

Các kiểu xe Honda ở miền Nam & thế giới trước '75



Trong bối cảnh thị trường xe 2 bánh gắn động cơ vào thập niên 1950, đa số các loại xe sử dụng tại miền nam Việt Nam được nhập từ Âu Châu: Vespa, Lambretta, Puch, Mobylette-Motobécane, VéloSolex, các loại xe gắn động cơ Sachs như Goebels, Phénix... Một phần do độ tin cậy vào hàng hoá của Âu Châu sản xuất, một phần nghi ngờ vào độ bền những sản phẩm Nhật Bản sản xuất sau Thế Chiến thứ hai 1939-1945.

Thật ra hàng hoá Nhật Bản sản xuất sau 1945 đáp ứng lại nhu cầu tiêu dùng, tuy không bền chắc bằng những sản phẩm của Âu Châu, nhưng được sản xuất hàng loạt với giá rẻ. Qua thập niên 1950, công nghệ hàng tiêu dùng Nhật Bản đã đạt được tiêu chuẩn quốc tế, nhưng với những nghi ngờ xấu còn lại của người tiêu thụ trong nước, nên những mặt hàng Âu Châu vẫn còn chiếm lĩnh thị trường Việt Nam. Trong khi các nước Đông Nam Á như Thái Lan, Malaysia, Cam Bốt đã tiêu thụ hàng hoá Nhật như máy thu thanh radio, máy ảnh, máy ghi âm, máy kéo... và xe máy Nhật.

Sơ lược về những xe máy Honda 50cc đầu tiên

Ý tưởng sản xuất một xe máy 50cc mới (3.1 cu in) đã được hình thành vào năm 1956, khi Soichiro Honda và Takeo Fujisawa của Honda Motor viếng thăm Đức Quốc (Cộng Hoà Liên Bang Đức, hay Tây Đức lúc ấy) mà họ đã chứng kiến sự phổ biến của xe gắn máy, và xe máy hạng nhẹ. Soichiro Honda chú tâm vào nắm vững kỹ thuật, và cũng là lãnh đạo sản xuất của công ty, luôn luôn có con mắt hướng tới chiến thắng trên đường đua, trong khi đối tác thân cận của ông ta là Fujisawa, một người chuyên về tài chính và kinh doanh, cùng nhau hợp tác bán hàng, và cùng xây dựng chiến lược nhằm thống trị thị trường, và hoàn toàn tiêu diệt đối thủ cạnh tranh với Honda Motor. Fujisawa đã suy nghĩ về một chiến lược mở rộng dài lâu, và không giống như các công ty sản xuất xe máy khác của Nhật Bản, chỉ đơn giản là đẩy mạnh sản xuất để thu lợi nhuận trong sự bùng nổ kinh tế tại Nhật Bản thời hậu chiến.

Một xe gắn máy nhỏ có hiệu suất cao là trọng tâm kế hoạch của Fujisawa. Người tiêu dùng trong thời hậu chiến ở Châu Âu thường khi di chuyển thì trước tiên, họ đi từ một chiếc xe đạp với một động cơ kẹp theo trên khung xe, sau đó họ mua một chiếc xe scooter, rồi tiếp sau đó là một chiếc xe hơi tí hon, và liền sau đó một chiếc xe ô-tô nhỏ và cứ như thế đi lên; Fujisawa thấy chiếc xe máy không phù hợp với kích thước một người trung bình, và ông đã nắm lấy cơ hội để thay đổi điều đó. Lúc ấy Soichiro Honda mệt mỏi cứ nghe Fujisawa lải nhải nói về ý tưởng chiếc xe máy mới của mình. Ông Honda đến châu Âu để giành chiến thắng cuộc đua xe ở Isle of Man TT và muốn suy nghĩ về những thứ khác. (Về ông Takeo Fujisawa, mời xem bài Honda N360 trên blog).



Chiếc xe máy Kreidler K50 đời 1954 của Đức Quốc là nguồn cảm hứng của Takeo Fujisawa, người đã thúc đẩy Soichiro Honda nhắm vào thị trường xe máy nhỏ dựa trên kiểu xe này – rẻ tiền và dễ bán – Honda đã chinh phục thế giới.

Fujisawa và Honda đã đến thăm những phòng trưng bày xe Kreidler và Lambretta, Fujisawa cũng như những người khác, đã chủ tâm nghiên cứu các loại xe gắn máy. Fujisawa cho biết thiết kế các kiểu xe này “không có tương lai” và sẽ không bán chạy. Khái niệm của ông là một xe 2 bánh cho tất cả mọi người, một kiểu xe sẽ thu hút cả những quốc gia đã phát triển, và đang phát triển, ở đô thị và nông thôn. Cổ xe máy mới cần có công nghệ đơn giản để tồn tại ở những nơi mà không cần đến phải cập nhật hoá kỹ thuật, và dựa vào các công cụ tiên tiến, hoặc các phụ tùng thay thế. Lỗi than phiền của người tiêu dùng phổ biến là tiếng ồn của động cơ, độ tin cậy kém, đặc biệt là trong các phụ tùng điện, và khó khăn chung của việc sử dụng sẽ phải được giải quyết.

Honda là một Công ty lớn đang phát triển lớn hơn, nó cần một sản phẩm hấp dẫn đại chúng có thể được sản xuất trên quy mô rộng lớn. Thiết kế chiếc xe phải được sắp xếp ra trước khi bắt đầu sản xuất, vì nó sẽ thật tốn kém để sửa sai các vấn đề trong một số lượng lớn khi đã đưa vào quy trình sản xuất. Loại xe scooter gần như phù hợp với dự án, nhưng quá phức tạp để duy trì đối với các nước đang phát triển, và kích cỡ các bánh xe scooter nhỏ bé phô ra sự yếu kém trên những con đường xấu, vì bảo trì sơ sài, hoặc gần như không tồn tại. Một trong những yêu cầu mà Fujisawa đã quan niệm rằng: chiếc xe có thể được lái bằng một tay trong khi tay kia mang theo một khay mì soba, Fujisawa nói với Honda: “Nếu ông có thể thiết kế một chiếc xe máy nhỏ, cỡ 50 cc với một tấm bửng che dầu động cơ, những ống dẫn và các dây bên trong, tôi có thể bán nó. Tôi không biết có bao nhiêu cửa hàng mì soba ở Nhật Bản, nhưng tôi đặt cược với ông rằng mỗi cửa hàng sẽ muốn có một xe như thế để làm việc giao hàng ! ”..”



