





HONDA

DOSSIER
DE PRENSA

1.
ASÍ EMPEZÓ TODO...

Pág. 9

2.
SI ES POSIBLE, HONDA LO HACE...
SI ES IMPOSIBLE, TAMBIÉN

Pág. 41

3.
EL RETO DE LA COMPETICIÓN:
LA OBSESIÓN DE SOICHIRO HONDA

Pág. 69

4.
HONDA: LA HOJA DE RUTA AL FUTURO

Pág. 87

5.
HONDA EN ESPAÑA:
UNA HISTORIA DE COMPROMISO

Pág. 97

6.
HABLEMOS DE NÚMEROS

Pág. 107

NOTAS

Pág. 110

CUANDO LOS SUEÑOS
SE HACEN REALIDAD

Pág. 118

1.
Así empezó
todo...



▲ SOICHIRO HONDA EN EL RA271.

Soichiro Honda

INGENIERO NATO

Soichiro Honda nació en 1906 en Tenryū, un pueblecito japonés a los pies del Monte Fuji. De madre tejedora y padre herrero, Soichiro Honda comenzó a echar una mano en el taller de reparación de bicicletas familiar. Las piezas de las bicicletas, estropeadas o en mal estado, que su padre compraba para revender fueron sus primeros juguetes.

ESPÍRITU COMPETITIVO

A los 15 años Soichiro Honda se trasladó a la capital, Tokio, para trabajar como aprendiz en Art Shokai, un taller mecánico que era propiedad de los hermanos Sakakibara, que dedicaban las noches a desarrollar su auténtica pasión: el diseño de coches de carreras. Con 18 años, Soichiro se convirtió en su piloto y mecánico y ayudó a diseñar y cons-

truir el Curtiss, un coche de carreras que consiguió ganar el Campeonato de Japón en 1924.

Tras seis años trabajando como mecánico en la capital japonesa, Honda regresó a su provincia natal. Por aquel entonces Art Shokai se había convertido en un taller próspero y popular con delegaciones por todo el país y Soichiro fue escogido para abrir el taller de Hamamatsu, la ciudad más cercana a su pueblo... y fue entonces cuando se decidió a estudiar.

AUTODIDACTA

Durante su adolescencia, Soichiro menospreció la educación convencional: "Si la teoría promoviera la creatividad, todos los profesores habrían sido inventores", solía decir. Al frente de su propio taller de Hamamatsu, reconoció que los estudios podrían serle de utilidad e ingresó en la escuela técnica. Sin embargo, el romance con los estudios no terminó

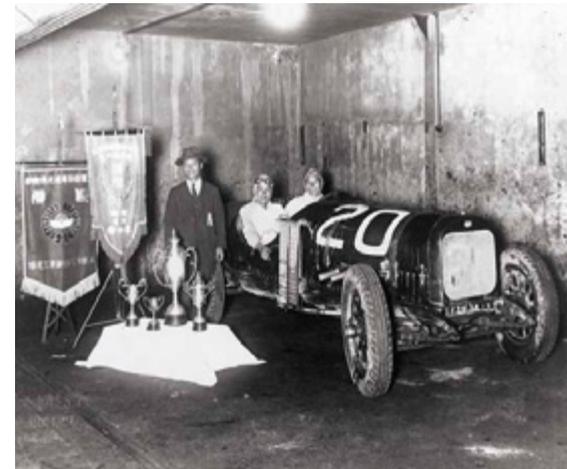
con el resultado esperado. Soichiro fue expulsado al negarse a examinarse: lo que le interesaba eran los conocimientos, no el diploma.

Poco después, en 1937, decidió emprender su propio camino y fundar Tokai Seiki para fabricar segmentos de pistones. Soichiro vivía en el taller, trabajaba sin descanso y todo su tiempo libre lo dedicaba a construir coches de carreras.

VOLUNTAD A PRUEBA DE BOMBAS

A Soichiro le tocó vivir dos conflictos bélicos casi simultáneos: la guerra Sino (chino)-Japonesa (1937-1945) y la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), durante los cuales su negocio sobrevivió gracias a los segmentos de pistón que proveía a Toyota. Éstos habían sido diseñados por el propio Soichiro, aunque bien es cierto que le costaron noches de desvelo y arduo trabajo para superar las duras exigencias de calidad.

◀ SOICHIRO HONDA EN ART SHOKAI.
▼ SOICHIRO HONDA.



PUNTO DE INFLEXIÓN

Durante la Segunda Guerra Mundial, la ciudad de Hamamatsu fue duramente bombardeada por el ejército americano. La fábrica de Soichiro, como el resto del país, yacía en ruinas. En tales circunstancias, Honda hace borrón y cuenta nueva, de tal modo que decide no reconstruir la fábrica y vender el negocio. Con parte del dinero de la venta compró un tanque de alcohol, lo instaló en su jardín y se cogió un año sabático elaborando whisky casero para familiares y amigos.

RUMBO AL ÉXITO

En la posguerra, Japón necesitaba impulsar la movilidad, pero de una forma rápida, urgente y barata. Tras el año sabático, en 1946, Soichiro

abrió una nueva fábrica bajo el rimbombante nombre de *Honda Technical Research Institute*, para producir motores específicos para motocicletas. Es entonces cuando ideó el invento que le propulsó hacia el éxito: Honda se las ingenió para instalar el motor de combustión que actuaba como generador de una pequeña radio militar portátil, en una bicicleta. El invento se popularizó bajo el nombre de «chu-chu» por el característico sonido de escape que emitía, del que logró vender 1.500 unidades. En 1947 el «chu-chu» se rediseñó y dio lugar a la famosa *A-Type*, el primer diseño con nomenclatura Honda en salir al mercado. Animado por el éxito de la *Honda A-Type*, en 1948, Honda convierte el *Institute* en la más conocida Honda Motor Company, Ltd. El resto, ya es historia.

► HONDA MOTOR COMPANY, 1948.



Los inicios de Honda Motor Company

UN 24 DE SEPTIEMBRE DE 1948

El espíritu de superación, la innovación y la fe en el proyecto marcarían para siempre el carácter de la compañía. Quizá no fuesen conscientes de ello, pero el 24 de septiembre de 1948 los 34 empleados que formaban Honda Motor Company estaban haciendo historia de la movilidad.

Pocos meses más tarde, tras el lanzamiento de la *Dream D-Type*, la primera motocicleta fabricada por la compañía, tuvo lugar el encuentro entre Soichiro Honda y Takeo Fujisawa, su socio perfecto. Fujisawa se convirtió en director ejecutivo y pocos meses después la compañía hizo su primera ampliación de capital a pesar de la difícil situación económica en el Japón de la posguerra. Una cuarta parte de

▼ HONDA A-TYPE, 1947.



la nueva inversión corrió a cargo del propio Fujisawa, quién a partir de entonces fue considerado cofundador de Honda. La alianza fue sellada con un sueño compartido: convertir Honda en el mayor fabricante de motocicletas del mundo.

EL JAPÓN DE LA POSGUERRA

Los titulares de la prensa nipona aquel año destacaban que: “La paz se desarrolla rápidamente en Japón y Alemania”. Japón estaba aún bajo la ocupación de las Fuerzas Aliadas y el tratado de paz era un borrador. Otras noticias daban una idea muy clara sobre el contexto económico: “Tres años después del fin de la guerra, todos los sectores sufren de escasez de existencias, pero comienzan a aparecer productos que se acercan al estándar interna-

cional, lo que nos trae esperanza, por ligera que sea, para la recuperación de Japón”.

LA ANTESALA DEL ÉXITO

El diseño de la *Cub F-Type*, una bicicleta dotada de un motor auxiliar de 50cc y 2 tiempos, se caracterizaba por: “un motor pintado en rojo y el depósito de gasolina en blanco”. Se trataba de un diseño elegante y fresco perfecto para el gran público japonés. Planeando la estrategia de marketing, Fujisawa se percató que había una potente red de distribución que otras marcas de motocicletas habían ignorado hasta el momento: las tiendas de bicicletas. Se contactó con más de 50.000 tiendas de bicicletas del país por correo postal. Fujisawa ideó el folleto de marketing y la jugada salió perfecta. Situando una mujer

al manillar, la *Cub F-Type* pasó a ser conocida como la bicicleta que podían conducir tanto hombres como mujeres. El modelo se vendió en más de 15.000 tiendas de bicicletas y se usó ampliamente en todo Japón.

En 1949, la *Honda Dream D Type*, con 98cc y 2 tiempos fue el primer modelo de producción en masa y marcó el camino a seguir para Honda: incorporaba características avanzadas, en un chasis robusto construido por estampación, era semiautomática y carecía de embrague, siendo más eficiente que la competencia. Además, el diseño y el color granate, le otorgaron un carácter único, en un momento en que el color negro predominaba en todas las motocicletas de la época. Para Honda, con la *Dream D Type*, se dibuja el futuro de lo que será la marca.



◀ PUBLICIDAD DE LA HONDA CUB F-TYPE.



▼ HONDA DREAM D-TYPE, 1948.

▼ HONDA CUB F-TYPE, 1948.





YOU MEET THE NICEST PEOPLE ON A HONDA

Una década más tarde, el sueño de ser el primer fabricante de motocicletas mundial se convirtió en realidad. Se podría decir que durante unos años Honda sobrevivió gracias a la fe que sus fundadores tenían personalmente en el proyecto. La guerra de Corea (1950–1953), sin embargo, llegó en el momento justo, y los encargos de motores se dispararon.

El éxito llegó de la mano de la mítica *Super Cub C100*, lanzada en agosto de 1958. Fabricada sin descanso desde entonces, la *Super Cub C100* es hoy el vehículo a motor con más unidades producidas de la historia. Auspiciada bajo la campaña: “Conoces a la gente más agradable en una Honda”, cambió para siempre la actitud y las percepciones hacia las motocicletas. Un icónico caso de estudio, que visibilizó a todo tipo de gente conduciendo la ahora mítica motocicleta: amas de casa, padres e hijos, jóvenes parejas... Honda había conseguido, por primera vez, que la motocicleta se viera como un medio de transporte cotidiano, práctico, limpio, cómodo y socialmente respetado. Desde aquel momento, Honda, la industria y la movilidad urbana habían cambiado para siempre.

Este punto de inflexión fijó uno de los ejes estratégicos de Honda: la visión global. Un férreo compromiso por el suministro de productos de gran calidad a un precio apto para todos los bolsillos y capaz de satisfacer las necesidades de los clientes en cualquier parte del mundo.



SURFING THE USA

Un año más tarde, en 1959 y con el éxito de la *Super Cub* asegurado, Honda apostó a lo grande e inició su primera andadura en el extranjero, nada más y nada menos que desembarcando en la costa californiana de Estados Unidos a través de la *American Honda Motor Co. Inc.* en Los Ángeles.

