPE به بازار عرضه گردیده بود). و برای تولید انبوه موتورسیکلت های کم ظرفیت فعالیتش را با به کارگیری کارگران ژاپنی ادامه داد. هوندا تمامی نیروی خود را معطوف بخش مهندسی نموده و با کمک تجارب چندین ساله زامنش را

وقف مطالعه کرد. به این سبب مدیریت شرکت را موقتاً به تاکئو فوجی ساوا^۴ همکار و دوست نزدیکش سپرد.

حاصل این تمرکز و توجه و نیز تلاش و مشارکت تاکئو فوجی ساوا، موتورسیکلت جدید ۹۸ سی سی بود که دریم^۵ نام گرفت.

طرف سال های آتی کار هوندا و فوجی ساوا بارها دستخوش نوسان شد ولی این دو مرد جسور باور داشتند که برای رشد راهی جز مخاطره وجود ندارد. وقتی موتورسیکلت Jūno در آستانه ورشکستگی قرار گرفت، واکنش هوندا برگزاری برنامه مسابقه توریست تروفی^۶ بود که سرانجام نام هوندا را به یک برند بین المللی بدل گردانید. سوئیچیرو هوندا پنج سال صرف کرد تا نهایتاً در مسابقه Isle of man^۷ دو سال بعد در TT عنوان نخست را گرفت.

در ۱۹۶۳، ۷۱۲ با ظرفیت ۱/۵ لیتر توسط هوندا و مهندسین شرکت جهت رقابت فرمول ۱ طراحی شد. پس از سه سال هوندا با موتور ظرفیت ۱/۰ لیتر وارد رقابت های فرمول ۲ شد و جک برادهام که یازده رقابت پیاپی را برد، قهرمان فرمول ۲ گردید. در همان سال یعنی ۱۹۶۶ هوندا کمک کرد تا برادهام برای سومین بار قهرمان فرمول ۱ نیز بشود و خودش به عنوان بهترین سازنده موتور سیکلت در همه پنج کلاس دست پیدا کرد.

سال بعد جان سورتیس^۸ جایزه بزرگ فرمول ۱ ایتالیا را از آن خود گردانید که آغازی بر پیروزی هوندای جدید با ظرفیت ۳/۰ لیتر هم به شمار می رفت. همچنین اولین محصول خودروی هوندا در سال ۱۹۶۳ به نام وانت پیک آپ با ۴ نوع مختلف بدنه و موتور ۳۶۰ سی سی (T۳۶۰) روانه بازار گشت.

شرکت که از ۱۹۵۸، واحد تولید موتورسیکلت خود را در ایالات متحده آمریکا راه اندازی نموده بود، با ارائه خودروی Civic^۹ در این کشور جای پای خود را مستحکم کرد، خصوصاً با بروز بحران انرژی در سال های دهه هفتاد که بر کل اقتصاد دنیا تأثیر گذار، قیمت خودرو کاهش یافت، در این حال هوندا با خودروی CVCC^{۱۰} با مصرف پائین بنزین با استقبال مواجه گردید. که ثمره این توفیق در ۱۹۸۲ تأسیس کارخانه تولید اتومبیل و مرکز تحقیق و توسعه هوندا در اوهایو و به دنبال آن کارخانه دیگری در ۱۹۸۶ در اونتاریو کانادا بود.

با طراحی سیستم فرمان ۴ چرخ و تعبیه کیسه هوا در خودروی هوندا مدل Acura سال ۱۹۸۷ سالی حائز اهمیت از لحاظ ایمنی و پیشرفت فن آوری شرکت شمرده می شد.

در ۱۹۸۹ یک مکتب فکری بر استراتژی هوندا مطرح گردید و استدلال شد که موفقیت هوندا حاصل توجه بر مدیریت در فن آوری موتورهای احتراقی بوده است. اکنون از شیوه ورود هوندا به بازار آمریکا طی دهه ۶۰ در قالب یک موردکاوی^{۱۱} در بسیاری مدارس بازرگانی جهان بهره برده می شود.

سوئیچیرو هوندا در ۱۵ اوت ۱۹۹۱ در اثر نارسایی کبد درگذشت. امروزه هوندا یک شرکت مهندسی و تولید موتور در ژاپن محسوب می شود و گرچه از سازندگان معتبر و شاخص انواع اتومبیل و موتور سیکلت است اما فهرست طولبی از سایر محصولات را از جمله کامیون، روبات، جت و موتور جت، قایق، خنثاتورهای الکتریکی، موتور دریایی، ابزار چمن زنی و باغبانی و بعضاً هوانوردی را فراوری می نماید و با تولید سالانه ۱۴ میلیون موتور احتراقی، هوندا بزرگترین سازنده موتور جهان به شمار می رود.

- ۱. Art Shokai
- ۲. Shimichi Sakibahara
- ۳. Tsurumi
- ۴. Takeo Fujisawa
- ۵. Dream
- ۶. Tourist Trophy
- ۷. John Surtees
- ۸. Case Study