Những xe Honda đầu tiên xuất hiện trên thị trường Hoa Kỳ: trong hình là Honda Super Cub C100 và Sport C110

Một khi đã quan tâm đến, Soichiro Honda bắt đầu phát triển kiểu xe Super Cub khi trở về Nhật Bản. Năm sau Honda cho ra một mô hình thử nghiệm để Fujisawa xem mà phù hợp với những gì ông ta đã có trong tâm trí, Fujisawa tuyên bố sẽ bán được 30.000 chiếc xe hàng tháng trên doanh thu hàng năm, 30.000 xe là một nửa số xe 2 bánh của toàn thể thị trường bán ra hàng tháng tại Nhật Bản. Mục tiêu của ông ta là xuất cảng trên một quy mô chưa bao giờ có thể hình dung được trong những rối loạn kinh tế thời hậu chiến ở Nhật Bản, khi những nỗ lực thương mại ngăn chặn hầu hết các Công ty được quản lý thông qua Công ty thương mại nước ngoài. Honda sẽ phải thành lập Công ty con ở nước ngoài của họ để cung cấp các dịch vụ cần thiết, cùng những phụ tùng thay thế được phân phối trong một nước lớn như ở Hoa Kỳ. Đó là việc Công ty American Honda Motor Company được thành lập vào năm 1959. Năm 1961 một mạng lưới bán hàng được thành lập ở Đức, sau đó tại Vương Quốc Bỉ, và Vương quốc Anh vào năm 1962, và sau đó ở Pháp vào năm 1964.



Honda Juno, một xe tay ga đầu tiên của Honda Motor Co.Ltd. ra đời năm 1954 với động cơ 4 thì 189cc (kiểu K) và 220cc (kiểu KA và KB) nhằm cạnh tranh với các xe Fuji Rabbit và Mitsubishi Silver Pigeon

Honda Juno là xe scooter đầu tiên sử dụng nhựa polyester, sợi thủy tinh, hoặc nhựa cứng (FRP) trên thân xe, và mặc dù việc sản xuất xe Juno đã dừng lại vào năm 1954 do kết quả của vấn đề tài chính, và lao động, Honda Motor vào thời điểm đó, Fujisawa tiếp tục khuyến khích nghiên cứu kỹ thuật đúc nhựa polyester, và những nỗ lực đó là thành quả cho xe Super Cub. Tấm bưng chắn xe gắn máy mới sẽ làm bằng polyethylene, là chất nhựa được sử dụng rộng rãi nhất, giảm trọng lượng hơn nhựa cứng FRP, nhưng nhà cung cấp phụ tùng của Honda trước đây đã không bao giờ làm việc đúc nhựa lớn như vậy, vì thế việc đúc nhựa phải do Honda tự làm lấy.

Xe Super Cub là chiếc xe máy đầu tiên sử dụng một tấm bưng đúc bằng nhựa. Sử gia về xe máy Clement Salvadori đã viết rằng: tấm chắn nhựa phía trước đã “có lẽ đó là đóng góp lớn nhất của xe Cub; tấm bưng nhựa đã làm công việc tương tự như kim loại với chi phí rẻ ra thấp hơn”. Các kỹ thuật phát triển trong chương trình đua xe tại Isle of Man TT thật quan trọng, để trọng lượng xe gắn máy mới nhẹ, thực hiện cỗ máy 3,4 kW (4,5 hp) 50cc bốn thì Honda tại nơi mà các động cơ đầu tiên của Công ty được chế tạo một thập kỷ trước đó, một “bản sao khá chính xác” của động cơ Tohatsu 50cc hai thì, loại động cơ thặng dư sau thời chiến

mà Honda đã bán ra như xe đạp gắn động cơ phụ trợ, loại động cơ chỉ có sức mạnh 0,37-0,75 kW (0,5-1 hp). Cổ máy bốn thì đầu tiên của Honda vào năm 1951 cho kiểu xe Type E, có nhiều mã lực hơn một chút, so với xe Super Cub, với 3.7 kW (5 mã lực), với gần gấp ba lần dung tích máy với 146 cc (8.9 cu in)..



Một vài kiểu xe Honda nhỏ trong đầu thập niên 1960 với động cơ 4 thì OHV

Để sản xuất chiếc xe máy mới, Honda đã xây dựng một nhà máy mới với 10 tỉ đồng ¥ ở Suzuka, Mie Prefecture, năng suất chế tạo của nhà máy đến 30.000 chiếc xe, và với hai ca, đạt đến 50.000 xe Super Cubs mỗi tháng. Nhà máy sản xuất được phỏng theo mô hình dây chuyền sản xuất xe Volkswagen Beetle tại Wolfsburg, Đức Quốc. Trong thời điểm này, các kiểu xe hàng đầu của Honda chỉ bán ra được khoảng từ 2.000 đến 3.000 xe mỗi tháng, và những quan sát viên nghĩ rằng chi phí của nhà máy mới quá lớn và quá mạo hiểm. Edward Turner của Công ty xe máy BSA Anh Quốc đã thăm viếng Nhật Bản để xem ngành công nghiệp xe máy trong tháng 9 năm 1960 cho biết: việc đầu tư mới với kích thước của nhà máy Suzuka “cực kỳ nguy hiểm”, bởi vì thị trường xe máy ở Hoa Kỳ đã đến mức quá tràn đầy. Khi hoàn thành vào năm 1960, nhà máy Suzuka là nhà máy sản xuất xe máy lớn nhất trên thế giới, và là một mô hình cho các cơ sở sản xuất hàng loạt của Honda trong tương lai. Nền kinh tế quy mô đã đạt được tại nhà máy Suzuka cắt giảm 18%

so với chi phí sản xuất cho mỗi chiếc Super Cub, khi nhà máy Suzuka được chạy hết công suất, nhưng trong một thời gian ngắn, vẫn đề tồn kho dư thừa buộc Honda phải đổi mặt, khi nhà máy vừa mới đi vào hoạt động trước khi việc bán hàng, và mạng lưới phân phối đầy đủ được sắp xếp ổn định..



Honda Super Cub C50 động cơ OHC được bán ở Pháp vào giữa thập niên 1960, một cuộc cách mạng lớn trong công nghệ xe máy: Honda dùng nhựa polyethylene trong quy trình sản xuất – giảm trọng lượng xe và giá thành hạ.

Thị trường xe máy Honda ở Đông Nam Á:

Từ năm 1948, Honda Motor đã có ý định khai triển thị trường xe ra ngoài nước Nhật – một thị trường quốc tế - Honda đã xuất cảng sang Philippines những kiểu xe Dream đầu tiên vào tháng mười năm 1952, và tháng mười một cùng năm, Soichiro Honda đặt chân lần đầu tiên đến Hoa Kỳ. Soichiro vừa đi nghiên cứu thị trường, vừa mua máy công cụ để sản xuất cơ phận đem về Nhật.

