

1948 - 2023: Η 75η Επέτειος της Honda

2023/10/10 18:17 στην κατηγορία ΕΤΑΙΡΙΚΑ ΝΕΑ

Όλα ξεκίνησαν στις 24 Σεπτεμβρίου 1948. Στη συνέχεια, η Honda έγινε ευρέως γνωστή για τη συνεχή βελτίωση, την καινοτομία και την προσήλωσή της στον σκοπό. Χωρίς ενδεχομένως να το αντιλαμβάνονται τη στιγμή εκείνη, στις 24 Σεπτεμβρίου του 1948, οι 34 εργαζόμενοι της Honda Motor Company έγραψαν ιστορία στον τομέα της κινητικότητας.

Λίγους μήνες αργότερα, μετά την κυκλοφορία της Dream D-Type, της πρώτης μοτοσυκλέτας που κατασκεύασε η εταιρεία, ο Soichiro Honda συνάντησε τον ιδανικό συνεργάτη στο πρόσωπο του Takeo Fujisawa.

Ο Fujisawa έγινε Διευθύνων Σύμβουλος και μετά από μερικούς μήνες, η εταιρεία αύξησε για πρώτη φορά το κεφάλαιά της, παρά τη δύσκολη οικονομική κατάσταση που βίωνε η μεταπολεμική Ιαπωνία. Το ένα τέταρτο της νέας επένδυσης προήλθε από τον ίδιο τον Fujisawa, ο οποίος εύλογα θεωρήθηκε συνιδρυτής της Honda. Η συνεργασία επισφραγίστηκε με ένα κοινό όραμα: Να γίνει η Honda ο μεγαλύτερος κατασκευαστής μοτοσυκλετών στον κόσμο.

Η αρχή της επιτυχίας. Το Cub F-Type ήταν ένα ποδήλατο με δίχρονο βοηθητικό κινητήρα 50 κ.εκ. Σήμα κατατεθέν ήταν «ένας κόκκινος κινητήρας με λευκό ρεζερβουάρ καυσίμου». Η φρέσκια και κομψή αισθητική του ταίριαζε γάντι στην πλειοψηφία του ιαπωνικού κοινού. Σχεδιάζοντας την εμπορική στρατηγική του, ο Fujisawa συνειδητοποίησε ότι υπήρχε ένα ισχυρό δίκτυο διανομής που οι άλλοι κατασκευαστές μοτοσυκλετών δεν είχαν αξιοποιήσει μέχρι τότε: τα καταστήματα ποδηλάτων. Ήρθε σε επαφή με πάνω από 50.000 καταστήματα ποδηλάτων σε όλη τη χώρα μέσω ταχυδρομείου. Ο Fujisawa σχεδίασε το διαφημιστικό φυλλάδιο και οι προσπάθειές του απέδωσαν καρπούς. Με μια γυναίκα να φιγουράρει στο τιμόνι, το Cub F-Type προωθήθηκε ως ένα ποδήλατο που μπορούσαν να οδηγήσουν άνδρες και γυναίκες. Το μοντέλο πωλήθηκε σε περισσότερα από 15.000 καταστήματα ποδηλάτων και χρησιμοποιήθηκε ευρέως σε ολόκληρη την Ιαπωνία.

Το 1949, η δίχρονη Honda Dream D Type των 98 κ.εκ. ήταν η πρώτη μοτοσυκλέτα μαζικής παραγωγής και υπήρξε προπομπός της μελλοντικής τεχνολογικής εξέλιξης της Honda: ενσωμάτωνε προηγμένα χαρακτηριστικά σε ένα στιβαρό πλαίσιο, με ημιαυτόματη μετάδοση χωρίς συμπλέκτη, που την καθιστούσε πιο αποδοτική απέναντι στον ανταγωνισμό. Επίσης, η σχεδίαση και το μπορντό χρώμα αναδείκνυαν

τη μοναδικότητά της, καθώς το μαύρο κυριαρχούσε σε όλες τις μοτοσυκλέτες εκείνη την εποχή. Με την Dream D Type, η Honda έθεσε τις βάσεις για το μέλλον της μάρκας.

Γνωρίζεις τους πιο ωραίους ανθρώπου πάνω σε μια HONDA. Δέκα χρόνια αργότερα, το αρχικό όνειρο έγινε πραγματικότητα. Παρά τα προβλήματα που αντιμετώπισαν για κάποιο χρονικό διάστημα, οι ιδρυτές της Honda δεν έχασαν ποτέ την πίστη τους και πράγματι, με το ξέσπασμα του πολέμου της Κορέας (1950-1953), οι παραγγελίες για κινητήρες εκτοξεύτηκαν στα ύψη.

Η επιτυχία ήρθε μαζί με το θρυλικό Super Cub C100, που παρουσιάστηκε τον Αύγουστο του 1958. Το Super Cub C100 συνεχίζει να κατασκευάζεται αδιάλειπτα από τότε και είναι το μηχανοκίνητο δίκυκλο με τη μεγαλύτερη παραγωγή στην ιστορία. Το διαφημιστικό σλόγκαν «Γνωρίζεις τους ωραιότερους ανθρώπους πάνω σε μία Honda», άλλαξε για πάντα τη νοοτροπία και την αντίληψη του κόσμου για τις μοτοσυκλέτες. Για πρώτη φορά, η Honda καθιέρωσε στη συνείδηση του κόσμου τη μοτοσυκλέτα ως ένα πρακτικό, καθαρό, άνετο, κοινωνικά αποδεκτό, καθημερινό μέσο μεταφοράς.

Αυτό αποτέλεσε σημείο καμπής για τη Honda, ολόκληρη τη βιομηχανία και την αστική κινητικότητα, εισάγοντας ταυτόχρονα ένα βασικό στρατηγικό δόγμα για τη μάρκα: το παγκόσμιο όραμα. Η παγκόσμια πλέον οπτική μετουσιώνεται σε ισχυρή δέσμευση για την προσφορά προϊόντων υψηλής ποιότητας σε τιμές για όλες τις τσέπες και όλες τις ανάγκες μετακίνησης των πελατών ανά τον κόσμο.

