



COMUNICADO DE PRENSA

Inicio de Honda en la Fórmula 1

Japón. 20 de octubre de 2021.- A principios de los 60, Honda era todavía un pequeño fabricante en la automoción, y que diera el salto a la Fórmula 1 era algo impensable. Y, aun así, en mayo de 1962, Hideo Sugiura, jefe de Calidad de la fábrica de Saitama, Japón, recibió el siguiente mensaje de Yoshihito Kudo, director del Centro de Investigación: “Vamos a competir en F1, quiero que supervises el proyecto”. Sugiura le pidió que explicara un poco más porque no sabía lo que era la F1, a lo que Kudo respondió: “Yo tampoco, pero no importa. Todo el mundo es novato al principio”.



Era un salto al vacío y casi a ciegas. La poca información de la cual disponían procedía de un bólido británico, el Cooper Climax, que había caído en manos del centro de investigación unos meses atrás. El equipo de Investigación y Desarrollo (I+D), creado especialmente para este nuevo y apasionante proyecto, era reducido: unos pocos ingenieros con poco conocimiento, aunque en el ámbito del motociclismo, algunos más experimentados que se tuvieron que contratar y el propio Soichiro Honda a la cabeza. El objetivo era fabricar un motor con una potencia de 270 caballos, necesarios para ganar.

El desarrollo del motor, que Soichiro Honda bautizó con el nombre de RA270, los mantuvo ocupados casi dos años. Honda ejercía una presión constante sobre el equipo. Sospechaban que ni dormía. “Solía venir al despacho de diseño y nos decía que debíamos hacer esto o lo otro antes de irse a casa. A la mañana siguiente volvía y nos preguntaba cómo había ido. Pero, claro, para entonces ya había cambiado de idea y tenía otra mejor”, explicaba Fujiya Maruno, uno de los ingenieros de diseño.

Así que cuando, el 6 de febrero de 1964, probaron el motor y este superó con éxito los 200 caballos, no era de extrañar que Soichiro estuviera feliz. Aparte del motor, habían empezado a desarrollar un chasis, pero exigía unos recursos de los que apenas disponían. Así pues, en el verano de 1963, se envió a Yoshio Nakamura, director adjunto del Centro de Investigación, a Europa para que intentara vender el motor Honda a algún equipo de F1.

Se cerró un trato con Lotus, pero en el último momento, por problemas de la escudería británica, se vino para abajo. Al final tuvieron que fabricar también el chasis. No tenían casi tiempo, hubo muchas pruebas, errores y gritos, pero con todo, el primer monoplace Honda llegó a tiempo para disputar el GP de Alemania en agosto de 1964. Iba pintado de marfil con un círculo rojo: la bandera de Japón. Al volante, Ronnie Bucknum. Lamentablemente, tuvieron que retirarse, tanto de esta como de las otras tres carreras en las que participó esa temporada.

Volvieron a casa a seguir trabajando para reducir el peso del motor y del chasis. Ficharon a un segundo piloto, el mítico Ritchie Ginther, quien les aconsejó durante el proceso. Tras cinco carreras, de las que Ginther solo pudo completar dos, su preocupación era evitar el sobrecalentamiento del motor y bajar el centro de gravedad del coche para facilitar su manejo. Pese a las mejoras, el GP de Estados Unidos no fue un buen resultado.

Sin embargo, en octubre de 1965, en un circuito complicado por hallarse a 2,000 metros de altitud sobre el nivel del mar, Ginther se alzaba con el triunfo en el GP de México. Solo habían pasado dos años del debut de Honda en la F1. Era el primer fabricante japonés en ganar un Gran Premio de F1 y todo apuntaba a una rápida progresión hacia el éxito.

En 1967, Honda ficha a John Surtees, el único piloto en la historia que ha conseguido un campeonato del mundo en motociclismo y en F1. Para la primera prueba de la temporada, el motor RA273 había evolucionado al potente RA300, capaz de alcanzar los 420 caballos. El chasis se había aligerado hasta 610 kilos. Así llegaban al GP de Italia el 10 de septiembre, una carrera histórica en la que, tras un final de infarto, Surtees se hizo con la victoria.

1968 arrancaba con buenos augurios. El equipo había acumulado experiencia y conocimientos técnicos. Sabían lo que requería la F1. Entonces, Soichiro Honda, los instó a construir un motor refrigerado por aire. En realidad, fueron dos, uno enfriado por aire y otro por agua, el RA301, que compitió en todas las carreras, pero solo culminó tres. El RA302, aerorefrigerado, tuvo un debut trágico. En la segunda vuelta del GP de Francia, el piloto francés Jo Schlesser se salió de la pista e impactó contra un talud de tierra. Como consecuencia, Surtees abandonaría Honda y la compañía se retiraría de la F1 hasta los años 80.

###

Acerca de Honda de México

Cuenta con dos centros de producción ubicados en Celaya, Guanajuato, y El Salto, Jalisco; en donde se producen motores, transmisiones, motocicletas, productos de fuerza y el vehículo HR-V® para el mercado

nacional y de exportación a diversos países del mundo. Honda® ofrece una completa línea de vehículos confiables, eficientes en consumo de combustible y divertidos de manejar, con avanzadas tecnologías de seguridad, comercializados a través de una amplia red de distribuidores. La línea de vehículos incluye los automóviles Honda City®, Civic®, Insight® y Accord®; así como las SUVs BR-V®, HR-V®, CR-V® y Honda Pilot®; y la minivan Odyssey®. Visita nuestra página: www.honda.mx/rp

###

Contactos para Medios:

Honda de México, S.A. de C.V.

Relaciones Públicas

Fernando Maqueo

✉ fernando_maqueo@hdm.honda.com