Với sự cộng tác và điều hành tài chính cùng sự khuếch trương đại hạ giá của ông Takeo Fujisawa, Soichiro Honda mở Công ty American Honda Motor Inc. vào tháng sáu năm 1959. Một cộng tác viên khác của Soichiro, ông Kihachiro Kawashima lại cố võ cho việc mở thị trường sản phẩm Honda ở Malaysia, nhưng Soichiro quyết định chuyển ông ta đến làm việc ở Hoa Kỳ..



Honda Sport C110 - động cơ 49cc 4 thì OHV, hộp số gồm 3 số chân, tốc độ 80 Km/giờ.



Honda C114, một kiểu biến cải từ xe C110 với ống pô thấp



Honda CT105 kiểu chạy đường đất, với động cơ 54cc 4 thì OHV, bộ ly hợp tự động, hộp số gồm 3 số và có thể leo độ dốc 45%.

Honda Malaysia được thành lập vào năm 1958 khi một Doanh nhân chuyên nghề buôn bán xe cũ, ông Loh Boon Siew đã thấy những chiếc xe Honda Super Cub bán tại Hoa Kỳ, ông ta liên lạc với Soichiro Honda, và được chấp thuận mở một chi nhánh Honda ở Malaysia, một cơ xưởng lắp ráp xe Honda ở Penang được thành lập, và những chiếc Super Cub đầu tiên gọi là *Kapchai Cub* (xe Cub nhỏ) hay là *Boon Siew Honda*.

Honda Thailand được thành lập vào năm 1964, nhập cảng xe máy, và những máy phát điện Honda, sau khi Soichiro Honda thành lập các xưởng lắp ráp xe máy ở Taiwan và Nam Hàn, Honda Thailand được mang tên Asian Honda, cơ sở chính của Honda ở Đông Nam Á. Năm 1965, Honda Thailand khai trương cơ xưởng chế tạo xe máy, và các sản phẩm khác của Honda, những chiếc Honda Super Cub chế tạo tại Thái Lan xuất xưởng vào năm 1967.

Honda bán xe máy ở Indonesia vào năm 1963, tuy nhiên mãi đến năm 1971, Honda chính thức mở cơ xưởng sản xuất xe máy Honda nội địa..



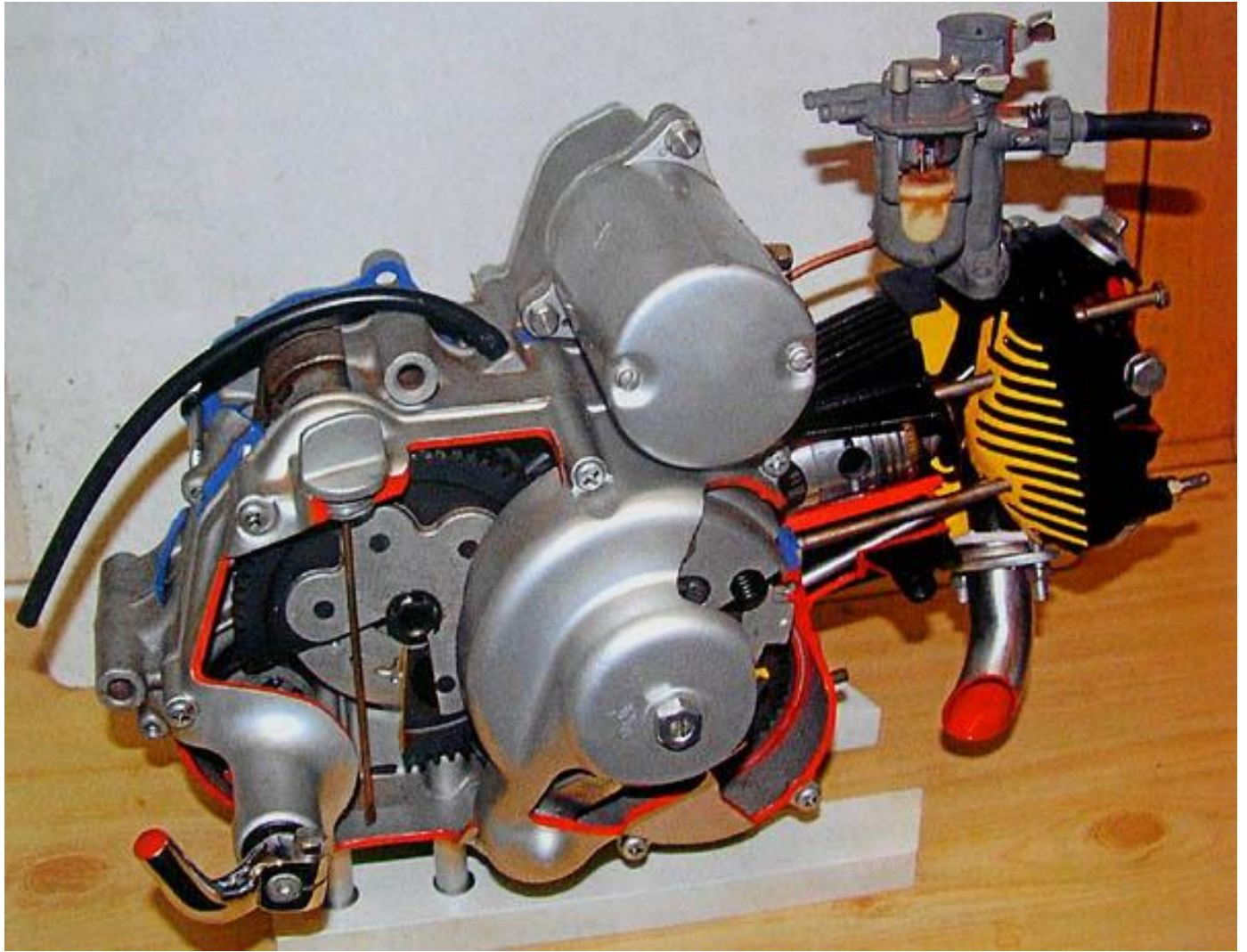
Một nhân viên Hoa Kỳ trên chiếc Honda C110 tại ngã tư Bùi Viện - Đề Thám, Sài Gòn (góc phải trong hình).

Riêng về thị trường Đông Dương - Việt Nam, Cam Bốt và Lào – vẫn còn ảnh hưởng là thuộc địa cũ của Pháp nên các loại xe máy sử dụng tại miền nam Việt Nam được nhập cảng từ Châu Âu mãi cho đến khi những chiếc Honda xuất hiện trên đường phố bởi những Thiện nguyện viên Mỹ đến làm việc mang theo trong đầu thập niên 1960. Sau đó vào năm 1965, chính phủ VNCH nhập cảng những xe Honda 50cc đầu tiên cho quân nhân, và công chức mua trả góp. Hai nước Cam Bốt và Lào nhập vào thị trường nội địa qua ngã Honda Thailand và Nhật Bản. Vì thời cuộc chiến tranh, và thời bao cấp bị cấm vận qua đến thời kỳ “đổi mới” 1986, cho đến khi khối Cộng Sản Đông Âu sụp đổ, Honda chính thức thành lập tại Việt Nam vào năm 1996, và mở nhà máy sản xuất xe Honda vào năm 1997.