Προελαύνοντας στις ΗΠΑ. Έναν χρόνο αργότερα, το 1959, με εξασφαλισμένη πλέον την επιτυχία του Super Cub, οι επεκτατικές φιλοδοξίες της Honda την οδήγησαν στις ΗΠΑ και συγκεκριμένα στην ακτή της Καλιφόρνια όπου ίδρυσε την American Honda Motor Co. Inc. στο Λος Άντζελες.

Συνώνυμο των αγώνων. «Το μαχητικό πνεύμα που πηγάζει από μέσα μου δεν μου επιτρέπει πλέον να στρέφω αλλού το βλέμμα. Πήρα την απόφαση του χρόνου να τρέξω στο TT», τον πιο διάσημο διεθνή αγώνα όπου ο Honda σχεδίαζε να αναμετρηθεί με τους κορυφαίους κατασκευαστές της εποχής. Το 1954, ο Soichiro μοιράστηκε το όνειρό του με την ομάδα του δηλώνοντας ξεκάθαρα τις προθέσεις του. Πέντε χρόνια χρειάστηκαν για την υλοποίηση του προγράμματος. Έτσι, το 1959, στην πρώτη εμφάνιση της Honda στο διάσημο TT, οι αναβάτες της Honda τερμάτισαν στην 6η, 7η, 8η και 10η θέση με την Honda RC142.

Αυτά τα αποτελέσματα χάρισαν στη Honda το Τίτλο του Κατασκευαστή. Όμως, τα φιλόδοξα σχέδια του Soichiro Honda συμπυκνώνονταν σε έναν και μοναδικό στόχο: τη νίκη. Αυτός ο πρώτος αγώνας ήταν το πρώτο βήμα στον δρόμο προς την επιτυχία. Μόλις δύο χρόνια αργότερα, το 1961, η Honda απέσπασε τους δύο πρώτους διεθνείς

τίτλους της στις κατηγορίες 125cc και 250cc. Από τότε, η Honda αγωνίζεται στο υψηλότερο, παγκόσμιο αγωνιστικό επίπεδο σε δύο τροχούς.

Η συνέχεια σε 4 τροχούς

Το πνεύμα βελτίωσης. Το 1958 η Honda αποφάσισε να κατασκευάσει αυτοκίνητα. Η νέα δεκαετία προσέφερε στη Honda την ευκαιρία να μπει στο κλαμπ των επιτυχημένων κατασκευαστών της ιαπωνικής αυτοκινητοβιομηχανίας.

Η ανάπτυξη των πρώτων πρωτοτύπων βρισκόταν σε πλήρη εξέλιξη όταν το 1961, το Υπουργείο Διεθνούς Εμπορίου και Βιομηχανίας της Ιαπωνίας (MITI) εισήγαγε ένα σχέδιο νόμου για την προώθηση συγκεκριμένων βιομηχανιών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονταν και η αυτοκινητοβιομηχανία, και με την έγκρισή του, θα απέτρεπε την είσοδο νέων κατασκευαστών στην εγχώρια αγορά. Για να μην επηρεαστεί η δραστηριότητά της από την εφαρμογή του εν λόγω νόμου, η Honda κατασκεύασε τα μίνι σπορ αυτοκίνητα S360 και S500 και το μίνι φορτηγό T360, τα οποία παρουσιάστηκαν στο Σαλόνι Αυτοκινήτου του Τόκιο το 1962. Τελικά, ο νόμος MITI δεν εγκρίθηκε ποτέ, αλλά η Honda είχε ήδη κάνει ένα νέο βήμα και είχε εμπλακεί πλήρως στην παραγωγή αυτοκινήτων.

Μια πίστα που έγραψε ιστορία. Επίσημα φέρει την ονομασία Suzuka International Racing Course και κατασκευάστηκε το 1962 ως πίστα δοκιμών της Honda. Σχεδιάστηκε από τον Ολλανδό John Hugenholtz, ο οποίος ήταν επίσης δημιουργός της πίστας Jarama στη Μαδρίτη. Πρόκειται για την παλαιότερη πίστα της Ιαπωνίας και μία από τις λίγες στον κόσμο με χάραξη σε σχήμα 8. Μόλις έναν χρόνο μετά την κατασκευή της, η Honda ξεκίνησε την επέλασή της στη Formula 1.

Viva Mexico! Το 1960, όταν ο Soichiro Honda αποφάσισε να λάβει μέρος στους αγώνες, η Honda ήταν ακόμα ο νεότερος κατασκευαστής στην Ιαπωνία και ο πρώτος που τόλμησε να εμπλακεί στον κόσμο της Formula 1. Το να κερδίσει έναν αγώνα με ένα αγωνιστικό αυτοκίνητο δικής του κατασκευής ήταν ένα από τα παιδικά όνειρα του ιδρυτή. Και το πρώτο βήμα για την επίτευξη αυτού του στόχου ήταν το RA271. Μετά από εξαντλητική προετοιμασία στις πίστες της Suzuka (Ιαπωνία) και του Zandvoort (Ολλανδία), η ομάδα έκανε τελικά το ντεμπούτο της με το RA271 στο Γερμανικό GP του 1964 στο Nürburgring, την πιο απαιτητική πίστα του αγωνιστικού ημερολογίου της χρονιάς εκείνης. Βαμμένο σε ιβουάρ χρώμα με μια μεγάλη κόκκινη κουκκίδα, που συμβόλιζε τον ήλιο της Ιαπωνικής σημαίας, το μονοθέσιο έγραψε ιστορία. Η Honda ανταμείφθηκε πολύ γρήγορα για την απόφασή της να κατασκευάσει η ίδια τόσο το πλαίσιο του μονοθέσιου όσο και τον κινητήρα, με τον Richie Ginther να επιτυγχάνει το 1965 την πρώτη νίκη της Honda σε αγώνα της F1 στο Μεξικό. Η Honda έγινε ο πρώτος Ιάπωνας κατασκευαστής που κέρδισε ένα Grand Prix της F1 και όλα τα σημάδια ήταν ευοίωνα για μία ταχεία ανοδική πορεία. Ωστόσο, μετά τον

τραγικό χαμό του Jo Schlesser το 1968 στο τιμόνι του RA302, η Honda αποσύρθηκε από την F1 μέχρι τη δεκαετία του 1980.