SINÓNIMO DE COMPETICIÓN

“El espíritu luchador que constituye mi naturaleza ya no me va a permitir seguir apartando la mirada. He tomado la firme decisión de participar en el TT del próximo año”, la carrera de velocidad de mayor prestigio internacional donde Honda pretendía medirse con las marcas más relevantes del momento. En 1954 Soichiro compartió su sueño con su equipo mediante una firme declaración de intenciones. Esta misión tardaría cinco años en materializarse. De este modo, en 1959, en la primera participación de Honda en el prestigioso TT, los pilotos Honda cruzaron la meta en sexta, séptima, octava y déci-

◀ AMERICAN HONDA MOTOR CO. INC., LOS ANGELES, 1959.

ma posición a lomos de la *Honda RC142*. Con estos resultados Honda obtuvo el título de constructores y, sin embargo, la ambición de Soichiro Honda perseguía un único objetivo, la victoria. Esta primera participación supuso el primer paso hacia el éxito. Sólo dos años más tarde, en 1961, Honda lograría sus dos primeros títulos mundiales de velocidad en las categorías de 125cc y 250cc. Desde entonces, Honda ha competido al máximo nivel mundial sobre las dos ruedas.

▼ HONDA RC142, 1959.



▲ PRIMERA VICTORIA DE HONDA EN EL TT DE LA ISLA DE MAN, 1961.

▲ HONDA SUPER CUB C100, 1958.



▲ CAMPAÑA PUBLICITARIA DE LA HONDA SUPER CUB C100, 1958.

A por las cuatro ruedas



▲ HONDA S360, 1962.

ESPÍRITU DE SUPERACIÓN

Justo antes de dar el salto internacional, en 1958, Honda decidió apostar por la fabricación de automóviles. La nueva década le deparaba una odisea para convertirse en miembro de pleno derecho de la industria automovilística japonesa.

El desarrollo de los primeros prototipos iba viento en popa cuando en 1961, el Ministerio de Comercio e Industria (MITI) japonés anunció una Ley de Promoción de Industrias Específicas, entre las cuales estaba la industria automotriz, que pretendía, una vez aprobada, impedir la llegada de nuevos fabricantes al mercado

nacional. Honda, para evitar estar afectada por esta ley, empezó a desarrollar los mini deportivos S360 y S500 y el mini camión T360, que presentó en el Salón del Motor de Tokio de 1962. Finalmente, la ley del MITI nunca llegó a aprobarse, pero Honda ya dio un nuevo salto al entrar de lleno en la fabricación de automóviles.

UN CIRCUITO PARA HACER HISTORIA

► SUZUKA INTERNATIONAL RACING COURSE.



Podría decirse que Suzuka es el lugar donde todo comenzó. Apenas un año después de su construcción, Honda inició su primer periplo en la Fórmula 1. Llamado oficialmente: *Suzuka International Racing Course*, se construyó en 1962 como pista de pruebas de Honda. Del diseño original se ocupó el diseñador neerlandés John Hugenholtz, responsable también del madrileño circuito del Jarama de Madrid. Es el circuito más

► RA271, GP ALEMANIA, NÜRBURGRING, 1964.



antiguo de Japón y uno de los pocos del mundo con una pista en forma de "8", con una parte del trazado que pasa por encima de la otra.

¡VIVA MÉXICO!

En 1960, cuando Soichiro Honda decidió entrar en competición, Honda aún era el fabricante de automóviles más joven de Japón y el primero en aventurarse en la Fórmula 1. Ganar una competición con un bólido de fabricación propia era uno de los tantos sueños de infancia del fundador y el primer paso para cumplirlo fue el RA271. Tras entrenarse a conciencia en las pistas de Suzuka (Japón) y Zandvoort (Holanda), el equipo por fin debutó con el RA271 en el GP Alemania de 1964 en Nürburgring, el circuito más difícil del calendario. Pintado de blanco marfil con un gran punto rojo, símbolo del sol en la bandera nacional de Japón, el monoplaza pasó a la





▲ RICHIE GINTHER
CONSIGUE LA PRIMERA
VICTORIA EN LA F1,
MÉXICO, 1965.

historia de la automoción. La decisión de fabricar un chasis y motor propios se vio recompensada muy pronto y, en 1965, Richie Ginther consiguió en México la primera victoria de Honda en la F1. Fue el primer fabricante japonés en ganar un Gran Premio de F1 y todo apuntaba a una rápida progresión hacia el éxito.

Su corta epopeya se truncó en 1968. El equipo había acumulado experiencia y conocimientos técnicos, pero el RA302 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. Schlesser falleció. Como consecuencia, el piloto de Honda John Surtees abandonaría Honda y la compañía se retiraría de la F1 hasta los años 80.

LOS KEI CARS

Honda lanzó en 1963 una campaña masiva de gran impacto que ofrecía premios a aquellos que adivinaran el precio del nuevo modelo Honda S500. La compañía recibió más de 5,7 millones de respuestas, todo un récord para un anuncio de este tipo. En agosto de aquel mismo año, Honda lanzó el mini camión T360, y en octubre le siguió el S500. El Honda N360, lanzado en 1966 en pleno *boom* de la motorización en Japón, fue el primer mini coche (*kei car*) de producción en masa de la compañía. Los mini vehículos ya eran populares en el país nipón, pero Honda, siguiendo su estilo, irrumpió en el mercado haciendo mucho ruido.

Además, el N360 fue el primer mini coche que ofrecía como opción la primera transmisión automática made in Honda, la *Hondamatic*. El N360 explotaba al máximo los límites mecánicos y de tamaño establecidos por ley para los mini vehículos: cilindrada de 660cc, máximo 3,4 metros de largo, 2 metros de alto y 1,48 metros de ancho. Los ingenieros de Honda consiguieron ofrecer una potencia casi de deportivo y un espacio interior sorprendentemente amplio, y todo a un precio muy inferior al de sus competidores. El N360 encarnó los valores corporativos que mejor expresan la filosofía Honda:

**“Man Maximum,
Machine Minimum”**



▲ HONDA T360, S500 Y N360.

DESEMBARCO EN HAWÁI

En 1969, tan sólo unos meses antes de que Neil Armstrong pisara la luna, el icónico Honda N600, una variante del N360 más potente, se convertía en el primer coche de la compañía a la venta en Estados Unidos. Lanzado en Hawái, Honda América comenzó a comercializar el coche en el continente a través de la red de concesionarios que Honda había creado ya para sus motocicletas. Comenzó entonces la lucha de Honda por hacerse un hueco en el mercado de la automoción americano. Vender coches en concesionarios de motocicletas era una excentricidad, pero Honda no pudo permitirse crear una red específica para automóviles hasta la llegada del Civic en 1972. La batalla estaba servida.



▲ VENTA DEL HONDA N600
EN ESTADOS UNIDOS.

Takeo Fujisawa



▲ SOICHIRO HONDA Y TAKEO FUJISAWA.

UNA PIEZA CLAVE

Nacido en 1910 en la ciudad de Kakegawa, Japón, Fujisawa se interesó por la mecánica desde joven. Tras trabajar como aprendiz en una tienda de bicicletas en Tokio, adquirió habilidades que lo ayudarían en su futura carrera en la industria del motor.

EL LIDERAZGO DISCRETO

En 1948, Fujisawa conoció a Soichiro Honda y juntos dieron forma a Honda Motor Co., iniciando una sólida amistad y una exitosa aventura empresarial. Mientras Honda se centró en la creación de productos innovadores, Fujisawa se enfocó

en la estrategia comercial y de marketing. Se convirtió en la pieza clave para establecer relaciones con distribuidores y proveedores en todo el mundo y ayudó a expandir la presencia de Honda en los mercados internacionales.

Fujisawa implantó su visión de la empresa como una entidad socialmente responsable, comprometida con el desarrollo sostenible y la creación de productos que mejorarían la vida de las personas en su día a día. Esta visión lo llevó a crear el *Honda Institute of Safety Education* en 1964, con el objetivo de formar a los conductores en materia de seguridad vial.

De Japón al mundo

EL SUEÑO AMERICANO

Durante el invierno de 1952, Soichiro tomó una drástica decisión que marcaría el destino de la compañía: se embarcó rumbo a América. El objetivo no era otro que invertir el 100% de la última ampliación de capital —unos 450 millones de yenes— en la importación de máquinas y herramientas que le permitieran fabricar componentes de calidad, a la altura de sus ideas.

LLEGADA A EUROPA

En 1962, Honda anunció sus planes para construir su primera fábrica fuera de Japón, en Bélgica. Se inauguró el año siguiente, con el mismísimo Soichiro Honda como maestro de ceremonias. Honda Motor Co. contaba con tan solo 15 años de historia y ya era una empresa global.

En 1969 Honda dio un importante paso hacia adelante como productor

▼ CB750 FOUR, 1969.



► FABRICACIÓN EN SERIE DE LA SUPER CUB, BÉLGICA, 1963.



de motocicletas de gran cilindrada al iniciar la comercialización de la *CB750 Four*. Considerada en su momento como la motocicleta más sofisticada de la historia, fue la primera fabricada en serie en equipar freno de disco y arranque eléctrico. Su nivel de prestaciones, manejabilidad y calidad de fabricación son algunos de los atributos que le valieron el sello de la primera *superbike* de la historia y que rápidamente la convirtieron en éxito

▼ IMAGEN 50 ANIVERSARIO HONDA CIVIC, 2022.



de ventas sin precedentes para una moto de gran cilindrada.

NACE UN MITO

En los años 70 se gestó la conciencia medioambiental y en Estados Unidos se endurecieron las leyes de control de emisiones contaminantes para la mejora de la calidad del aire. En este contexto, Honda dio un paso que ha forjado a fuego la filosofía de la marca.

Honda, que todavía era una empresa relativamente pequeña, fue una de las primeras compañías en posicionarse al lado de las instituciones públicas y de la ciudadanía en la batalla contra la contaminación. El lanzamiento del mítico *Honda Civic*, en 1972, se considera el primer hito



▲ HONDA CIVIC, MEJOR COCHE DEL AÑO, 1973.

► SOICHIRO HONDA PRESENTA EL MOTOR CVCC.

conseguido por Honda en la lucha contra el cambio climático. Equipado con el primer motor con tecnología CVCC, el *Civic* llegó con una misión muy verde: demostrar a la industria del automóvil que la estricta normativa de la Agencia de Protección Medioambiental americana, que limitaba radicalmente el consumo de



combustible y el nivel de emisiones contaminantes, no sólo era posible de cumplir sino muy necesaria para elevar los estándares del sector.

El *Civic* fue un gran éxito de ventas y recibió múltiples reconocimientos. En Japón fue el primer modelo en obtener el galardón de Mejor Coche del Año durante tres años consecutivos: 1972, 1973 y 1974. Pero su popularidad no se limitó a su país de origen. En Canadá, por ejemplo, fue el coche más importado durante 28 meses seguidos entre 1976 y 1978.

UN ADIÓS INESPERADO

En octubre de 1973, coincidiendo con el 25 aniversario de la creación de Honda y los buenos augurios que llegaron con el *Civic*, los dos socios fundadores, Soichiro Honda y Takeo Fujisawa, se retiraron conjuntamente. Asumiendo su nueva posición vitalicia de “Consejeros Supremos”, inauguraron una nueva era de gestión que pondría a prueba la fortaleza de la compañía. Este paso daba fin a un proceso de gran importancia estratégica que había

comenzado tres años antes con la creación del llamado “liderazgo colectivo”, un grupo conformado por cuatro directores sénior que liderarían la transición.