Dòng xe Honda tại Việt Nam 1960-1970:

Thoạt đầu được nhập cảng từ những Thiện nguyện viên Mỹ làm việc, những chiếc Honda này là loạt xe mà Honda American Motor Inc. đã nhập vào Hoa Kỳ từ năm 1958, khi ông Soichiro Honda quyết định chinh phục thị trường xe máy ở Mỹ Châu. Những xe Honda này được gắn cổ máy 4 thì OHV (OverHead Valves = những van đóng mở buồng đốt được vận hành từ cốt máy, và truyền động qua các thanh đĩa thép lên đầu máy) nên nghe được tiếng khua những thanh đĩa xành xạch khi nổ máy..





Cỗ máy 4 thì Honda OHV (OverHead Valves) với 2 thanh đũa truyền động đóng mở van trên đầu máy, hình bên dưới cho thấy một thanh đũa truyền động nằm dưới lòng xi-lanh và pít-tông, gần ống pô xả khói.

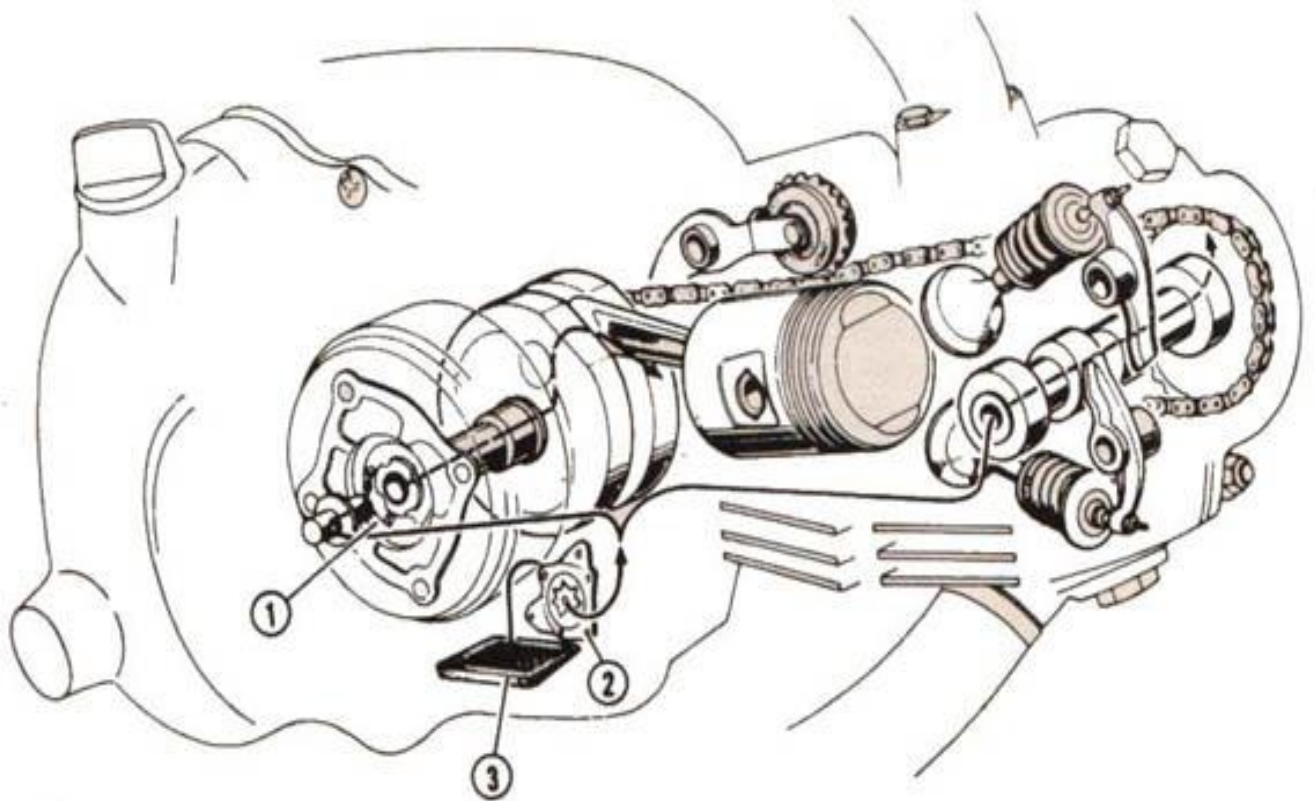
Khác với dòng xe máy Âu Châu còn mang hình dáng chiếc xe đạp gắn động cơ, những chiếc xe Honda có thiết kế như xe mô-tô với dung tích máy lớn hơn, hình dáng hài hoà và dáng vẻ bền chắc hơn. Tuy nhiên người tiêu thụ vẫn còn hoài nghi về phẩm chất xe máy Nhật trong thời gian đầu, khi xe Honda được chính thức nhập cảng vào miền nam Việt Nam qua chương trình mua xe trả góp của chính phủ VNCH dành cho công chức và quân nhân phục vụ trong nước..



Vài hình ảnh xe Honda trên đường phố Sài Gòn xưa

Những chiếc Honda sử dụng tại Việt Nam do các Thiện nguyện viên Mỹ mang đến là những chiếc xe với bộ máy OHV có tiếng khuya xạch xạch của các van mở đóng buồng đốt khi xe chạy. Những kiểu xe đầu tiên là Honda C-100 và C-110, 2 kiểu xe này với động cơ 50cc 4 thì, không xài xăng pha nhớt như các kiểu xe máy 2 thì nhập cảng từ Châu Âu. Honda CA-100 hay C-100 có bộ ly hợp tự động, hộp số gồm 3 số đạp chân và khởi động máy cũng bằng bàn đạp, còn kiểu Honda C-102 có bộ khởi động máy bằng bình điện 6 volts, và nút bấm khởi động máy trên tay lái, hai kiểu Honda này rất hợp với phụ nữ vì bình xăng thiết kế dưới yên ngồi nên tại Việt Nam gọi là Honda Dame (Dame = tiếng pháp có nghĩa là phụ nữ). Honda C-110 với bình xăng phía trước yên xe nên dành cho đàn ông và ống xả khói vất lên cao bên phải, bộ ly hợp tay với hộp số gồm 3 số chân. Những kiểu xe Honda gắn động cơ OHV là thành quả của chiến dịch đại hạ giá “You meet the nicest people on a Honda” tại Hoa Kỳ trong đầu thập niên 1960. (Xem bài Honda Super Cub tại Việt Nam).