KEI CARS. Το 1963, η Honda ξεκίνησε μια καμπάνια ευρείας απήχησης, προσφέροντας βραβεία σε όσους μάντευαν σωστά την τιμή του νέου Honda S500. Η εταιρεία έλαβε πάνω από 5,7 εκατομμύρια απαντήσεις – ρεκόρ για καμπάνια αυτού του είδους. Τον Αύγουστο της ίδιας χρονιάς, η Honda παρουσίασε το μίνι φορτηγό T360, ενώ τον Οκτώβριο ακολούθησε το S500. Το Honda N360, που κυκλοφόρησε το 1966 εν μέσω της άνθησης των μηχανοκίνητων οχημάτων στην Ιαπωνία, ήταν το πρώτο μίνι αυτοκίνητο (Kei car) της εταιρείας που παρήχθη μαζικά. Τα μίνι οχήματα ήταν ήδη δημοφιλή στην Ιαπωνία, αλλά κατά τις συνήθειές της, η Honda εισέβαλε στην αγορά προκαλώντας αίσθηση.

Το N360 ήταν επίσης το πρώτο μίνι αυτοκίνητο που προσέφερε προαιρετικά το αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων Hondamatic. Με το N360, η Honda εκμεταλλεύτηκε πλήρως τους περιορισμούς τεχνικών προδιαγραφών και μεγέθους που επέβαλλε η νομοθεσία για τα μικρά οχήματα: κυβισμός 600cc, μέγιστο μήκος 3,4 μέτρα, ύψος 2 μέτρα και πλάτος 1,48 μέτρα. Οι μηχανικοί της Honda κατάφεραν να προσφέρουν ισχύ παρόμοια με εκείνη ενός σπορ αυτοκινήτου και ένα εκπληκτικά ευρύχωρο εσωτερικό. Και όλα αυτά σε πολύ φθηνότερη τιμή από τους ανταγωνιστές του. Το N360 ενσάρκωνε τις εταιρικές αξίες που εξέφραζαν με τον καλύτερο τρόπο τη φιλοσοφία της Honda: 'Man Maximum, Machine Minimum'.

Εκκίνηση στη Χαβάη

Το 1969, λίγους μήνες πριν ο Νιλ Άρμστρονγκ πατήσει το πόδι του στη Σελήνη, το εμβληματικό Honda N600, μια πιο ισχυρή παραλλαγή του N360, έγινε το πρώτο αυτοκίνητο της εταιρείας που πωλήθηκε στην αγορά των ΗΠΑ. Ξεκινώντας την εμπορική καριέρα του από τη Χαβάη, το αυτοκίνητο άρχισε να διατίθεται από τη Honda America μέσω του δικτύου αντιπροσώπων που είχε ήδη δημιουργήσει η Honda για τις μοτοσυκλέτες της. Παράλληλα ξεκινούσε η προσπάθεια της Honda να μπει δυναμικά στην αμερικανική αγορά αυτοκινήτου διεκδικώντας το δικό της μερίδιο. Η πώληση αυτοκινήτων σε αντιπροσωπείες μοτοσυκλετών ήταν κάτι ασυνήθιστο για την εποχή, αλλά η Honda δεν μπορούσε να δημιουργήσει ένα δίκτυο ειδικά για αυτοκίνητα μέχρι την άφιξη του Civic το 1972.

Από την Ιαπωνία στον υπόλοιπο κόσμο

Το αμερικανικό όνειρο. Το χειμώνα του 1952, ο Soichiro έλαβε μία δραστική απόφαση που έμελλε να διαμορφώσει το μέλλον της εταιρείας: την είσοδο στις ΗΠΑ. Στόχος του ήταν να επενδύσει το 100% της τελευταίας αύξησης κεφαλαίου της

εταιρείας του στην εισαγωγή μηχανημάτων και εργαλείων για την παραγωγή εξαρτημάτων υψηλής ποιότητας αντάξιων των ιδεών του.

Ο ερχομός στην Ευρώπη. Το 1962, η Honda κατασκεύασε το πρώτο της εργοστάσιο εκτός Ιαπωνίας, στο Βέλγιο. Εγκαινιάστηκε το επόμενο έτος με τον ίδιο τον Soichiro Honda να προΐσταται της τελετής. Η Honda Motor Co. ήταν μόλις 15 ετών και ήδη μια παγκόσμια εταιρεία. Το 1969, η Honda έκανε ένα σημαντικό βήμα προόδου εμπλεκόμενη στην παραγωγή μοτοσυκλετών μεγάλου κυβισμού, με πρώτη την CB750 Four. Την εποχή εκείνη θεωρήθηκε η πιο εξελιγμένη μοτοσυκλέτα στην ιστορία. Ήταν η πρώτη που μπήκε σε μαζική παραγωγή διαθέτοντας δισκόφρενα και ηλεκτρονική ανάφλεξη. Οι ανώτερες επιδόσεις, ο εξαιρετικός χειρισμός και η υψηλή ποιότητα κατασκευής της είναι μερικά από τα στοιχεία που της χάρισαν τον τίτλο της πρώτης superbike στην ιστορία και σύντομα αναδείχτηκε σε ένα ανεπανάληπτο best-seller.

Η γέννηση ενός θρύλου. Στη δεκαετία του '70, υπήρξε μία αυξανόμενη περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση και στις Ηνωμένες Πολιτείες, αυστηροποιήθηκε η νομοθεσία για τις εκπομπές ρύπων προσβλέποντας στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα. Προς αυτή την κατεύθυνση, η Honda έκανε ένα βήμα που διαμόρφωσε τη φιλοσοφία της μάρκας.