Así fue como terminó la larga colaboración de los dos socios, cuya jubilación generó un gran impacto en la opinión pública. Por un lado, no sólo ambos eran vistos como: “demasiado jóvenes para retirarse” (Honda tenía 65 años y Fujisawa 61), sino que el nuevo presidente, Kiyoshi Kawashima, era: “demasiado joven para el cargo” y no era familiar de ninguno de los dos fundadores. Una vez más, Honda enviaba un claro mensaje a la sociedad japonesa sobre su manera poco convencional de hacer las cosas.

HACIA EL SUEÑO GLOBAL

“Si no eres número uno en el mundo, no puedes ser número uno en Japón.”

Cuando Soichiro tomó la decisión de apostar por una importación masiva de herramientas había comprendido la lógica del mercado internacional, que ya no dejaría de globalizarse. Más de dos décadas más tarde, en febrero de 1978, se inauguraba *Honda of America Manufacturing (HAM)* en Ohio, Estados Unidos, con la construcción de una planta de fabricación de motocicletas como primer objetivo.



◀ LA HONDA CR250R FUE LA PRIMERA MOTOCICLETA FABRICADA POR HONDA EN LOS ESTADOS UNIDOS, 1979.

Un año y medio más tarde, la *CR250R* saldría de la línea de producción como la primera motocicleta fabricada por Honda en Estados Unidos. Poco después, la compañía se embarcó en la construcción de una planta de automóviles y alcanzó en 1982 un nuevo hito en la expansión global de la compañía con el nuevo *Accord*, el primer automóvil japonés en ser fabricado en América. Estas dos operaciones fueron la avanzadilla de la futura expansión internacional de la compañía, que no tardaría en llegar.



◀ FABRICACIÓN DEL HONDA ACCORD EN ESTADOS UNIDOS, 1982.

Pioneros de la innovación



▲ LANZAMIENTO DEL HONDA ACCORD, 1976.

EN EL MAPA

Tras el éxito del *Civic*, el público reclamaba un Honda más grande. En 1976 el *Honda Accord* llegó sacudiendo la industria automovilística con un nuevo concepto de automóvil: económico, deportivo y eficiente. Y, lo que es quizás aún

más sorprendente, incorporaba lo que se considera el primer sistema de navegación integrado en un automóvil. El *Electro Gyro-Cator* utilizaba un giroscopio y un servomotor impulsados por helio para determinar el punto en el que se encontraba el vehículo y a qué velocidad se había desplazado.



EL RETORNO A LA SENDA DE LA VICTORIA

El ansiado regreso de Honda a la competición se produjo en 1983, esta vez como proveedor de motores para los equipos: Spirit, Williams, Lotus, McLaren y Tirell. Fue una época dorada, con seis títulos de constructores con Williams (1986 y 1987) y McLaren (de 1988 a 1991) y cinco de pilotos con Nelson Piquet (1987), Ayrton Senna (1988, 1990 y 1991) y Alain Prost (1989). El año 1988, los monoplasas McLaren-Honda ganaron 15 de 16 carreras, nunca se había dominado una temporada en la F1 de esa manera. Se logró el Campeonato de Constructores, Ayrton Senna se proclamó Campeón del Mundo y su compañero de equipo Alain Prost, subcampeón. La segunda etapa en la F1 se cerró en septiembre de 1992. Honda se retiró de la competición, pero no era un adiós, sino un hasta luego.

La pantalla era parecida a un sistema de radar de los submarinos, con un mapa transparente donde se marcaban los puntos de localización. Sin ser plenamente conscientes, Honda inventó en 1981 el primer sistema de navegación para vehículos basado en mapas, mucho antes de la aparición de los sistemas de navegación por satélite GPS.

▲ ELECTRO GYRO-CATOR.

► AYRTON SENNA Y ALAIN PROST SE PROCLAMAN CAMPEÓN Y SUBCAMPEÓN DEL MUNDO, 1989.



◀ HONDA GOLD WING, 1988.

LOS 80, INGENIO Y CREATIVIDAD TECNOLÓGICA SIN PRECEDENTES

En esta etapa Honda apuntaló su liderazgo como productor de motocicletas de gran cilindrada. Sin duda, el enorme conocimiento adquirido en competición con motores pluricilíndricos de diversas configuraciones, permitió el lanzamiento de modelos emblemáticos. Entre las configuraciones en "V" destacan los motores de 4 cilindros como la VF750F, modelo que daría paso a la VFR750 (1986) y a la VFR750R, la mítica RC30 que incorporaba innovaciones tecnológicas como el basculante mono-brazo y las bielas de titanio. Respecto a los motores V2, Honda sorprendió al mundo con la CX500 Turbo (1981), modelo sobrealimentado equipado con inyección electrónica. En el segmento *trail*, la sorprendente XLV750R irrumpe en el mercado en 1983,

modelo que daría paso en 1988 a la XRV650, el primer modelo de la popular saga *Africa Twin*.

Por lo que respecta a los motores en línea, la herencia de la emblemática CB750 Four y la espectacular CBX1000 de 6 cilindros, evolucionan hacia las míticas siglas CBR, con las que Honda revoluciona la gama deportiva en las cilindradas de 600, 400 y 250cc y que acabarían siendo la base de otro modelo de especial relevancia, la CBR900RR de 1992. Además, Honda prosigue el desarrollo de modelos con motores de cilindros opuestos en línea de la gama *Gold Wing*, modelo que pasa de 4 a 6 cilindros a finales de los 80. En paralelo a todas estas creaciones y abalada por los éxitos en los GG.PP., Honda lanza una serie de modelos de 2 tiempos de la gama NS, en cilindradas de 250 y 400cc que derivarían en la NSR250 de 1986, modelo de culto que marcó toda una época del motociclismo.



Tras la buena acogida del *Honda Legend*, surgió un nuevo reto. ¿Sería posible diseñar un modelo deportivo de prestigio para conducir por las calles de cualquier ciudad? En un momento en el que los motores Honda, tanto en Fórmula 1 como en GGPP de Motociclismo, lo estaban ganando todo en la pista, Honda lanzó el *Acura NSX*. En febrero de 1989 se presentó un automóvil *superdeportivo* que desafió a la competencia e hizo temblar los cimientos del sector con tecnología y diseño propios, innovaciones exclusivas y el famoso chasis monocasco fabricado en aluminio. El resultado, un automóvil inspirado en soluciones propias de la F1.

El *NSX* se convirtió en un estandarte tecnológico y en el primer superdeportivo japonés en el mercado global. Podía alcanzar los 100 km/h en 6,2 segundos y llegar a una velocidad máxima de 259 km/h.

EL MODELO QUE DESAFIÓ A SU GENERACIÓN

Auspiciados por los éxitos deportivos, Honda lanzó en 1986 el primer coche de lujo de la marca nipona, el *Honda Legend*, así como una nueva marca propia en Estados Unidos para comercializarlo: *Acura*. De esta forma, Honda se convirtió en el primer fabricante de automóviles japonés en lanzar una división *premium* independiente.

▲ ACURA LEGEND, 1986.

► HONDA NSX, 1990.



El *NSX* era la encarnación de los éxitos deportivos de Honda. De hecho, el mítico piloto Ayrton Senna se involucró personalmente en su desarrollo y fue él, junto a Alain Prost, quien lo presentó en el Salón de Ginebra de 1989.

LA DESPEDIDA DE UN GENIO

El 5 de agosto de 1991, Soichiro se despidió de este mundo, con 84 años. Más de 62.000 personas rindieron tributo al ingeniero japonés en un acto público en Tokio que duró tres días sin generar atascos. El fundador de Honda había bromeado con este aspecto: **“después de vivir toda mi vida como fabricante**

de automóviles, ¿cómo voy a provocar un atasco el día de mi funeral?”

En 1992, un año después del fallecimiento de Soichiro Honda, la marca revolucionó el segmento de las dos ruedas con el lanzamiento de la mítica *NR750*, una motocicleta dotada de un sinfín de soluciones tecnológicas de vanguardia que nunca antes habían sido puestas a la práctica en un modelo de producción en serie. Entre otras, destacaba por un motor V4 de pistones ovales y 8 válvulas por cilindro con el que alcanzaba los 125 CV a 14.000 rpm. Con la *NR750* Honda volvió a demostrar al mundo la inmensa capacidad tecnológica que había alcanzado como fabricante.

▼ HONDA NR750, 1992.



Innovando en todos los frentes

EL PODER DE LOS SUEÑOS

En 1989, el nuevo *Honda Integra* salió equipado con el primer motor *DOHC VTEC*. El legendario motor *VTEC*, que dio lugar al eslogan global “El Poder de los Sueños”, fue admirado por ser la primera tecnología en ofrecer un mecanismo de cuatro válvulas que regulan el tiempo de apertura y la elevación. Así, en una situación que requiere alto rendimiento, las válvulas se abren más y durante más tiempo. Actualmente, las diferentes versiones del *VTEC* equipan todos los automóviles con motor de gasolina de Honda, así como motocicletas o motores marinos.

MÁS ALLÁ DE LA GASOLINA

El espíritu de competición de Honda llevó a la compañía a ser uno de los primeros fabricantes de automóviles en atreverse a participar en la



▲ HONDA DREAM II, 1993.

conocida competición australiana *World Solar Challenge*, en la que participaban exclusivamente bólidos impulsados con energía solar. Con este propósito se diseñaron el *Honda Dream*, y más tarde el *Honda Dream II*, construidos a partir de plástico reforzado con fibra de carbono ligero y cubiertos de células solares. El modelo con forma de bala azulada batió récords en la competición y fue encadenando victorias entre 1993 y 1996.



▲ HONDA CIVIC TYPE R, 1990.

DENOMINACIÓN DE ORIGEN TYPE R

La llegada de los 90 coincidió con la sexta generación del *Honda Civic*. Aunque, a diferencia del resto, la sexta generación fue la primera en recibir el nombre *Type R* (de Racing). Hasta la fecha sólo contaban con dicha denominación los modelos puramente deportivos, como el *NSX*. Para merecer esta etiqueta, el vehículo debía atender a unos criterios precisos: tenía que proporcionar una conducción estimulante, el conductor debía sentirse implicado, debía ser rápido, pero también competitivo en otros aspectos de la conducción como el cambio de marchas,

la frenada o la dirección. Y no se aceptaban accesorios superfluos y aislamientos sonoros que pudieran arruinar la experiencia del conductor.

HONDA PARA TODA LA FAMILIA

El mítico circuito *Twin Ring Motegi*, construido por Honda en 1997 a unas dos horas de Tokio, es de sobra conocido entre los aficionados a las carreras de Fórmula 1 o de MotoGP. Lo que no saben muchos es que el circuito de Honda no es sólo un lugar de peregrinación para los fans del motor, sino también un parque de atracciones en plena naturaleza con mucho encanto para toda la familia. El circuito está rodeado de bosque, que forma parte de las propias instalaciones, pero el principal motivo que atrae a visitantes de todo el mundo es el *Honda Collection Hall*, tres pisos repletos de sueños, historias y más de 350 modelos míticos de Honda.