50-70 cc lubricating system: (1), centrifugal oil filter, (2), oil pump; (3), filter screen

Cỗ máy Honda 4 thì OHC (OverHead Cam) với bộ van đóng mở buồng đốt cùng trục cam nằm trên đầu máy, hệ thống được vận hành từ trục cốt máy qua dây sên nằm bên cạnh lòng xi-lanh.

Khi chính quyền Việt Nam Cộng Hoà cho phép quân nhân và công chức mua xe gắn máy trả góp, một chiến dịch nổi tiếp những chương trình phát triển kinh tế và cơ giới hoá miền nam Việt Nam, sau đợt hữu sản hoá xe Lambro và Vespa 3 bánh, thay thế những xe thồ ngựa kéo và hữu sản hoá xe Taxi: thay thế những xe Taxi Renault 4CV bằng xe Nhật như Nissan và Datsun – Những xe Honda đầu tiên đến với người tiêu thụ gồm 2 kiểu là C50 và S50: kiểu xe C50 với bộ ly hợp tự động, hộp số gồm 3 số còn xe S50 với bộ ly hợp tay, và hộp số gồm 3 số – tất cả 2 kiểu đều có bộ nhún trước kiểu giò gà.



Giữa thập niên 1960 trên bãi đậu xe, những xe Honda đã tràn ngập ở Sài Gòn



Honda Sport S50 với cỗ máy OHC mới, 49cc 5,8 mã lực, hộp số 3 số chân, tốc độ 80 Km/giờ.



Honda Sport S65 động cơ 4 thì OHC, 6,2 mã lực, hộp số 3 số chân, tốc độ tối đa 90 Km/giờ

Tiếp theo đợt xe Honda là những xe máy Suzuki, Bridgestone, và Kawasaki được nhập cảng, những xe kiểu nam với bộ nhún đằng trước + lò xo như kiểu xe mô-tô được ưa chuộng hơn là kiểu Honda S50. Hãng Honda lập tức đề nghị kiểu xe mới: Honda SS50 tựa như kiểu xe thể thao S90 với vè chắn bùn bánh sau bằng nhựa và tay lái thấp.





Những kiểu xe Honda SS50 đầu tiên tại Việt Nam (SS50E ở Châu Âu), động cơ 4 thì OHC, 6 mã lực, hộp số gồm 5 số chân, tốc độ 85 Km/giờ

Bên cạnh những xe Honda người Việt sử dụng, những người Mỹ ở Việt Nam được phép đem xe vào để sử dụng, những quân nhân Mỹ mua xe qua hệ thống mua bán của quân đội Hoa Kỳ, những người Mỹ công tác dân sự mua xe qua cửa hàng xuất nhập cảng xe máy ở Sài Gòn. Những xe người Mỹ sử dụng thường có dung tích máy lớn hơn những loại xe Honda 50 do người Việt sử dụng vì những xe 50cc không cần bằng lái xe, và không cần đăng bạ lưu thông mang bằng số trong những năm 1965-1966, qua năm 1967 với số lượng xe máy ngày mỗi nhiều, chính quyền bắt buộc phải đăng bạ lưu thông, và gắn bằng số đối với những xe có cấu trúc như xe mô-tô (cần đạp thắng và sang số bằng chân) và những xe gắn máy khác (rập khuôn các luật lệ lưu thông ở Châu Âu).



U. S. MILITARY AND
GOVERNMENT EMPLOYEES
STATESIDE DELIVERY

HONDA

IS ECONOMY



CARS INTERNATIONAL

138, TU-DO STREET - SAIGON - VIETNAM

EXCLUSIVE AGENT TO THE U.S. MILITARY



HONDA OF AMERICA

Những xe Honda do nhân viên và quân nhân Hoa Kỳ sử dụng ở Việt Nam được mang vào theo 3 cách: mua trực tiếp từ Nhật Bản, và tự làm lấy giấy phép nhập cảng – thông qua cửa hàng PX của Quân đội Hoa Kỳ, hoặc qua Công ty xuất nhập cảng như hình trên. Dưới đây là vài kiểu xe Honda có mặt ở Việt Nam:



Một xe Honda Z50 Monkey



Một xe Honda CT200 động cơ 86,7cc, 4 thì OHC



Một xe Honda Sport S90, động cơ 89,6 cc, 4 thì OHC, hộp số 4 số chân, tốc độ 110 Km/giờ



Xe Honda CL77 Scrambler, động cơ 4 thì 305,4 cc OHC, hộp số 4 số chân, 27,4 mã lực, tốc độ 135 Km/giờ

Tiếp theo kiểu xe Honda SS50 là kiểu xe CL50, một kiểu xe biến cải từ xe SS50 với ống pô vắt, tay lái cao, và vè chắn bùn trước, và sau bằng thép cùng với lớp xe đặc biệt dùng trên những đường đất thô sơ gồ ghề.

Một quảng cáo xe Honda Benly CL50 tại Anh Quốc



Kiểu xe Honda CL50 Scrambler tại Nhật Bản



Honda CL50 Scrambler tại Việt Nam



Honda CD50 với hình dáng thanh nhã hơn kiểu Super Sport SS50 và Scrambler CL50

Sau đó là kiểu Honda CD50, một kiểu xe có hình dáng thanh lịch hơn kiểu SS50 nhằm vào những người tiêu thụ cao tuổi, hoặc những người không thích kiểu xe thể thao – trong khi đó, kiểu xe SS50 được cải tiến vào cuối thập niên 1960, xe Honda SS50M với bình xăng đẹp, sơn màu xám kim loại không mạ kền, ống pô vất và 2 vè chắn bùn bằng thép.



Honda SS50M



Honda SS50M tại Sài Gòn

Honda không ngừng cải tiến, trước những đối thủ đang cạnh tranh trên thị trường như Suzuki, Kawasaki, và Yamaha – những kiểu xe song song với những xe máy rập khuôn xe mô-tô là những chiếc xe nhỏ nhẹ tựa như những xe Mobylette của Pháp, và rẻ tiền hơn những chiếc Super Cub, nhắm vào khách hàng ở thành phố nhà cửa chật hẹp và nhu cầu di chuyển thấp, chỉ trên dưới chừng chục kilômét mỗi ngày. Chiếc Honda P50 được ra mắt, kiểu xe tựa như chiếc xe đạp có bộ máy gắn liền vào bánh xe sau như kiểu xe Honda gắn máy đầu tiên đầu thập niên 1950 – xe Cub 50 Type F – nhưng không lâu sau đó, kiểu xe này bị chê vì hình dáng cồng kềnh, nặng nề nên Honda thay thế bằng kiểu xe PC50 với bộ máy nằm giữa khung xe tạo sự thăng bằng, và dễ điều khiển hơn xe P50.