Η Honda ήταν ακόμη μια σχετικά μικρή εταιρεία, αλλά ήταν από τις πρώτες που τοποθετήθηκε στο πλευρό δημόσιων φορέων και πολιτών στη μάχη κατά της ρύπανσης. Έχοντας τον πρώτο κινητήρα με τεχνολογία CVCC, το Civic εμφανίστηκε με μία πράσινη αποστολή: να δείξει στην αυτοκινητοβιομηχανία ότι όχι μόνο μπορούσε να ανταποκρίνεται στους αυστηρούς κανονισμούς που επέβαλε η Υπηρεσία Προστασίας Περιβάλλοντος των ΗΠΑ, αλλά ότι ήταν επίσης άκρως απαραίτητο να ανέβουν ακόμα ψηλότερα τα πρότυπα του κλάδου.

Το Civic σημείωσε τεράστια εμπορική επιτυχία σε επίπεδο πωλήσεων και τιμήθηκε με πολλαπλά βραβεία. Στην Ιαπωνία, έγινε το πρώτο μοντέλο που απέσπασε τον τίτλο «Αυτοκίνητο της Χρονιάς» για τρεις συνεχόμενες χρονιές: 1972, 1973 και 1974. Όμως η δημοτικότητά του δεν περιορίστηκε μόνο στην πατρίδα του. Στον Καναδά, για παράδειγμα, ήταν το αυτοκίνητο με τις περισσότερες εισαγωγές για 28 συνεχόμενους μήνες μεταξύ 1976 και 1978.

Ένας απροσδόκητος αποχαιρετισμός. Τον Οκτώβριο του 1973, που συνέπεσε με τα 25ά γενέθλια της Honda και τα ελπιδοφόρα μηνύματα από το Civic, οι δύο ιδρυτές, Soichiro Honda και Takeo Fujisawa, αποχώρησαν ταυτόχρονα. Με την ανάληψη των νέων 'ισόβιων' θέσεων τους ως 'Ανώτατοι Σύμβουλοι', ξεκίνησε η εφαρμογή ενός νέου μοντέλου διοίκησης που θα δοκίμαζε τις αντοχές της εταιρείας. Το βήμα αυτό σηματοδότησε το τέλος μιας στρατηγικά σημαντικής διαδικασίας που είχε ξεκινήσει τρία χρόνια νωρίτερα με τη δημιουργία της 'συλλογικής ηγεσίας', όπου μία ομάδα

αποτελούμενη από τέσσερα ανώτατα διευθυντικά στελέχη θα ηγείτο της μετάβασης.

Προς το παγκόσμιο όνειρο. “Αν δεν είσαι ο No1 στον κόσμο, δεν μπορείς να είσαι ο No1 στην Ιαπωνία”. Όταν ο Soichiro αποφάσισε να ρισκάρει και να εισάγει εργαλεία σε μεγάλες ποσότητες, είχε αντιληφθεί τη λογική της διεθνούς αγοράς, η οποία διένυε τη φάση της διαρκούς παγκοσμιοποίησης. Πάνω από δύο δεκαετίες αργότερα, τον Φεβρουάριο του 1978, ιδρύθηκε η Honda of America Manufacturing (HAM) στο Οχάιο των ΗΠΑ, με κύριο αντικείμενο την κατασκευή ενός εργοστασίου παραγωγής μοτοσυκλετών.

Μετά από ενάμιση χρόνο, η CR250R έβγαινε από τη γραμμή παραγωγής ως η πρώτη μοτοσυκλέτα της Honda που κατασκευάζονταν στις ΗΠΑ. Λίγο αργότερα, η εταιρεία ξεκίνησε την κατασκευή ενός εργοστασίου παραγωγής αυτοκινήτων και πέτυχε ένα νέο ορόσημο στο πλαίσιο της παγκόσμιας επέκτασής της το 1982 με το νέο Accord, το πρώτο ιαπωνικό αυτοκίνητο που κατασκευάστηκε στις ΗΠΑ

Πρωτοπόροι της καινοτομίας

‘Επί χάρτου’. Μετά την επιτυχία του Civic, το κοινό απαίτησε ένα μεγαλύτερο Honda. Το 1976, αφίχθη το Honda Accord, ταράζοντας τα νερά της αυτοκινητοβιομηχανίας με μια νέα αυτοκινητιστική φιλοσοφία, όντας προσιτό, σπορ και αποδοτικό. Επιπλέον, το Accord διέθετε αυτό που θεωρείται το πρώτο ενσωματωμένο σύστημα πλοήγησης σε αυτοκίνητο. Το Electro Gyro-Cator χρησιμοποιούσε ένα γυροσκόπιο αερίου (περιείχε ήλιο σε κενό αέρος) σε συνδυασμό με ένα σερβομηχανισμό για να προσδιορίζει το σημείο στο οποίο βρισκόταν το όχημα και την ταχύτητα με την οποία είχε ταξιδέψει. Η οθόνη ήταν παρόμοια με εκείνη ενός συστήματος ραντάρ υποβρυχίου, με διαφανή χάρτη όπου εμφανίζονταν τα σημεία της διαδρομής. Αν και δεν το συνειδητοποιήσει πλήρως, το 1981 η Honda εφηύρε το πρώτο σύστημα πλοήγησης οχήματος βασισμένο σε χάρτη, πολύ πριν την εμφάνιση των δορυφορικών συστημάτων πλοήγησης GPS.

Ξανά σε πορεία νίκης. Η πολυαναμενόμενη επιστροφή της Honda στους αγώνες πραγματοποιήθηκε το 1983, αυτή τη φορά ως προμηθευτής κινητήρων για τις ομάδες Spirit, Williams, Lotus, McLaren και Tyrrell. Ήταν μια χρυσή εποχή, με έξι συνεχόμενους τίτλους κατασκευαστών με τις Williams (1986 και 1987) και McLaren (1988 - 1991), καθώς και πέντε τίτλους οδηγών με τους Nelson Piquet (1987), Ayrton Senna (1988, 1990 και 1991) και Alain Prost (1989). Το 1988, τα μονοθέσια της McLaren-Honda κέρδισαν 15 από τους 16 αγώνες, πρωτοφανές σε μια σεζόν της F1. Η Honda κέρδισε το Πρωτάθλημα Κατασκευαστών, ο Ayrton Senna ανακηρύχθηκε Παγκόσμιος Πρωταθλητής και ο ομόσταυλός του Alain Prost ήρθε δεύτερος.