► TWIN RING MOTEGI, 1997.





Las expresiones de admiración no eran para menos: el sorprendente modelo había sido diseñado nada más y nada menos que en colaboración con Pininfarina. Los años 2000 fueron los del *S2000*.

LA VANGUARDIA HÍBRIDA

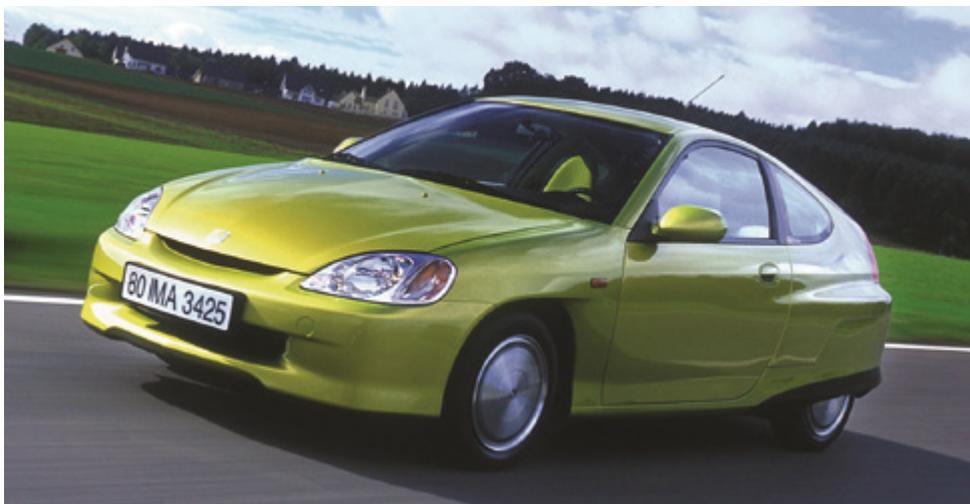
El *Honda Insight*, lanzado en 1999, fue el primer híbrido comercializado en EE. UU. y Europa. La carrocería súper ligera fue una gran novedad, pero aún más importante fue el tren de propulsión. El *Insight* fue también el pionero del sistema *IMA* (*Integrated Motor Assist*), que equipó todos los modelos híbridos de la marca durante años. La tecnología *IMA* estaba basada en un sistema híbrido paralelo, cuya simplicidad mecánica y ligereza permitían alcanzar niveles de eficiencia superiores a los de otras alternativas híbridas. A partir del *Insight*, la gama de automóviles de Honda avanzaría a toda velocidad hacia la electrificación.

▲ HONDA S2000.

CELEBRANDO LOS 50 AÑOS

Para conmemorar la mitad de siglo, Honda fabricó su propio regalo de cumpleaños: el *Honda S2000*, renovando el espíritu deportivo del *S500*. Heredero de la saga de *roadsters* ligeros —iniciada por el *S500*, el *S600* y el *S800*—, el *S2000* robó corazones desde antes incluso de existir, cuando Honda presentó el primer *concept* en el Salón del Motor de Tokio de 1995 bajo el nombre de *Sports Study Model*.

▼ HONDA INSIGHT, 1999.



Más allá de los neumáticos





▲ E0, PRIMER ROBOT DE HONDA, 1986.



▲ ROBOT HUMANOIDE ASIMO, 2000.



UN ROBOT AVANZADO A SU TIEMPO

Podría decirse que *ASIMO* nació con el siglo XXI. Aunque sus orígenes se remontan al año 1986, cuando los primeros robots de Honda eran unas piernas que trataban de simular el andar de un humano, para poder desarrollar sistemas de asistencia a personas dependientes o sustituir a los humanos en labores peligrosas. Con el cambio de siglo, Honda sorprendió al mundo con un robot que suponía toda una revolución tecnológica en el mundo de la robótica humanoide y que abría las puertas a la aplicación de la inteligencia artificial en la robótica. Por primera vez, un robot bípedo, de dimensiones y formas humanas, era capaz de mantener perfectamente el equilibrio al caminar y hasta podía subir y bajar escaleras.

ASIMO se hizo famoso en el mundo gracias a sus viajes, encuentros con personalidades y participación en

múltiples proyectos educativos y demostraciones. Su tarea de embajador tecnológico lo llevó a visitar museos de ciencia y tecnología, instituciones y escuelas de todo el mundo, animando al estudiantado a amar la ciencia e imaginar un futuro con robots.

EL FUTURO YA –CASI– ESTÁ AQUÍ

Honda llevaba desde los años 80 desarrollando un automóvil eléctrico de pila de combustible de hidrógeno. El *Honda FCX*, lanzado en el 2002, fue el primer coche de 0 emisiones comercializado en EE. UU. y Japón. La última expresión de esta línea de investigación es el *Clarity Fuel Cell*, capaz de ofrecer las mismas prestaciones que los vehículos convencionales y hacerlo con unos estándares altísimos propios de los vehículos de alta gama. Fue el primer coche en montar todo el sistema de propulsión, incluyendo la pila de combustible, bajo el capó.



▲ HONDA FCX, 2002.



▲ HONDA CLARITY FUEL CELL, 2016.

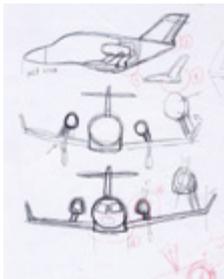
COGER EL TORO POR LOS CUERNOS

El año 2014 marcó un hito en la historia de la F1: se introdujeron las unidades de potencia híbridas. Siendo pioneros en esta tecnología, para Honda se reavivó el fuego de la competición. Tras tres años sin resultados positivos, Honda se alió con la Scuderia Toro Rosso, y con ellos empezaron a probar los motores *STR14* y *RA618H*.

En 2019, Aston Martin Red Bull Racing imitó a Toro Rosso y apostó por los motores Honda. Lo que nadie se hubiera atrevido a pronosticar en 2015, se convirtió en realidad en 2021; siete años después de su debut, el neerlandés Max Verstappen se proclamaba Campeón del Mundo en la última vuelta de la última carrera de la temporada.

▼ MAX VERSTAPPEN, CAMPEÓN DEL MUNDO DE F1, 2021.





y sin ningún papel a mano, Fujino arrancó una hoja de un calendario y esbozó su idea en el reverso. El dibujo original de Fujino contiene la que aún hoy es quizá la innovación más característica del *HondaJet*: el montaje de los motores sobre las alas, una solución que permitió ganar espacio en la cabina y reducir los ruidos causados por las vibraciones del motor. Las pruebas continuaron y en julio de 2005 el *HondaJet* se presentó por primera vez ante cientos de miles de espectadores en una exposición aérea en Oshkosh, Wisconsin.

VISIÓN HONDA

Honda definió su futuro, un futuro eléctrico en 2022. Más que un objetivo, un compromiso con la sociedad, con el medio ambiente y con los valores éticos de la propia empresa. Fiel a este compromiso, la firma japonesa dio paso a la electrificación de sus principales modelos europeos con el *Honda e*, el primer automóvil 100% eléctrico para este mercado y lo completó con el lanzamiento del nuevo *Civic e:HEV* en 2022.

Pero el compromiso no se detiene aquí. Honda va más allá y aspira primero, a dejar de fabricar vehículos con motor de combustión interna en 2040 y segundo, a la neutralidad de carbono de todos sus productos y actividades corporativas en 2050. Como prueba de dicha voluntad, este 2023 Honda ha puesto a la venta en el mercado europeo tres modelos electrificados. Con la llega-



da de estos nuevos modelos, Honda tendrá la gama más amplia creada para dicho mercado en años.

SIN LÍMITES

Primero tierra, luego mar y aire, y después el espacio exterior. En 2023, se anuncia el proyecto de investigación conjunta entre la Agencia de Exploración Aeroespacial de Japón (JAXA) y el brazo de I+D de Honda para estudiar la viabilidad de un sistema de energía renovable circular que facilite la vida humana en el espacio. La idea es que este sistema, diseñado por Honda, suministre oxígeno, hidró-

geno, combustible y electricidad a estaciones espaciales y *rovers*. ¿Cómo? Mediante la combinación de un sistema de electrólisis de agua a alta presión diferencial (que produciría oxígeno e hidrógeno a partir de la energía solar) y un sistema de pila de hidrógeno que generaría electricidad y agua. De esta manera, se favorecería el autoabastecimiento y no habría que recurrir a la Tierra.

Para Honda, la innovación tecnológica expande horizontes y abre infinidad de posibilidades de conocimiento. Y en eso, Honda siempre ha estado a la vanguardia.

▲ HONDA e, 2020.

▲ MICHIMASA FUJINO AL FRENTE DEL HONDAJET, 2005.

A LA CONQUISTA DE LOS CIELOS

La mente soñadora de Soichiro Honda lo había predicho: quería llevar la movilidad humana hasta el cielo. Más allá de la metáfora, la aventura de Honda en la aviación comenzó en 1986 con la creación de una división dedicada exclusivamente a este campo. La dirigía un jovencísimo ingeniero aeronáutico, Michimasa Fujino, que fue trasladado junto con un pequeño equipo a un centro de investigación en aeronáutica avanzada en Starkville, Mississippi.

Una noche, a principios de 1997, una idea asaltó al futuro fundador y CEO de *Honda Aircraft*. Soñoliento



◀ RECREACIÓN DE UNA ESTACIÓN LUNAR, JAXA, 2023.

2.
Si es posible,
Honda
lo hace...
Si es
imposible,
también

“TRES CUALIDADES QUE CONDUCEN AL ÉXITO: EL CORAJE, LA PERSEVERANCIA, Y LA CAPACIDAD DE SOÑAR”

SOICHIRO HONDA



Desde su fundación, en Honda ha existido la obsesión por mejorar la movilidad de las personas. Esto equivale a asumir retos para encontrar soluciones, y el mejor camino es el de la innovación. A finales de los años 50 ya eran más de 600 los ingenieros que formaban parte del departamento de I+D de Honda, un hecho inédito en la industria de la automoción de la época. Con un único objetivo: soluciones de movilidad para las personas, para la sociedad.

La innovación ha abierto las puertas a que Honda sea la marca más galardonada del mundo de la competición de motor y que sus productos sean reconocidos, históricamente y en todos los mercados, como los más innovadores.

El reto son los productos de movilidad diseñados pensando en las personas, tanto los usuarios de Honda como los que no lo son. Por ello Honda suma 75 años innovando, para reducir el impacto de su actividad en el planeta, ofrecer soluciones más sostenibles, e incrementar la seguridad tanto de los que se mueven en Honda como para el resto de los usuarios de la vía, con el objetivo de alcanzar cero accidentes, para conquistar nuevos territorios, como el cielo o el espacio... Simplemente, para Honda innovar es dar forma a *El Poder de los Sueños*.

Sostenibilidad



Cuando en el sector no había conciencia del impacto de las emisiones de los vehículos, en Honda ya se trabajaba para fabricar vehículos con menores consumos y emisiones. En 1971 se presenta el motor CVCC, revolucionario, compacto, eficiente y limpio... y para equiparlo nace en 1972 el mítico *Honda Civic*, el automóvil con el que

Honda conquistó el mundo. El *Civic CVCC* fue el primer automóvil capaz de superar las estrictas normativas anti-polución californianas, las más duras del mundo. Un año más tarde, el mundo daría la razón al enfoque de Honda: la primera gran crisis del petróleo hizo que los fabricantes de automóviles siguieran los pasos marcados por Honda.