Honda P50



Honda PC50



Honda PC50 và vè chẵn



Honda PC trên quảng trường Lam Sơn - Sài Gòn

Ngoài ra còn có những chiếc xe khác được nhập vào Việt Nam, tuy chỉ là số nhỏ, lác đác đếm được trên đầu ngón tay như kiểu Honda Z50 “Monkey”, DAX 50... và những xe S65, C50 Trail, C70 và C90. Thị trường xe máy ở miền Nam Việt Nam đã bị chinh phục bởi các dòng xe Nhật Bản vào cuối thập niên 1960.



Kiểu Honda Z50 Monkey đầu tiên 1961



Kiểu Honda Z50 Monkey năm 1967



Honda DAX Z50AK1

Nhờ vào việc cải tiến không ngừng đáp ứng nhu cầu của khách hàng với những kiểu xe đa dạng, khác biệt với những xe Suzuki, Kawasaki, và Yamaha; Honda chiếm được đa số khách hàng, không những ở Việt Nam mà còn ở trên thế giới, đưa Honda Motor Co.Ltd. lên hàng đầu những thương hiệu xe máy.



Ở Châu Âu, loại xe Monkey nhỏ bé được xếp vào loại xe dùng để giải trí. Trong hình, một xe Monkey cải tiến chất trong xe hơi khi đi xa.



Loại xe Monkey được mang theo xe Van.



...hoặc gắn đằng sau xe Camping Car. Đây là một chiếc xe Jincheng 50cc JC50 Q-5 “DAX Replica” sản xuất tại China, kể từ năm 1999 Honda Motor Co.Ltd. đã ngưng sản xuất kiểu xe DAX, bỏ rơi bản quyền vào tay các nhà chế tạo xe máy Tàu Chệt, trước sự thành công của các xe DAX nhái, 2013 Honda đã trở lại thị trường mini-trail với kiểu xe Honda MSX 125.



Ở Châu Âu có những hội dành cho người đam mê xe máy, trên đây là một cuộc họp mặt của các tay lái xe Honda Mini-Trail.

Tuy nhiên qua đầu thập niên 1970, thị trường xe máy tại miền nam Việt Nam đã đến mức bão hoà, nhu cầu mua xe mới giảm xuống mức thấp nhất đồng thời với cuộc chiến tranh không ngớt leo thang cùng với nguồn ngoại tệ giảm dần, dòng xe mới Honda đầu tiên tại Việt Nam ngừng lại ở kiểu xe CD50. Tuy nhiên có điều làm thay đổi thói quen của người Việt từ những chiếc xe máy 2 thì cổ điển Châu Âu, họ bắt đầu cảm nhận được ưu điểm của những bộ máy Honda 4 thì, ít hao xăng và bền bỉ hơn.

Những xe Honda khác trong thập niên 1960-1970:

Honda sau khi thành công rực rỡ trên thị trường Hoa Kỳ với kiểu xe Super Cub C100 vào năm 1958, Soichiro Honda tiếp tục khai trương những chi nhánh, và thiết lập những Công ty con trên thế giới, thị trường kế tiếp là Châu Âu trong đầu thập niên 1960 với chi nhánh Honda đầu tiên ở Vương Quốc Bỉ (sau đó là cơ xưởng lắp ráp và chế tạo xe Honda đầu tiên ở Châu Âu), lần lượt kế tiếp là Hoà Lan, Pháp, Anh, Đức... Trong khi đó, tại Nhật Bản và một vài quốc gia Đông Nam

Á vào năm 1962, người ta thấy một kiểu xe Honda Port Cub C240 với động cơ 50cc OHV xuất hiện, đó là kiểu Honda giảm bớt chi tiết và nhẹ nhàng hơn xe Super Cub, động cơ được cải tiến với hộp số gồm 2 số và cân nặng 54 kilô, giá bán ra tất nhiên rẻ hơn xe Super Cub..



Honda Port Cub C240, một kiểu xe Super Cub C100 giảm bớt các chi tiết và cơ phận – động cơ 49cc 4 thì OHV, hộp số gồm 2 số chân, trọng lượng 54 Kg (Super Cub C100: 75 Kg)



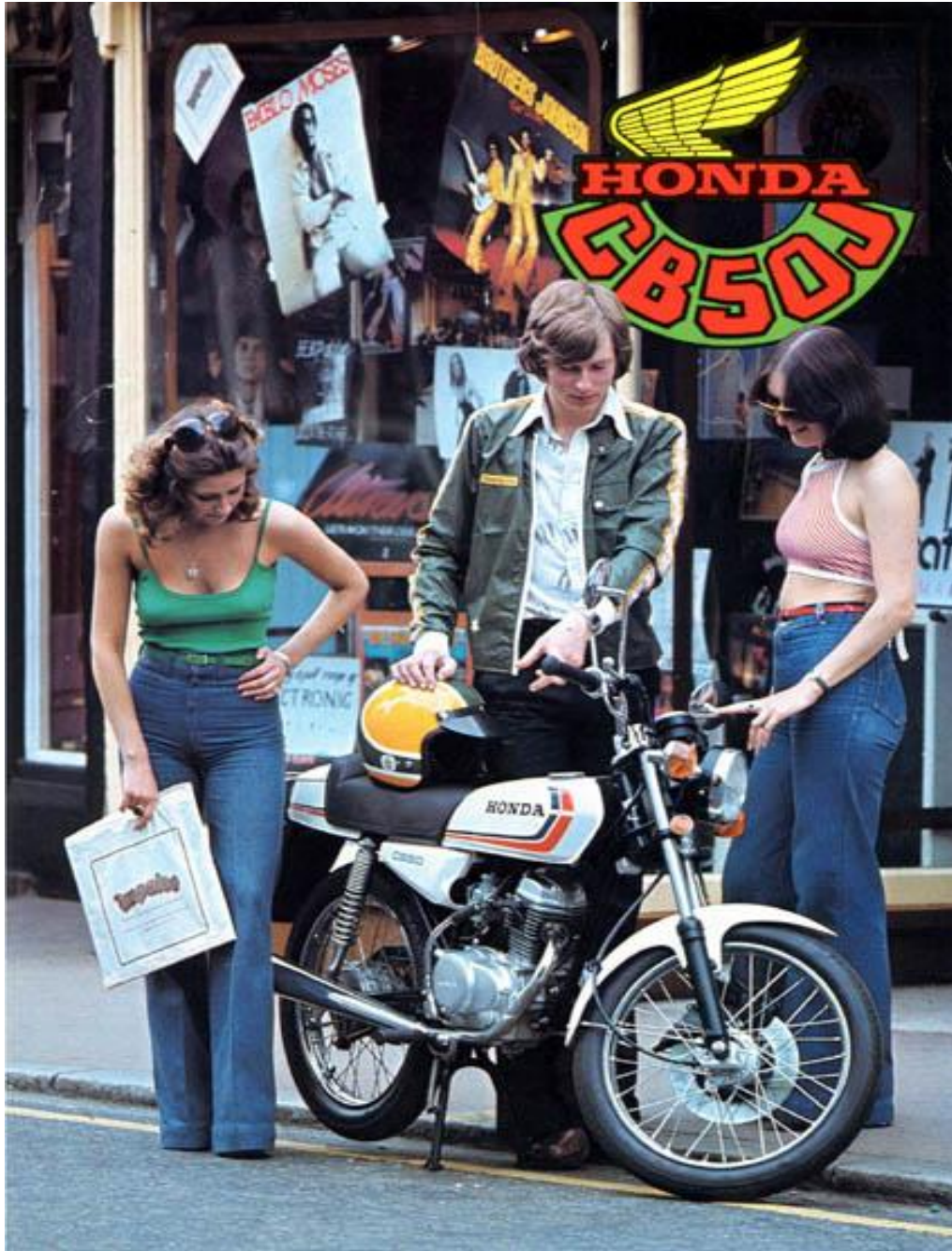
Honda C310, chiếc xe Honda 49cc đầu tiên sản xuất ở Châu Âu nhắm vào kiểu xe máy thực dụng rẻ tiền ở đây. Không thành công nhiều khi đối diện với những xe gắn máy 2 thì tại Châu Âu về tốc độ, thêm vào đó, xe C310 hay bị vấn đề ngẹt xăng trong bộ chế hoà khí khi trời lạnh qua suốt mùa đông. Khiếm khuyết này được nhanh chóng sửa chữa với kiểu xe C311 mới và C320 kế đó. Từ việc này, Honda rút tía kinh nghiệm để phát triển những văn phòng nghiên cứu và thực nghiệm tại mỗi địa phương. Trung tâm nghiên cứu và phát triển đầu tiên đặt tại Vương Quốc Bỉ, kế tiếp tại Ý và Đức Quốc, sau đó phát triển khắp nơi trên thế giới.