Η δεκαετία του '80: Πρωτοφανής εφευρετικότητα και τεχνολογική δημιουργικότητα.

Κατά τη διάρκεια αυτής της δεκαετίας, η Honda ενίσχυσε την ηγετική της θέση ως κατασκευαστής μοτοσυκλετών μεγάλου κυβισμού. Ανάμεσα στα V4 μοντέλα που ξεχώρισαν ήταν η VF750F, που έδωσε τη θέση της στη VFR750 (1986), και η VFR750R, η θρυλική RC30 που ενσωμάτωσε τεχνολογικές καινοτομίες όπως το μονόμπρατσο ψαλίδι και οι μπιέλες τιτανίου.

Η Honda εξέπληξε τον κόσμο με την CX500 Turbo (1981), ένα υπετροφοδοτούμενο V-twin μοντέλο με ηλεκτρονικό ψεκασμό καυσίμου. Στην κατηγορία trail, η εκπληκτική XLV750R εμφανίστηκε στην αγορά το 1983, και το 1988 έδωσε τη θέση της στην XRV650, το πρώτο μοντέλο της δημοφιλούς οικογένειας Africa Twin.

Όσον αφορά τα μοντέλα με εν σειρά κινητήρα, η κληρονομιά της εμβληματικής CB750 Four και της εντυπωσιακής 6κύλινδρης CBX1000 μετουσιώθηκε στο θρυλικό ακρωνύμιο CBR, με το οποίο η Honda έφερε την επανάσταση στην γκάμα των σπορ μοτοσυκλετών των 600, 400 και 250 κ.εκ. και θα αποτελούσε από το 1992 και μετά τη βάση ενός άλλου, ιδιαίτερα σημαντικού μοντέλου: της CBR900RR. Η Honda συνέχισε επίσης να αναπτύσσει μοντέλα με boxer κινητήρες στη σειρά Gold Wing, που αρχικά ήταν τετρακύλινδρη και στα τέλη της δεκαετίας του '80 έγινε εξακύλινδρη. Παράλληλα, με όλες αυτές τις δημιουργίες και με τον αέρα μιας επιτυχημένης πορείας στους αγώνες Grand Prix, η Honda παρουσίασε δύο δίχρονα μοντέλα της σειράς NS, με χωρητικότητα κινητήρα 250κ.εκ. και 400κ.εκ., τα οποία έφεραν στο προσκήνιο την NSR250 το 1986, ένα cult μοντέλο που σημάδεψε μία ολόκληρη εποχή στην ιστορία της Μοτοσυκλέτας.

Το μοντέλο που καθόρισε τη γενιά του. Με εφελτήριο τις επιτυχίες στον μηχανοκίνητο αθλητισμό, το 1986 η Ιαπωνική εταιρεία παρουσίασε το πρώτο της πολυτελές αυτοκίνητο, το Honda Legend, και ένα brand για τις ΗΠΑ με το όνομα Acura. Ως εκ τούτου, η Honda έγινε ο πρώτος Ιάπωνας κατασκευαστής αυτοκινήτων που εγκαινίασε ένα ανεξάρτητο premium τμήμα.

Τον Φεβρουάριο του 1989, η Honda παρουσίασε το NSX - ένα υπεραυτοκίνητο που αφήφησε τον ανταγωνισμό και τάραξε συθέμελα την αυτοκινητοβιομηχανία με τη δική του τεχνολογία και σχεδίαση, τις αποκλειστικές καινοτομίες και το περίφημο αλουμινένιο μονοκόκ πλαίσιο του. Το αποτέλεσμα ήταν ένα όχημα εμπνευσμένο από τις τεχνολογικές λύσεις της F1.

Το NSX έγινε τεχνολογικό πρότυπο και ήταν το πρώτο ιαπωνικό supercar στην παγκόσμια αγορά. Μπορούσε να ολοκληρώσει το σπριντ 0 - 100 χλμ/ώρα σε 5,7 δευτερόλεπτα και η τελική του ταχύτητα έφτανε τα 259 χλμ/ώρα. Το NSX ήταν η ενσάρκωση της επιτυχίας της Honda στον μηχανοκίνητο αθλητισμό. Μάλιστα, ο θρυλικός οδηγός Ayrton Senna συμμετείχε προσωπικά στην εξέλιξή του και ήταν αυτός που το παρουσίασε μαζί με τον Alain Prost στο Σαλόνι Αυτοκινήτου της Γενεύης το 1989.

Αποχαιρετώντας μια ιδιοφυΐα. Στις 5 Αυγούστου 1991, ο Soichiro έφυγε από τη ζωή σε ηλικία 84 ετών. Περισσότεροι από 62.000 άνθρωποι απέτησαν φόρο τιμής στον Ιάπωνα μηχανικό σε δημόσια τελετή στο Τόκιο που διήρκεσε τρεις ημέρες χωρίς να προκαλέσει προβλήματα στην κυκλοφορία. Ο ιδρυτής της Honda είχε αστειευτεί σχετικά με αυτό: «Αφού έζησα τη ζωή μου ως κατασκευαστής αυτοκινήτων, πώς θα μπορούσα να προκαλέσω κυκλοφοριακό κομφούζιο την ημέρα της κηδείας μου;»

Το 1992, έναν χρόνο μετά το θάνατο του Soichiro Honda, η μάρκα έφερε εκ νέου την επανάσταση στον κόσμο των δύο τροχών παρουσιάζοντας τη θρυλική NR750, μία μοτοσυκλέτα με αμέτρητες προηγμένες τεχνολογικές λύσεις που δεν είχαν εφαρμοστεί ποτέ μέχρι τότε σε ένα στάνταρ μοντέλο παραγωγής. Ξεχώριζε ένας V4 κινητήρας με οβάλ έμβολα και 8 βαλβίδες ανά κύλινδρο, ο οποίος απέδιδε 125 ίππους στις 14.000 σαλ. Με την NR750, η Honda απέδειξε για άλλη μια φορά τις τεράστιες τεχνολογικές της δυνατότητες ως κατασκευαστής.