▲ CARGA DEL HONDA e:Ny1.

PIONEROS ELECTRIFICANDO LA MOVILIDAD

En 1988, un equipo de cuatro ingenieros lideró el primer proyecto de desarrollo de un vehículo eléctrico de baterías que culminó en la producción de una corta serie de poco más de 300 unidades del *Honda EV Plus* en 1997. A pesar de ser una producción limitada, el *EV Plus* supuso un significativo avance en materia de electrificación con el que se acumularon 130.000 kilómetros de experiencia y conocimiento que han resultado determinantes para el desarrollo de los actuales híbridos y eléctricos de baterías que han permitido a Honda ser un referente hasta electrificar toda la gama de automóviles en Europa en 2022.



▲ PIEZAS DEL MOTOR VTEC.



▲ SISTEMA HÍBRIDO IMA, 1999.

La energía más sostenible es la que no se consume. Fieles a este principio, los ingenieros de Honda desarrollaron el primer sistema híbrido que se comercializó en Europa y en Estados Unidos en 1999, bajo la denominación *IMA (Integrated Motor Assist)* en el *Honda Insight*. Este modelo abrió un camino de investigación y desarrollo orientado a la mejora de la eficiencia y que desemboca en el innovador sistema híbrido *e:HEV* bajo el mismo paradigma: **que sea fácil, eficiente y divertido de conducir.** El resultado es que hoy Honda equipa a sus modelos con uno de los mejores sistemas que hay en el mercado, por rendimiento y eficiencia. Los usuarios de los nuevos *Civic*, *HR-V*, *ZR-V*, *Jazz* o *CR-V* son testigos de ello.



▲ NUEVO HONDA ZR-V CON EL SISTEMA HÍBRIDO e:HEV.



¿UN ELÉCTRICO QUE SE CARGA EN TRES MINUTOS? ¡PUES CLARO!

¿Y si se pudiera disponer de un coche eléctrico, sin emisiones, que se pudiera repostar como un coche convencional de gasolina?

Para conseguirlo, los ingenieros de Honda han liderado el desarrollo de la tecnología de pila de combustible, donde el hidrógeno, el elemento más abundante del universo, tras ser almacenado en un depósito, entra en contacto con el oxígeno del aire, produciendo una reacción química que genera electricidad y que tan sólo emite vapor de agua a la atmósfera.

En 1999 comienzan a rodar los primeros prototipos del *Honda FCX* de pila de combustible, y en 2002 el *Honda FCX* fue el primer vehículo de pila de combustible certificado para poder circular en el mundo, en concreto en California. Dos años más tarde la familia Spallino sería la primera en el mundo en adquirir un coche de pila de combustible. Los logros alcanzados por Honda respecto a la eficiencia, consumo y tamaño de la pila de combustible desde sus inicios hasta la actualidad son extraordinarios: 3 minutos de repostaje suponen 750 kilómetros de autonomía.

Los ingenieros de Honda ya están trabajando en el desarrollo de camiones que usen esta tecnología a la vez que en estaciones de repostaje y centrales modulares que generen electricidad a partir de hidrógeno verde. El exitoso desarrollo de Honda en pila de combustible ha contribuido a que el hidrógeno sea parte de la transición energética.

Las soluciones de movilidad basadas en el hidrógeno todavía van más allá. Honda, junto con Yamaha, Suzuki y Kawasaki, se han asociado para investigar y desarrollar motores que funcionen con hidrógeno y que se destinarían a vehículos ligeros, como motocicletas, cuatriciclos, pequeñas embarcaciones, maquinaria de construcción y drones. El nombre de esta asociación es *Hydrogen Small Mobility & Engine Technology (HySE)*.

HONDA e:PROGRESS. LA GESTIÓN DE LA ENERGÍA ES EFICIENCIA

Honda ha sido pionera lanzando hace tres años en Reino Unido el sistema de carga inteligente de vehículos eléctricos *e:Progress*, y que ahora quiere expandir a toda Europa, no sólo para propietarios de eléctricos Honda. Este sistema administra de forma inteligente la carga de los vehículos eléctricos, permitiendo incluso incorporar la electricidad generada por paneles fotovoltaicos. El ahorro en consumo puede superar los 1.000

euros anuales en función de los kilómetros que se hagan con el vehículo.

El *e:Progress* combina un cargador inteligente para vehículos eléctricos con una tarifa dinámica de energía y una aplicación de carga inteligente que programa la carga del vehículo de acuerdo a la fuente de energía más adecuada en cada momento, ya sea de la red eléctrica o de la energía solar instalada en el domicilio. Considera pronósticos meteorológicos y preferencias del usuario para determinar el momento óptimo para cargar el vehículo, junto con una tarifa de “Hora de Uso”.

▲ DESARROLLO DEL PROTOTIPO DEL HONDA e.

▼ SISTEMA DE CARGA, HONDA e.

▼ FAMILIA SPALLINO CON EL HONDA FCX, 2004.



Esto asegura una carga eficiente y renovable mientras se reduce la presión sobre la red eléctrica local. Además, el sistema también funciona como estabilizador de la red, pudiendo suministrar energía eléctrica en picos de demanda que a su vez pueden suponer una fuente de ingresos para el propietario. En el futuro además se podrán integrar al sistema baterías domésticas o bombas de calor.

Y DOS RUEDAS

Reducir emisiones en el área de motocicletas ha sido esencial. Honda es el primer fabricante de motocicletas del mundo, el principal medio de transporte en muchos países del globo. Ya en 2003 desarrolló el primer sistema de inyección electrónica para motores 4 tiempos y 50cc, con el objetivo de que en 2010 la mayor parte de modelos Honda a la venta en todo el mundo pudieran ir equipados con el sistema PGM-FI.

La movilidad eléctrica es mucho más que motocicletas eléctricas. Se ha

comprobado que el principal reto es facilitar a los usuarios la carga. Por ello, Honda está escribiendo el futuro al liderar, junto a los principales fabricantes, un sistema estandarizado de baterías intercambiables y recargables en estaciones de recarga. El sistema se está testando en ciudades del sudeste de Asia, donde el uso de la motocicleta es intensivo.

NECESIDADES DIVERSAS PERO UN ÚNICO OBJETIVO: UNA SOCIEDAD DESCARBONIZADA

En el compromiso de Honda de alcanzar una movilidad sostenible, con un impacto mínimo en la sociedad, está el de usar las tecnologías que mejor se adaptan a las necesidades y circunstancias de cada persona. En este sentido Honda está investigando y desarrollando múltiples vías. La electricidad generada mediante energía renovable puede ser utilizada directamente en vehículos eléctricos con batería (BEV) o convertirse en hidrógeno y alimentar vehículos de pila de combustible (FCV). Otra opción es combinar el hidrógeno y el CO₂ para crear combustibles sintéticos neutros en emisiones para vehículos híbridos y aeronaves. Por tanto, son diversas las formas de usar, almacenar y transportar la energía renovable más allá de la electricidad. En su estrategia “multi-pathway”, Honda las aborda ofreciendo un enfoque plural que se ajusta a necesidades diversas deri-

vadas de las distintas estrategias de política energética en el mundo y a sus características regionales. Como empresa global, Honda tiene la responsabilidad de preparar su tecnología libre de carbono para su adaptación de la manera más adecuada según las necesidades de cada país y región.

LO IMPORTANTE ES LO QUE HACES

Honda ha sido de las primeras grandes corporaciones del mundo que se autoimpuso unos ambiciosos objetivos de producción sostenible y de reducción de emisiones en su actividad global, evaluando desde hace más de 20 años el impacto de la actividad corporativa y marcando hitos de reducción de dicho impacto. Estos datos auditados se han ido publicando periódicamente en un

ejercicio de transparencia, compromiso y realidad.

No se trata sólo de lanzar vehículos y productos bajos en emisiones, se trata de producirlos y comercializarlos con el objetivo de que el impacto sea cero. Esto significa racionalizar el uso de materias primas, que su producción genere un bajo consumo, que la energía sea renovable, que su diseño facilite la reutilización de materiales o que se puedan recuperar las materias de alto valor que se han usado en su producción.

Desde antes del lanzamiento del motor CVCC hasta hoy, la de Honda es una historia continua de compromiso y transparencia para alcanzar un triple objetivo: **ser neutros en emisiones de carbono, usar 100% de energía limpia y 100% de uso de materiales sostenibles.**

▼ HONDA eNyl.

▼ ESTACIÓN DE RECARGA HONDA POWER PACK EXCHANGER e:





Seguridad

▲ INGENIEROS DE HONDA EN UN TEST DE SEGURIDAD.

Una movilidad segura ha sido también una de las obsesiones de Honda en toda su extensión. Desde sus inicios, Honda ha destinado una parte muy relevante de su actividad de investigación y desarrollo en conseguir que la movilidad sea cada vez más segura.

LA OBSESIÓN ES LA META: CERO DAÑOS A PERSONAS EN ACCIDENTES

Las personas, como usuarias de vehículos o de la vía pública, han estado siempre en el foco del diseño y desarrollo de cualquier producto Honda. La seguridad siempre ha ido más allá de la norma,

de lo obligatorio. Por ello, alcanzar una sociedad libre de víctimas de accidentes es la meta que alcanzar. Honda le ha puesto fecha: 2050. El trabajo, no obstante, ya viene de lejos.

Hacer vehículos más seguros es el primer paso. Honda incorporó avances en sus vehículos que la convirtieron en pionera. Cuando se generalizó el uso de los cinturones de seguridad, tras comprobar que la gravedad y el alcance de las lesiones era más alto, Honda ya empezó a trabajar en cómo reducir las lesiones que provoca el cinturón de seguridad, siendo la primera compañía del mundo en equipar sus cinturones

con pretensores y usar *airbags* en ambos asientos delanteros.

Pero no sólo importan las personas que ocupan el coche, los usuarios de la vía pública que se desplazan usando otros medios o a pie son igualmente importantes. Honda fue pionera al incorporar en 1998 en sus test de seguridad a “dummies” peatones para medir el resultado de cada impacto; lo hizo en miles de pruebas y facilitó el diseño de elementos de protección de peatones en sus vehículos como en el *Honda Civic* de 2001 o en el *Honda Jazz*.

LA TECNOLOGÍA, LA GRAN ALIADA

Honda lleva años estudiando y aplicando sistemas de seguridad activa que aplican diferentes desarrollos tecnológicos para asistir al conductor y tomar decisiones que mitiguen el resultado de cualquier impacto. Los diferentes sistemas desarrollados en los últimos años de forma independiente convergen en el *Honda*



▲ ALERTA DE PUNTO MUERTO, HONDA SENSING 360.