Nhà máy lắp ráp và chế tạo xe Honda đầu tiên ở Châu Âu được đặt tại Vương Quốc Bỉ và kiểu xe đầu tiên là chiếc Honda C310, một kiểu xe gắn giống như những xe gắn máy ở Châu Âu. Cũng như ở Hoa Kỳ và Châu Mỹ, những dòng xe Honda nhỏ vẫn còn sử dụng cổ máy OHV, trong khi những chiếc Honda chính thức du nhập vào Việt Nam đã được thiết kế với động cơ OHC tân tiến hơn.





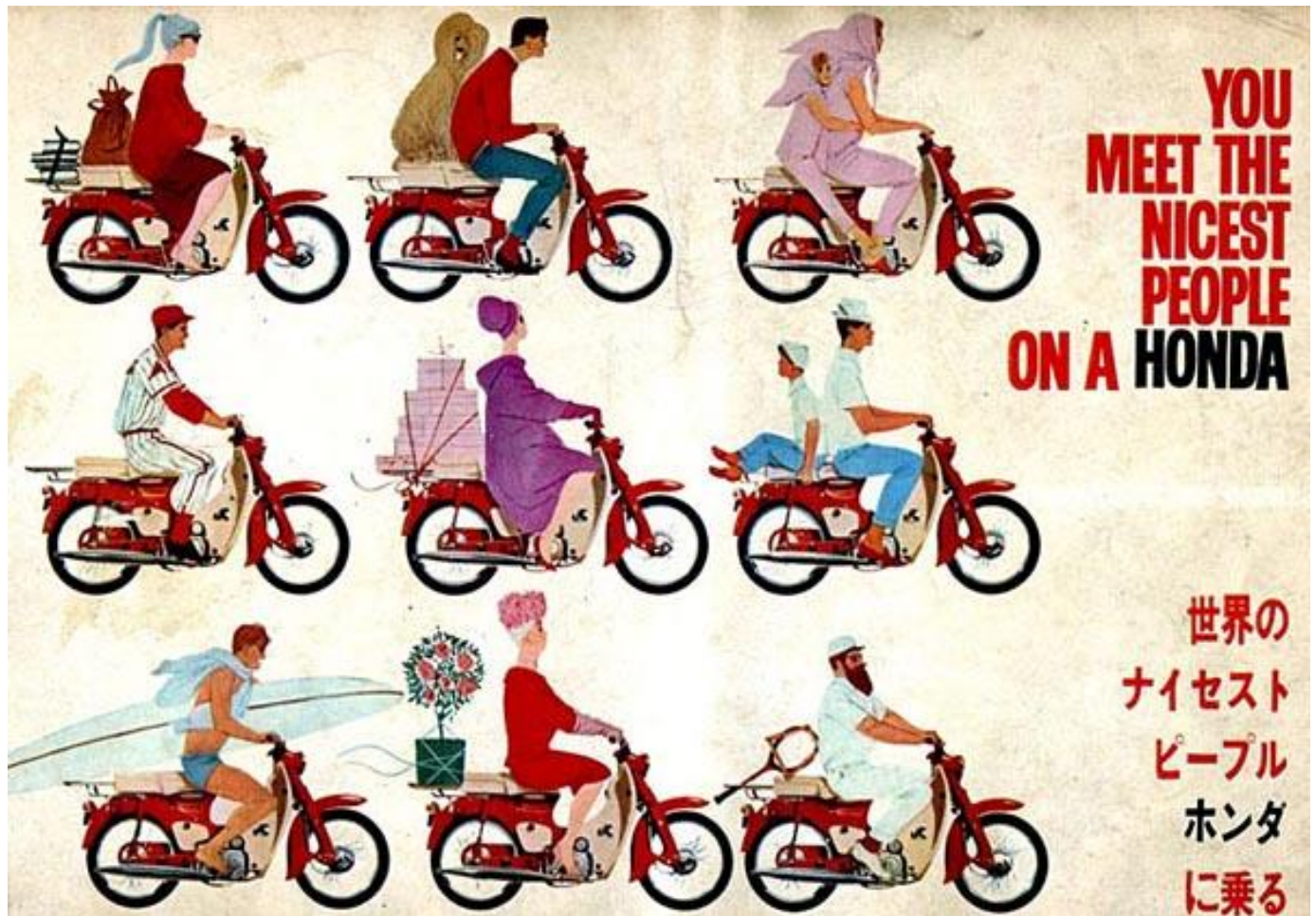
Honda C320 với động cơ 4 thì 49cc OHV thiết kế với bàn đạp như xe đạp với hộp số tay gồm 3 số vận hành trên ghi-đông như các kiểu xe máy Châu Âu để sử dụng mà không cần phải có bằng lái xe, xe Super Sport này khác với kiểu Honda SS50 tại Việt Nam vì nó vay mượn hầu hết hình dạng của xe Honda Sport S90.