Καινοτομίες σε όλα τα επίπεδα

The power of dreams. Το 1989 κυκλοφόρησε το νέο Honda Integra, εξοπλισμένο με τον πρώτο κινητήρα DOHC VTEC. Ο θρυλικός VTEC, ο οποίος έδωσε το έναυσμα για το σλόγκαν "The Power of Dreams", εκθειάστηκε ως η πρώτη τεχνολογία που εξασφάλιζε έναν μηχανισμό για τη ρύθμιση του χρόνου ανοίγματος και βύθισης και των τεσσάρων βαλβίδων. Αυτό σημαίνει ότι σε περιπτώσεις που απαιτείται υψηλή απόδοση, οι βαλβίδες ανοίγουν περισσότερο και για περισσότερη ώρα. Επί του παρόντος, όλα τα βενζινοκίνητα αυτοκίνητα της Honda, καθώς και οι μοτοσυκλέτες και οι μηχανές θαλάσσης περιέχουν μία από τις ποικίλες εκδόσεις του συστήματος VTEC.

Πέραν της βενζίνης. Το αγωνιστικό πνεύμα της Honda οδήγησε την εταιρεία να γίνει ένας από τους πρώτους κατασκευαστές αυτοκινήτων που συμμετείχαν στο World Solar Challenge, την γνωστή αυστραλιανή διοργάνωση στην οποία συμμετέχουν αποκλειστικά αγωνιστικά αυτοκίνητα που τροφοδοτούνται με ηλιακή ενέργεια. Για τον σκοπό αυτόν, η εταιρεία σχεδίασε το Honda Dream και αργότερα το Honda Dream II, τα οποία ήταν κατασκευασμένα από ελαφρύ πλαστικό ενισχυμένο

με ανθρακονήματα και καλυμμένο με ηλιακές κυψέλες. Το μπλε μοντέλο σε σχήμα σφαίρας κατέρριψε πολλά ρεκόρ και σημείωσε μια σειρά από νίκες μεταξύ 1993 και 1996.

Πιστοποιητικό προέλευσης Type R. Η άφιξη της δεκαετίας του '90 συνέπεσε με την έκτη γενιά του Honda Civic. Σε αντίθεση με τις υπόλοιπες, ήταν η πρώτη που εισήγαγε στην γκάμα του μοντέλου τις εκδόσεις Type R (από το Racing). Μέχρι σήμερα, μόνο τα καθαρόαιμα σπορ μοντέλα της Honda, όπως το NSX, συνοδεύονται από την ονομασία αυτή.

Για να δικαιούται αυτό το σήμα, το όχημα έπρεπε να πληροί ακριβή κριτήρια: έπρεπε να είναι γρήγορο, να προσφέρει μια συναρπαστική εμπειρία οδήγησης και ο οδηγός να νιώθει ότι συμμετέχει στην οδήγηση. Και όχι μόνο, καθώς και άλλα χαρακτηριστικά έπρεπε επίσης να είναι συναρπαστικά σε απόδοση, όπως το κιβώτιο ταχυτήτων, το σύστημα πέδησης και το σύστημα διεύθυνσης. Τα περιττά αξεσουάρ και η ηχομόνωση απορρίφθηκαν, καθώς θα μπορούσαν να αλλοιώσουν την εμπειρία οδήγησης.

Honda για όλα την οικογένεια. Η θρυλική πίστα Twin Ring Motegi, που κατασκευάστηκε από τη Honda το 1997 και απέχει δύο ώρες από το Τόκιο, είναι γνωστή στους φίλους της Formula 1 και των αγώνων MotoGP. Ωστόσο λίγοι γνωρίζουν ότι η πίστα της Honda δεν είναι απλά ένα ιερός τόπος για τους θιασώτες των αγώνων αυτοκινήτου, αλλά και ένα θεματικό πάρκο μέσα στη φύση με μεγάλη απήχηση σε οικογένειες. Η πίστα περιβάλλεται από δάσος που αποτελεί μέρος των εγκαταστάσεων, αλλά το κύριο χαρακτηριστικό που προσελκύει επισκέπτες από όλο τον κόσμο είναι το Honda Collection Hall: τρεις όροφοι γεμάτοι όνειρα, ιστορία και περισσότερα από 350 θρυλικά μοντέλα Honda.

Γιορτάζοντας την 50η επέτειο. Για τον εορτασμό του μισού αιώνα από την ίδρυσή της, η Honda έκανε το δικό της δώρο γενεθλίων: το Honda S2000, ένα μοντέλο που αναβίωνε το σπορ πνεύμα του S500. Κληρονόμος της σειράς ελαφρών roadster - που ξεκίνησε με τα S500, S600 και S800 - το S2000 έκλεψε καρδιές όλων όταν παρουσιάστηκε σε μορφή πρωτοτύπου στο Σαλόνι Αυτοκινήτου του Τόκιο το 1995 με την ονομασία «Sports Study Model».

Οι εκδηλώσεις θαυμασμού ήταν αναμενόμενες: το εκπληκτικό μοντέλο είχε σχεδιαστεί σε συνεργασία με τον οίκο Pininfarina και διέθετε έναν υψηλόστροφο ατμοσφαιρικό κινητήρα που προσέφερε έντονη οδηγική συγκίνηση.

Υπερσύγχρονο υβριδικό. Το Honda Insight, που παρουσιάστηκε το 1999, ήταν το πρώτο υβριδικό αυτοκίνητο που κυκλοφόρησε στις ΗΠΑ και την Ευρώπη. Το εξαιρετικά ελαφρύ, αεροδυναμικό αμάξωμα ήταν μια μεγάλη καινοτομία, αλλά ακόμη πιο σημαντικό ήταν το σύστημα μετάδοσης κίνησης. Στο Insight υιοθετήθηκε για πρώτη φορά το σύστημα IMA (Integrated Motor Assist), το οποίο ενσωματώθηκε σε

όλα τα υβριδικά μοντέλα της μάρκας για πολλά χρόνια. Η τεχνολογία IMA βασιζόταν σε ένα παράλληλο υβριδικό σύστημα, του οποίου η μηχανική απλότητα και το χαμηλό βάρος επέτρεπαν αποδοτικότητα καυσίμου ανώτερη έναντι άλλων υβριδικών συστημάτων.