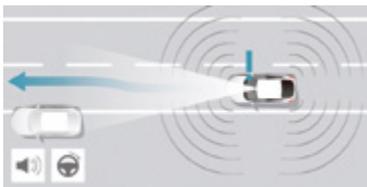


SENSING, un sistema que equipan todos los modelos de la gama. **Porque en Honda, la seguridad no es opcional.**

Desde la incorporación de los sistemas de frenado con *ABS* a principios de los 90 al innovador sistema *CMBS* —*Collision Mitigation Braking System*— implantado en 2003 y que, ante el riesgo de choque con el vehículo precedente, avisa al conductor, inicia automáticamente una frenada progresiva y tensa los cinturones, el objetivo es el mismo, evitar o minimizar los daños. Lo mismo sucede hoy con el sistema *LKAS* que mantiene el vehículo en

◀ RECREACIÓN DE LAS ÁREAS DE PROTECCIÓN DEL HONDA SENSING 360.

► TECNOLOGÍA DE ASISTENCIA PARA EVITAR COLISIONES EN EL CARRIL.



el centro del carril, frenando y rectificando la trayectoria si observa que el coche sale del carril.

Todos estos desarrollos son el primer paso para acercarnos a los sistemas de conducción autónoma y de comunicación entre vehículos e infraestructuras. Un objetivo de Honda para lograr una mayor seguridad para todas las personas, las que viajan en Honda y las que viajan con otros medios, incluso las que van caminando.

Honda ha desarrollado un sistema que es capaz de detectar si la persona conductora tiene algún problema repentino que afecta a su capacidad para conducir. El vehículo reduce por sí solo la velocidad, lo mantiene en el carril e intenta comunicarse con el conductor, tensando y destensando los cinturones y

► HONDA RIDING ASSIST, LA MOTO QUE SE MANTIENE EN EQUILIBRIO SOBRE DOS RUEDAS.

▼ HONDA GOLD WING, PRIMERA MOTOCICLETA CON AIRBAG INCORPORADO.



emitiendo señales de alerta. En caso de que no obtenga respuesta, el coche se retira sólo de la calzada, pone las luces de emergencia y lanza una llamada de aviso pidiendo asistencia con la localización específica del vehículo. Falta menos para conseguir el objetivo de 2050, la dirección es clara y determinada.

EN MOTOCICLETA, LA SEGURIDAD TODAVÍA ES MÁS IMPORTANTE

Honda fue el primer fabricante de motocicletas en incorporar, como equipamiento de serie, un sistema de *airbag* en una motocicleta, concretamente en la mítica *Gold Wing*. Siguiendo en el área de motocicletas, los ingenieros de Honda han desarrollado diversos sistemas de frenada combinada encargados de optimizar la capacidad de deceleración independientemente del nivel de experiencia del conductor.

Honda no sólo diseña y fabrica las mejores motos, sino que hace las más seguras. En el CES de Las Vegas de 2017, los ingenieros

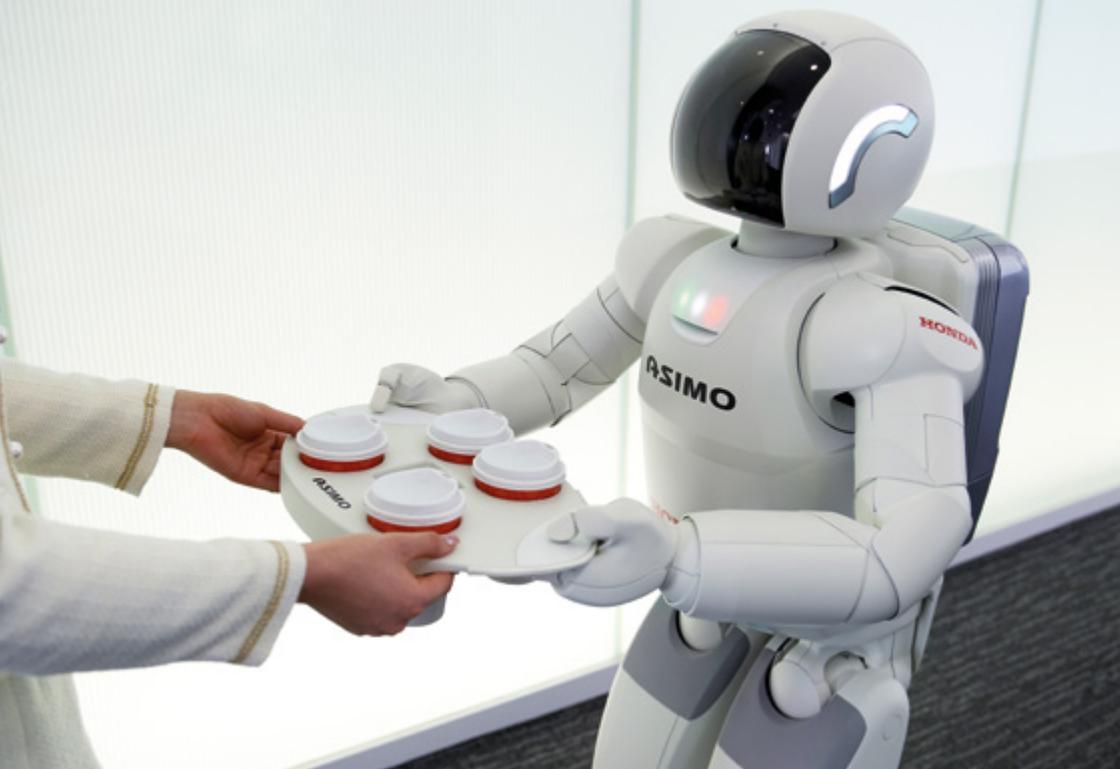
de Honda presentaron el *Honda Riding Assist*, un sistema disruptor que permitía que la motocicleta se estabilizase ella misma, sobre dos ruedas, sin balancearse ni caerse.

A pesar de los diferentes avances tecnológicos, la seguridad también está en manos de las personas en el momento que prácticamente el 90% de los accidentes se deben al factor humano. Ésta fue una de

las obsesiones del cofundador de Honda, Takeo Fujisawa, cuya visión de empresa responsable le llevó a crear el *Honda Institute of Safety Education* en 1964, con el objetivo de formar a los conductores sobre seguridad vial. Honda ha replicado el modelo de formación en buena parte de los países en la que está presente y en España desde hace más de 30 años, con el *Honda Instituto de Seguridad* (HIS).

▼ HONDA INSTITUTO DE SEGURIDAD EN ESPAÑA.





Robótica

▲ ASIMO, 2005.

Desde su fundación, Honda ha impulsado la idea de utilizar la tecnología para ayudar a las personas, mejorando su calidad de vida y ampliando su potencial. Fruto de esta visión, han surgido proyectos pioneros en el campo de la robótica y la tecnología como son el robot ASIMO, el UNI-CUB o el *Walking Assist Device*.

Pero la estrategia de Honda va más allá. Desde la división *Honda R&D Co., Ltd.*, que capitaliza la investigación y el desarrollo de la firma japonesa, Honda es una de las compañías más decididas a trabajar por la descarbonización y la consecución de las cero emisiones. Su estrategia para conseguirlo es la electrificación

en ámbitos tan diversos como la construcción o las misiones espaciales. **Porque si hay algo a lo que Honda no teme, es a la innovación.**

CÓDIGO NIPÓN

Cuando en 1978 los robots *Mazinger Z* y *Afrodita A* luchaban por salvar el mundo y conquistaban los corazones de los telespectadores en España, los japoneses llevaban décadas consumiendo fantásticas historias de robots en formato *manga* y *anime*. Este furor está relacionado con dos factores: el contexto histórico y el trasfondo cultural.

Tras el fin de la Segunda Guerra Mundial, Japón puso todo su ímpetu en aprovechar cualquier material disponible para reindustrializar el país. Precisamente, uno de los materiales con más excedente era el metal, lo que supuso un *boom* en múltiples sectores, desde la movilidad... hasta juguetes en forma de robot. Por otra parte, según el sintoísmo, la religión nativa de Japón, la energía vital, llamada *kami*, está presente tanto en las personas y los árboles como en las rocas. Así pues, a los japoneses les resulta mucho más natural atribuir características anímicas a cosas u objetos que en Occidente se consideran inanimadas, como los robots o las nuevas tecnologías.

En su ensayo «Robots in Japanese Popular Culture», la investigadora Maika Nakao explica cómo la presencia de personajes robots en la imaginación popular fue un factor

decisivo para el temprano desarrollo de la ciencia robótica en el país nipón durante la segunda mitad del siglo XX. El gobierno japonés supo aprovechar la pasión popular por estos seres de metal, e impulsó la investigación para convertir el país en una superpotencia en industria robótica. En su planteamiento, sin embargo, los robots no se diseñan para sustituir a los humanos, sino para hacer cosas que no pueden hacer las personas y ayudarlas.

PASADO: DEL PAPEL AL METAL, ASIMO

El robot ASIMO es un ejemplo de los frutos de esta mezcla de entusiasmo popular y apuesta política. Su creador, Masato Hirose, siguiendo instrucciones de la compañía, ideó ASIMO a imagen y semejanza de *Astro Boy*, uno de los personajes robot más famosos del manga y del anime japonés. Inspirado por el niño robótico ultraveloz, Hirose, un empleado en el área de desarrollo tecnológico inició el proyecto de diseñar ASIMO. Una experiencia

▼ GRAFITTI DEL ROBOT ASTRO BOY EN UNA PARED DE LONDRES. AUTOR: YUNARUI23.



que transformaría para siempre la manera de ver a los robots en el resto del mundo.

33.263.219 pasos y 7.907 kilómetros es la distancia total que ha recorrido *ASIMO* desde que comenzara a caminar en el año 2000. Podría decirse que *ASIMO* nació con el siglo XXI. Aunque sus orígenes se remontan al año 1986, cuando los primeros avances de Hirose consistían en unas piernas que trataban de simular el andar de un humano, para poder desarrollar sistemas de asistencia a personas dependientes o sustituir a los humanos en labores peligrosas.

Pero en el año 2000, tras casi tres décadas de investigación, Honda sorprendió al mundo con un robot que suponía toda una revolución tecnológica en el mundo de la robótica humanoide. Por primera vez, un robot bípedo, de dimensiones y formas humanas, era capaz de mantener perfectamente el equilibrio al caminar y hasta podía subir y bajar escaleras. Este increí-

ble avance lo convirtió en el primer robot humanoide del mundo capaz de interactuar autónomamente en un entorno humano.

Todos los años de investigación dedicados a hacer crecer *ASIMO* se han convertido en aplicaciones —agrupadas en la marca *Honda Robotics*— al servicio de la sociedad. Gracias a *ASIMO* se han desarrollado proyectos como el *UNI-CUB*, un dispositivo de movilidad personal para transportar a una persona en entornos sociales sin necesidad de usar las extremidades; el *Walking Assist Device* de Honda, un dispositivo de ayuda para las personas con dificultades al andar o a minimizar los esfuerzos posturales; o un robot de inspección utilizado para evaluar los daños en zonas de difícil acceso y que pueden poner en riesgo la integridad de las personas.