Đến thập niên 1970, Honda Âu Châu thay đổi hình dáng mẫu mã xe 50cc với bộ đánh lửa CDI, trong hình là xe Honda CB50J.

Qua thập niên 1970, dòng xe Honda nhỏ 50cc được cải tiến từ bộ phận đánh lửa bằng vis platine cổ điển qua hệ thống CDI, một bộ phận đánh lửa điều khiển bởi thyristor điện tử, tránh sự hao mòn như vis platine. Trong khi dòng xe Honda tại Việt Nam dừng lại thì những dòng xe 50cc mới được cải tiến, những kiểu xe

SS50K, SS50Z, CD50 Benly... Xe Super Cub cũng được nâng cấp với kiểu xe C70 và những xe Honda PS50, CF50 Chaly, CT50... có mặt trên thế giới.



Tiếp theo sự thành công vẻ vang về chiến dịch khuyến mãi ở Hoa Kỳ, “You Meet the Nicest People on a Honda” được quảng cáo tại Nhật Bản.



Một tài liệu quảng cáo xe Honda tại Nhật Bản năm 1972



Một xe Honda CD50 Benly tại Nhật Bản đầu thập niên 1970



Kiểu Honda CD50 kế tiếp của Nhật Bản



Một kiểu Honda Express NC50

Sau chiến tranh Việt Nam 1954-1975, thị trường xe máy không có gì đổi mới vì lẽ bị cấm vận kinh tế cùng nguồn ngoại tệ hiếm hoi, ngoại trừ vài kiểu xe Nhật được đưa vào qua ngả tàu biển. Mãi cho đến năm 1986 khi Việt Nam quay sang chính sách đổi mới, thị trường kinh tế được tháo gỡ khỏi gông cùm của thời bao cấp, những chiếc xe Honda mới trở lại lăn bánh trên những con đường tại Việt Nam.

de vóórliggers



Một hình trong một tạp chí ở Hoà Lan đầu thập niên 1970



Một kiểu Honda CD50 với cỗ máy OHV bị hạn chế tốc độ tối đa 45 Km/giờ, bàn đạp được thiết kế như xe đạp trong cuối thập niên 1960, hộp số tay gồm 3 số không cần bằng lái xe theo luật lệ lưu thông ở Châu Âu nhằm vào khách tiêu thụ thuộc lớp thiếu niên từ 14 tuổi.



Một Honda PS50 phiên bản Châu Âu

the deluxe sports bike

Equally nice for pleasure riding or scooting around the city



Honda S90



Honda SS50Z K1



Honda ST90 Trail

Tính đến nay, riêng kiểu xe máy từ 50cc đến 125cc, với những cải tiến không ngừng, những bộ nhún giò gà của Super Cub được thay thế bằng phuộc nhún như xe mô-tô, động cơ không còn dùng bộ chế hoà khí mà được thiết kế hệ thống phun xăng bằng kim PGM-FI, Honda đã sản xuất trên dưới 200 kiểu xe từ xưa đến nay nên không thể tóm gọn trong một bài, mời các bạn xem hình.



Honda Little Cub ra mắt vào năm 1997 với bánh nhỏ 14 inches



Kiểu xe mới nhất trong dòng xe Honda Cub: Honda Cross Cub CC110.

Hình ảnh những xe Honda đầu tiên tại Việt Nam

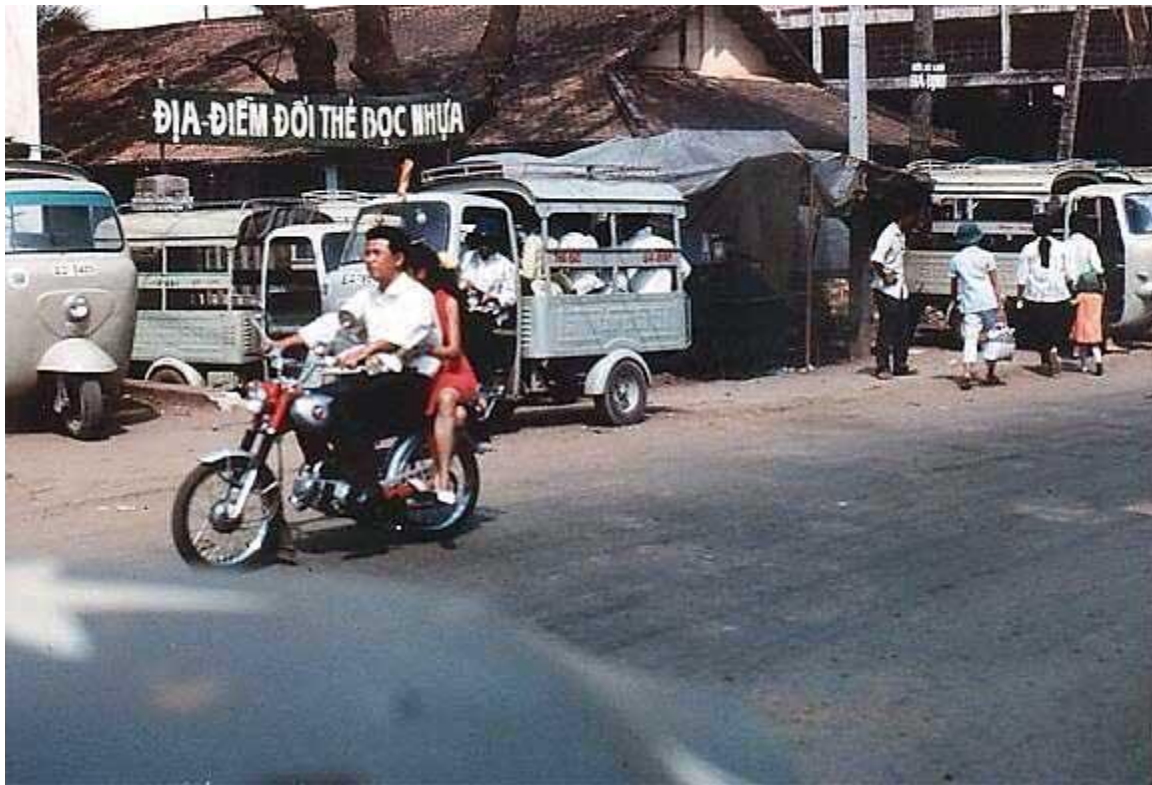




Đua xe Honda tại Sài Gòn xưa



Honda SS50



Honda CL50



Những loại xe máy mà đa số là Honda trên đường phố Sài Gòn, Honda quá nổi tiếng nên nhiều người đã gọi xe gắn máy chung chung là xe Honda!

Xe Honda trong chiến tranh