Πέρα από τα ελαστικά

Ένα ρομπότ μπροστά από την εποχή του. Θα μπορούσε να πει κανείς ότι ο ASIMO γεννήθηκε τον 21ο αιώνα. Ωστόσο, οι ρίζες του χρονολογούνται από το 1986, όταν τα πρώτα ρομπότ της Honda ήταν πόδια που προσπαθούσαν να προσομοιώσουν το ανθρώπινο βάδισμα, για να μπορέσουν να αναπτυχθούν συστήματα που θα βοηθούσαν μη αυτό-εξυπηρετούμενα άτομα ή θα αντικαθιστούσαν τον άνθρωπο σε επικίνδυνες εργασίες. Στην αλλαγή του αιώνα, η Honda εξέπληξε τους πάντες με ένα ρομπότ που αποτέλεσε μια πραγματική τεχνολογική επανάσταση στον κόσμο των ανθρωποειδών ρομπότ και άνοιξε το δρόμο για τη χρήση της τεχνητής νοημοσύνης στη ρομποτική. Για πρώτη φορά, ένα δίποδο ρομπότ σε μέγεθος και σχήμα κανονικού ανθρώπου διατηρούσε τέλεια την ισορροπία του όταν περπατούσε, ενώ μπορούσε ακόμη και να ανεβοκατεβαίνει σκάλες.

Ως τεχνολογικός πρεσβευτής, ο ASIMO επισκέφθηκε επιστημονικά και τεχνολογικά μουσεία, ιδρύματα και σχολεία σε όλο τον κόσμο, ενθαρρύνοντας τους νέους ανθρώπους να εντρυφήσουν στις θετικές επιστήμες και να οραματιστούν συγχρόνως ένα μέλλον με ρομπότ.

Το μέλλον, σήμερα. Η Honda είχε αναπτύξει ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο με κυψέλες καυσίμου υδρογόνου από τη δεκαετία του '80. Το Honda FCX, που παρουσιάστηκε το 2002, ήταν το πρώτο αυτοκίνητο με μηδενικές εκπομπές ρύπων που κυκλοφόρησε στις ΗΠΑ και την Ιαπωνία. Η συνέχεια του ερευνητικού αυτού προγράμματος της Honda είναι το Clarity Fuel Cell, το οποίο μπορεί να προσφέρει την ίδια απόδοση με τα συμβατικά οχήματα. Ήταν το πρώτο αυτοκίνητο που είχε ολόκληρο το σύστημα κίνησης, συμπεριλαμβανομένης της κυψέλης καυσίμου, τοποθετημένο κάτω από το καπό.

Το 2014 σηματοδότησε ένα ορόσημο στην ιστορία της F1, με την εισαγωγή των υβριδικών κινητήρων. Ως πρωτοπόρος αυτής της τεχνολογίας, το πάθος της Honda για τους αγώνες αναζωπυρώθηκε. Μετά από τρία χρόνια χωρίς θετικά αποτελέσματα, η Honda ένωσε τις δυνάμεις της με τη Scuderia Toro Rosso και άρχισε να δοκιμάζει μαζί της τους κινητήρες STR14 και RA618H.

Το 2019, η Red Bull Racing ακολούθησε την Toro Rosso επιλέγοντας και αυτή τους κινητήρες της Honda. Μόλις δύο χρόνια αργότερα, το 2021, ο Ολλανδός οδηγός Max Verstappen ανακηρύχθηκε Παγκόσμιος Πρωταθλητής στον τελευταίο αγώνα της

σεζόν.

Κατακτώντας τους αιθέρες. Η ενασχόληση της Honda με την αεροπλοΐα ξεκίνησε το 1986 με τη δημιουργία ενός τμήματος αφιερωμένου αποκλειστικά σε αυτόν τον τομέα. Επικεφαλής ήταν ο νεαρός αεροναυπηγός Michimasa Fujino, ο οποίος, μαζί με μία μικρή ομάδα, μετακόμισε σε ένα ερευνητικό κέντρο προηγμένης αεροναυπηγικής στο Starkville του Mississippi.

Ένα βράδυ στις αρχές του 1997, ο μελλοντικός ιδρυτής και διευθύνων σύμβουλος της Honda Aircraft είχε μια φαινή ιδέα. Ενώ μισοκοιμόταν και μη έχοντας κάποιο πρόχειρο χαρτί, ο Fujino έσκισε ένα φύλλο από ένα ημερολόγιο και κατέγραψε την ιδέα του στο πίσω μέρος του. Το αρχικό σχέδιο του Fujino περιέχει αυτό που ίσως εξακολουθεί να είναι η πιο χαρακτηριστική καινοτομία του HondaJet: τη στήριξη του κινητήρα πάνω από το φτερό – μια λύση που απελευθέρωσε περισσότερο χώρο στην καμπίνα και μείωσε τον θόρυβο που προκαλείται από τους κραδασμούς του κινητήρα. Οι δοκιμές συνεχίστηκαν και τον Ιούλιο του 2005, το HondaJet παρουσιάστηκε για πρώτη φορά ενώπιον εκατοντάδων χιλιάδων επισκεπτών στον εκθεσιακό χώρο στο Oshkosh του Wisconsin.

Το όραμα της Honda. Η Honda καθόρισε το ηλεκτρικό της μέλλον το 2021. Περισσότερο από ένας απλός στόχος, ήταν μια δέσμευση προς την κοινωνία, το περιβάλλον και τις ηθικές αξίες της εταιρείας. Το 2020, παρουσίασε το Honda e, το οποίο βοήθησε να τεθούν τα θεμέλια γι' αυτό το νέο όραμα και άνοιξε τον δρόμο για τον εξηλεκτρισμό των mainstream ευρωπαϊκών μοντέλων της. Το πρώτο αμιγώς ηλεκτρικό Honda για τη Γηραιά Ήπειρο, ακολούθησαν σύντομα εξηλεκτρισμένες εκδόσεις όλων των υφιστάμενων μοντέλων που ολοκληρώθηκαν με την παρουσίαση του νέου Civic e:HEV το 2022.