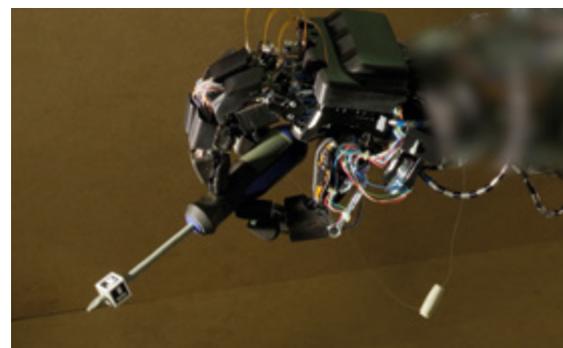
▶ HONDA UNI-CUB, 2012.

▶ HONDA WALKING ASSIST DEVICE, 2019.

▶ DETALLE DE LA MANO DEL HONDA AVATAR ROBOT, 2021.

▶ RECREACIÓN DE ASISTENCIA DEL HONDA AVATAR ROBOT, 2021.

▼ ASIMO SUBIENDO ESCALERAS.



PRESENTE: SUPERAR EL TIEMPO Y EL ESPACIO COMO UN AVATAR

Hoy en día, resulta fácil recibir imágenes en directo de áreas remotas. En este entorno lejano, sólo se necesitaría la capacidad de manejar “cosas reales” como si se estuviera presente físicamente. Este es el objetivo con el que Honda ha desarrollado una “mano con múltiples dedos” y un *Robot Avatar* que las personas puedan controlar a distancia y de manera intuitiva y sencilla, para usar herramientas hechas para uso humano. No importa cuán lejos esté, dónde esté y quién sea, el *Robot Avatar* de Honda le permitirá hacer lo que quiera sin necesidad de estar allí, de manera presencial.

El *Robot Avatar* de Honda se ha diseñado para que pueda actuar en una gran variedad de escenarios y circunstancias, que podrían ir desde el tiempo libre, la educación, la asistencia a personas o el apoyo en tareas de salvamento o de auxilio médico. Además, puede actuar en zonas o condiciones no aptas para los humanos. Esto se logra mediante el uso de un dispositivo de control parecido a un casco de realidad virtual, con el que el operador ve a través de los ojos del robot y puede controlarlo a través de sus propios movimientos corporales. El primer prototipo se espera en marzo de 2024.

Otro proyecto destacado es el *Honda AWV*, el vehículo autónomo de trabajo de Honda. Hay tareas, actualmente desempeñadas por

operarios, que podrían realizar las máquinas, especialmente en lugares de difícil accesibilidad y donde la seguridad de las personas puede quedar comprometida. Por ello, Honda llegó a un acuerdo con una empresa de instalación de paneles solares para llevar a cabo un plan de transporte de mercancías dentro del área de trabajo. Aunque su función era transportar herramientas de una zona a otra de la instalación, lo que se buscaba era recabar información. Pero la clave del proyecto reside en su desempeño autónomo. El *Honda AWW*, en concreto, es un compendio de soluciones a nivel tecnológico: cuenta con GPS, LiDAR para la detección de obstáculos, radar y cámaras estereoscópicas 3D que permiten la supervisión y el control remoto del vehículo. Y, además, es completamente eléctrico. Es seguro, es eficiente y es sostenible.

Otra muestra del compromiso de Honda con la sostenibilidad y la movilidad verde.

FUTURO: LA INNOVACIÓN ESTÁ EN EL AIRE, HONDA eVTOL

Como resultado de esta incansable voluntad de innovación también se está desarrollando *Honda eVTOL*, una aeronave híbrida que puede despegar y aterrizar en vertical. Idónea para cubrir un prometedor nicho de mercado: el de los viajes interurbanos. Al elevarse y descender en vertical, el espacio que requiere es mínimo. Y al ser un vehículo híbrido, las emisiones y el ruido se han reducido al máximo.



Las ocho hélices y los dos propulsores del *Honda eVTOL* funcionan con energía eléctrica generada por una turbina de gas. Esta configuración permite una autonomía superior. Aunque no pueda igualar en alcance a los aviones comerciales, se estima que el eVTOL podrá recorrer hasta 400 km de distancia.

Honda eVTOL es la punta del iceberg de un proyecto más ambicioso: la creación de un ecosistema de movilidad que combine vehículos aéreos y terrestres. ¿Cómo? Un coche de Honda podría conducir al pasajero hasta la pista de despegue; allí embarcaría en el *Honda eVTOL* y al aterrizar, habría otro coche a bordo del cual realizaría la última parte del trayecto hasta su destino final.

▲ HONDA AWW, VEHÍCULO AUTÓNOMO DE TRABAJO, 2018.

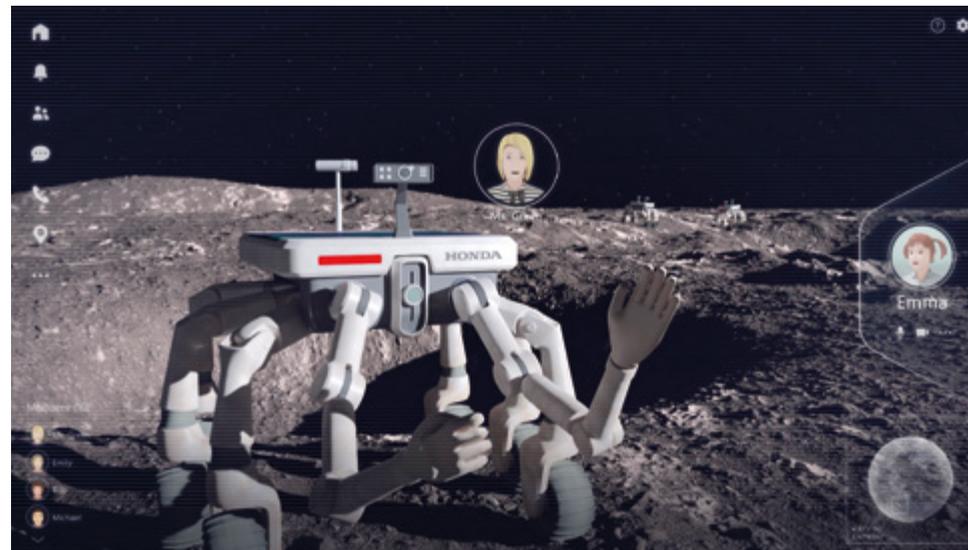
▲ MAQUETA DE LA AERONAVE HÍBRIDA eVTOL, 2023.

OBJETIVO: LA LUNA

La Luna cada vez está más cerca. Honda está desarrollando junto a la Agencia de Exploración Aeroespacial Japonesa (JAXA, por sus siglas en inglés) un sistema circular de energía renovable que emplea tecnología de pila de combustible que facilite el autoabastecimiento de las misiones humanas en la superficie lunar al generar electricidad, agua y oxígeno. Además, la idea es que un modelo de robot avatar desarrollado por Honda pueda aplicarse en diferentes tareas sobre la superficie lunar con el fin de minimizar los riesgos a los que se exponen los astronautas.

Pero hay otra propuesta más: un cohete de pequeño formato reutilizable. Los satélites artificiales se han vuelto indispensables, pero existe una falta de cohetes transportadores a la hora de satisfacer sus demandas. El cohete de Honda permitiría lanzar pequeños satélites orbitales y lo que es mejor: sería reutilizable, puesto que, al menos, una parte de sus componentes regresarían a la Tierra tras el lanzamiento. Algo de lo que Honda sabe bastante, dada su larga experiencia en conducción automatizada, control y teledirección. No cabe duda de que, para Honda, el futuro es hoy.

▼ RECREACION DE UN ROBOT AVATAR HONDA OPERANDO EN LA LUNA, 2021.



La conquista de los cielos



El *HondaJet Elite* es el jet ligero más rápido del mundo, el que vuela a mayor altitud, el más silencioso y el de menor consumo de combustible. Este último punto es posible gracias al motor *GE Honda Aero HF120*, desarrollado por la misma Honda con la colaboración de GE Aviation, un caso realmente raro

en el sector, en el que lo habitual es que los motores los desarrollen empresas especializadas. ¿Cómo se ha llegado hasta aquí? El camino ha sido largo y difícil, y en más de una ocasión se puso sobre la mesa la posibilidad de abandonar un sueño que a veces parecía demasiado imposible.

▲ HONDAJET ELITE II, 2022.

UNA VISIÓN A MEDIANOCHE

La mente soñadora de Soichiro Honda tenía claro cuál sería el siguiente reto tras la conquista de las cuatro ruedas: **quería llevar la movilidad humana hasta el cielo**. 1986 es un año clave para la compañía, en el que se apuesta por desarrollar soluciones tecnológicas en múltiples campos. Uno de los grandes ejemplos es *ASIMO*; el otro es la aventura de Honda en el negocio de la aviación con la creación de una división dedicada exclusivamente a este campo en ese mismo año.

Al frente de la división estaba un jovencísimo ingeniero aeronáutico, Michimasa Fujino, que fue trasladado junto con un pequeño equipo a un centro de investigación en aeronáutica avanzada en Starkville, Mississippi. Tras años de desarrollo llegó lo que se conoce como la década perdida de Japón por la crisis económica financiera del mercado inmobiliario en los años 90. El deterioro de la economía japonesa interrumpió la investigación y el equipo pronto se vio de vuelta en



▲ EQUIPO RESPONSABLE DE LAS PRIMERAS INVESTIGACIONES DEL HONDAJET, 1986.

Japón. Esto podría haber sido el fin, sin embargo, fue un punto y aparte.

Recolocado en otra división tras la llegada de la crisis, Fujino no dejó de cavilar. Una noche de finales de 1996 una idea asaltó al futuro presidente fundador y CEO de *Honda Aircraft*, la filial de la compañía dedicada a la aviación. Soñoliento y sin ningún papel a mano, Fujino arrancó una hoja de un calendario y esbozó su idea en el reverso. Hoy, una simple ojeada es suficiente para poder afirmar que aquella noche nació el *HondaJet*. El dibujo original de Fujino contiene la que aún hoy es quizá la innovación más característica del jet de Honda: el montaje de los motores sobre las alas, una solución que permitió ganar espacio en la cabina y reducir los ruidos causados por las vibraciones del motor.

▼ EL JET EXPERIMENTAL HONDA MH02, 1993.



SURCANDO LOS SUEÑOS

El equipo de Fujino regresó a Estados Unidos, donde en 2003 llegó a realizar con éxito la primera prueba de vuelo del avión experimental.



▲ PRESENTACIÓN DEL HONDAJET, OSHKOSH, 2005.

Las pruebas continuaron y en julio de 2005, el *HondaJet* se presentó por primera vez ante cientos de miles de espectadores en una exposición aérea en Oshkosh, Wisconsin. Al año siguiente, la dirección decidió dar el paso de comercializar la aeronave y la compañía recibió inmediatamente más de 100 encargos, que sólo pudieron confirmarse tras diez años de espera, cuando el *HondaJet* obtuvo por fin la certificación de la Administración Federal de Aviación (FAA) en 2015 y pasó a la fase de producción.

Hoy, aquel primer equipo de 40 personas con el que arrancó *Honda Aircraft* se ha convertido en una plantilla de 1.800 personas y ya hay

219 *HondaJet* volando alrededor de todo el planeta. Desde 2014, *Honda Aircraft* cuenta con una planta propia de producción de motores para el *HondaJet*, y cuenta con una nueva instalación industrial de producción de alas en su sede en Greensboro, Carolina del Norte.