Αλλά η δέσμευση δε σταματά εκεί. Η Honda δεσμεύτηκε ότι το 100% των πωλήσεών της θα αφορούν οχήματα μηδενικών εκπομπών μέχρι το 2040 και ότι όλα τα προϊόντα και οι εταιρικές της δραστηριότητες θα είναι ουδέτερες ως προς τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα μέχρι το 2050. Ως απόδειξη αυτού του στόχου, το 2023, η Honda παρουσίασε στην ευρωπαϊκή αγορά τρία ηλεκτροκίνητα μοντέλα.

Χωρίς όρια. Πρώτα η ξηρά, μετά η θάλασσα και ο αέρας και τέλος το διάστημα. Το 2021, ανακοινώθηκε ένα κοινό ερευνητικό πρόγραμμα μεταξύ της Ιαπωνικής Αεροδιαστημικής Υπηρεσίας (JAXA) και του τμήματος R&D της Honda, στα πλαίσια του οποίου θα διερευνηθεί η δυνατότητα δημιουργίας ενός κυκλικού συστήματος ανανεώσιμων πηγών ενέργειας που θα υποστηρίζει την ανθρώπινη ζωή στο διάστημα. Η ιδέα είναι ότι αυτό το σύστημα με τη σχεδιαστική υπογραφή της Honda θα παρέχει οξυγόνο, υδρογόνο, καύσιμα και ηλεκτρική ενέργεια σε διαστημικούς σταθμούς οχήματα. Πώς; Μέσω ενός συνδυασμού ηλεκτρόλυσης υψηλής διαφορικής πίεσης (που

θα παράγει οξυγόνο και υδρογόνο χρησιμοποιώντας ηλιακή ενέργεια) και ενός συστήματος κυψελών υδρογόνου που θα παράγει ηλεκτρική ενέργεια και νερό.

H Honda σε αριθμούς

Οι εταιρείες του Honda Group (FY 2023*)

- εταιρείες: 313 θυγατρικές + 69 συνδεδεμένες εταιρείες
- εργοστάσια παραγωγής σε όλο τον κόσμο

Ιαπωνία: 9

Βόρεια και Νότια Αμερική: 10

ΗΠΑ: 3

Βραζιλία: 3

Καναδάς: 1

Μεξικό: 1

Αργεντινή: 1

Περού: 1

Ευρώπη: 3

Γαλλία: 1

Ιταλία: 1

Ισπανία: 1

Αφρική: 4

Νιγηρία: 2

Κένυα: 1

Γκάνα: 1

Ασία - Ωκεανία: 28

Κίνα: 9

Ινδονησία: 4

Ταϊλάνδη: 3

Ινδία: 3

Πακιστάν: 2

Φιλιππίνες: 2

Βιετνάμ: 2

Ταϊβάν: 1

Μπαγκλαντές: 1

Αυστραλία: 1

- Κέντρα R&D

Ιαπωνία: 2

ΗΠΑ: 4

Ευρώπη: 5

Ηνωμένο Βασίλειο: 2

Γερμανία: 2

Ιταλία: 1

Ασία - Ωκεανία: 9

Κίνα: 3

Ταϊλάνδη: 3

Ινδονησία: 2

Ινδία: 1

Συνεργάτες (FY 2023)

230.000 επαγγελματίες

215.508 μέτοχοι

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ (FY 2023)

28.08 δισεκατομμύρια (περίπου 108 δισ. ευρώ)

ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΚΕΡΔΗ (FY 2023)

839.3 δισ. yen (περίπου. 5.747 δισ. ευρώ)

ΕΤΗΣΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ (FY 2023)

18,75 εκατομμύρια μοτοσυκλέτες

3,68 εκατομμύρια αυτοκίνητα

5,64 εκατομμύρια προϊόντα ηλεκτρικής ενέργειας

ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ:

Μείωση στις παγκόσμιες εκπομπές CO₂: FY 2020-FY 2023: -24.1%

Μείωση στην ένταση εκπομπών CO₂ από τη χρήση προϊόντων:

Μοτοσυκλέτες - FY 2020-FY 2023: -30,4 %

Αυτοκίνητα - FY 2020-FY 2023: -27,2 %

Προϊόντα ηλεκτρικής ενέργειας - FY 2020-FY 2023: -28,2 %

Μείωση στην κατανάλωση ενέργειας: FY 2019-FY 2023: -14.3 %

Μείωση στην κατανάλωση νερού: FY 2019-FY 2023: -8.3 %

Μείωση στην παραγωγή αποβλήτων: FY 2019-FY 2023: -16 %

Επετηρίδα βιωσιμότητας της S&P Global για τις πιο βιώσιμες εταιρείες (2023): Στο top 10% στον κόσμο με 79/100 μονάδες

No 26 στην κατάταξη Interbrand Best Global Brands 2022.

ΑΓΩΝΕΣ:

Αυτοκίνητα (Formula 1) - 13 παγκόσμια πρωταθλήματα με κινητήρες Honda.

Τίτλοι οδηγών: 7

Τίτλοι κατασκευαστών: 6

Μοτοσυκλέτες - Η Honda έχει κατακτήσει 200 παγκόσμια πρωταθλήματα στις ακόλουθες κατηγορίες:

Ταχύτητας: 72 τίτλοι

MotoGP/500cc: 25

350cc: 6

250cc: 19

125cc/Moto3: 20

50cc: 2

Trial: (Montesa + Honda): 54

Outdoor: 26

Indoor: 20

Women's: 8

Motocross: 31

MXGP/500cc: 17

MX2/250cc: 9

125cc: 3

MX3: 2

Enduro: 14

Men's: 12

Women's: 2

Superbike: 6

Supersport: 9

Resistance: 13

Raid Rally: 1

* FY – Οικονομικό έτος. Το οικονομικό έτος της Honda λήγει στις 31 Μαρτίου. Το οικονομικό έτος 2023 αντιστοιχεί στο οικονομικό έτος από την 1η Απριλίου 2022 έως τις 31 Μαρτίου 2023.