“El *HondaJet* es un tributo al espíritu inconformista de Honda, que pretende aportar algo realmente innovador a la aviación comercial”, dijo un entusiasmado Fujino en 2015, cuando el avión se comenzaba a comercializar fuera de Estados Unidos. Con la comercialización del *HondaJet*, actualmente a la venta en: Estados Unidos, Europa, América Latina, el Sudeste Asiático, China, Oriente Medio, India y Japón; Honda es la única compañía del mundo que aporta soluciones en todos los ámbitos de la movilidad humana.

HONDAJET ELITE II

El último modelo en comercialización es el *HondaJet Elite II*. Un modelo caracterizado por su rapidez



► HONDAJET ELITE, 2019.



▲ HONDAJET NEW LIGHT, 2023.

y ligereza. Su autonomía es de 1.547 millas náuticas, 2.865 kilómetros. Una hazaña posible con un incremento de su capacidad de carga en 11.100 libras (unos 5.000 kilos), junto a un aumento en la cantidad de combustible. Características que lo convierten en la aeronave más rápida de su categoría.

Esto no sólo le permite marcar un antes y un después en la trayectoria aérea de Honda, sino que facilita que sus usuarios tengan a su alcance nuevos destinos, nuevos países, nuevos cielos. Todo esto sin perder aquello que le otorga ventaja respecto al resto: su eficiencia, bajas emisiones y comodidad. Otra innovación destacada es el sistema *Autoland* de Garmin que se activa en casos de emergencia para controlar y aterrizar la aeronave sin intervención humana. Una novedad tecno-

lógica que cumple con una de las peticiones más demandadas por los usuarios: la de un avión comercial capaz de ser pilotado por una única persona. Se trata de la irrupción en el mercado del jet privado más rápido, con más capacidad de altitud y con más autonomía de su clase.

Tras casi cuatro décadas de esfuerzos, hoy el primer avión comercial de Honda vuela alto. El *HondaJet Elite* fue la aeronave más vendida de su categoría en 2017, 2018 y 2019, un éxito comercial avalado por el alud de reconocimientos recibidos en los últimos años, entre ellos el «Premio de la Fundación para la Excelencia» del Instituto Americano de Aeronáutica y Astronáutica (2018) o el «Premio a la Innovación en Aviación» del Consejo Internacional de las Ciencias Aeronáuticas (2014).



◀ TEST DE MATERIALES PARA EL FUSELAJE DE LOS PROTOTIPOS DEL HONDAJET.

Una de las singularidades de Honda es la innovación. El departamento de I+D+i de Honda ha sido el corazón y una de las claves del éxito de la compañía. Soichiro Honda era un inconformista exigente, transformaba sus inquietudes en retos, asumía los de su equipo y los estimulaba para encontrar soluciones que sorprendieran al sector.

Entre 2001 y 2021 Honda registró más de 125.000 patentes y es la segunda empresa del sector con más patentes registradas en todo el mundo. Ello nos da una idea de la dimensión que tiene para la compañía el desarrollo de innovaciones. Por ello, a modo de homenaje a los miles de ingenieros y técnicos que han formado parte de Honda, pondremos nombre a algunos de los conceptos que asombraron al mundo.

Ingenieros: los responsables de dar forma a los sueños

KENJI MATSUMOTO

Lideró el desarrollo del pionero y avanzado *Honda EV Plus*, un coche eléctrico con el que introdujeron innovaciones como las baterías de níquel-hidruro y que han sido esenciales para avanzar en la movilidad eléctrica. Cuando el primer *EV Plus* salía de la línea de producción de Takanezawa, en 1995, fue profético al afirmar: "siento que llega la era del automóvil eléctrico".

▶ HONDA EV PLUS, 1997.



TADAO BABA

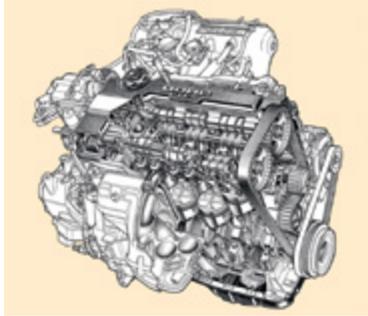
Comenzó en el departamento de I+D con sólo 18 años. A lo largo de su vida ideó infinidad de soluciones, pero a finales de los años 80 ideó la *Fireblade*. Rompió todos los moldes de una moto deportiva: de repente podían dejar de ser increíblemente grandes y pesadas. Lanzada en 1992, la *Fireblade* revolucionó el mercado e inauguró una nueva era para las motocicletas deportivas.

▶ HONDA FIREBLADE, 1992.



IKUO KAJITANI

Fue el padre del desarrollo del sistema *VTEC*, el legendario motor de Honda hoy conocido y usado en todo el mundo. 100 caballos de potencia por litro era el reto, y el mismo Kajitani comentó que: “parecía un sueño”. En los años 80 los motores conseguían máximo 70 u 80 CV por litro. Pero Kajitani lo consiguió: se basó en el sistema respiratorio humano para encontrar la solución y dio lugar al eslogan global de Honda: “El Poder de los Sueños”.



◀ SISTEMA VTEC, 1980.

SHIGERU UEHARA

Era especialista en estabilidad y manejo del vehículo en el departamento de I+D de Honda cuando, en el año 1985, fue nombrado líder del proyecto que daría a luz al mítico *NSX*. Íntimo amigo de Ayrton Senna, Uehara tuvo múltiples roles en la compañía y lideró el desarrollo de coches deportivos. Antes de retirarse, Uehara se dio el gusto de terminar el *S2000 CR*, la niña de sus ojos y su “regalo de despedida”, como él mismo lo definió. ¡Incluso lo pintó de su color favorito, el azul apex!

▶ HONDA RA272, 1965.

▶ HONDA NX5, 1990.



YOSHIO NAKAMURA

Se unió a Honda con la idea de acompañar a la empresa en el salto de la motocicleta al automóvil. Tras trabajar en el desarrollo del *Honda S500*, fue el hombre designado por Soichiro Honda para alcanzar la primera victoria de Honda en la Fórmula 1. Así fue, diseñó el *RA271* y el *RA272*. El *RA272* ganó el Gran Premio de México e inauguró la exitosa trayectoria de Honda en la categoría reina del automovilismo mundial.



KATSUYOSHI TAGAMI

Representa al equipo de ingeniería que a principios de los años 80 empezó a trabajar en el reto de reproducir la forma de andar humana. Cuando presentaron el primer prototipo de la serie E, sólo era capaz de caminar en línea recta y tardaba 5 segundos en dar un paso. Fue la semilla que daría lugar

a la presentación de *ASIMO* con el cambio de siglo. *ASIMO* abrió de nuevo la carrera por la robótica humanoide y ha sido el referente para todos los investigadores que están trabajando en todo el mundo en este campo.



MICHIMASA FUJINO

Ha liderado al equipo de ingenieros que han trabajado en el desarrollo de una gesta en la industria de la automoción, el *HondaJet*, el primer Honda fabricado para surcar los cielos. Con una idea muy clara, primar la eficiencia y la economía de combustible y la reducción de emisiones, salió la primera unidad comercial en el año 2015. Ese día, la tierra dejó de ser el límite de Honda. Ya son más de 200 los *HondaJet* que vuelan por el mundo.

▶ HONDAJET, 2014.



◀ HONDA E0, 1986.

SATOSHI IIJIMA

Dedicó gran parte de su carrera a la seguridad de las motocicletas en caso de accidente. Junto a su equipo lideró el desarrollo del sistema especial de *airbag* capaz de minimizar el impacto en el piloto y el pasajero en caso de choque. El desarrollo de Iijima y su equipo ha dado lugar a la única motocicleta en el mercado que dispone de este sistema de seguridad activa, la lujosa *GL 1800 Gold Wing*.



▶ HONDA GL 1800 GOLD WING, 2005.

3.

El reto de la
competición:
la obsesión
de Soichiro
Honda

TT de la Isla de Man



ADN HONDA

“Anuncio mi determinación y doy mi palabra de que pondré todo mi corazón y mi alma, aplicando mi creatividad y habilidades, a vencer en el Tourist Trophy de la Isla de Man”. Todo empezó en 1954 cuando el fundador de la compañía, Soichiro Honda, declaró a sus empleados su firme intención de vencer en el TT de la Isla de Man, la competición de motocicletas de mayor prestigio internacional. Una ambiciosa declaración

para un fabricante que únicamente acumulaba 6 años de aventura industrial.

En la misiva a su equipo dejaba claro que “Desde que era un niño, uno de mis sueños ha sido el tomar parte y vencer en todo tipo de competiciones de motor por todo el mundo con vehículos fabricados por mí mismo. Pero para conseguir mis sueños, antes de todo precisaba establecer la seguridad del negocio, hacerme con maquinaria de precisión y equipamiento, y

▲ EQUIPO DE HONDA EN EL TT DE LA ISLA DE MAN DE 1959.

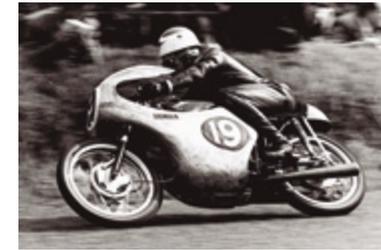
crear mejores diseños. A ello me he dedicado con toda mi alma, trabajando para ofrecer a nuestros clientes vehículos prácticos de la máxima calidad. Es por eso por lo que hasta hoy no he tenido tiempo de dedicar mi energía al mundo de la competición. El espíritu luchador que constituye mi naturaleza ya no me permite seguir apartando la mirada. Construiré una moto de carreras con la que espero que podamos alcanzar una velocidad punta de 180km/h”.

LA HONDA RC142

Cinco años más tarde, mientras sonaba: “Mack the Knife” de Bobby Darin en las radios de medio mundo, el modesto equipo de Honda, el primer equipo japonés de la historia de la prueba, se preparaba para correr en el TT de la Isla de Man. En su primera participación en el TT, Honda alineó a un total de 5 pilotos a lomos de sendas Honda RC142, una ligera y revolucionaria motocicleta de 125cc de dos cilindros, cuatro tiempos DOHC, cuatro válvulas por cilindro refrigerada por aire que llegaba a los 18 CV a 13.000 rpm. Unas especificaciones únicas para la época.

ARRANCA LA LEYENDA

Los pilotos de Honda cruzaron la línea de meta en sexta, séptima, octava y décima posición. El equipo consiguió el título de constructores y su primer punto de campeonato. El objetivo estaba cumplido: Honda había enviado al mundo un mensaje



◀ TOM PHILLIS EN UNA RC143, TT ISLA DE MAN, 1961.



◀ KUNIMITSU TAKAHASHI EN UNA RC143, TT ISLA DE MAN, 1961.

bien claro sobre su potencial. Tanto es así que dos años más tarde, en 1961, Honda lograría sus dos primeros títulos mundiales en las categorías de 125cc y 250cc, iniciando una era gloriosa en la que se desarrollaron modelos de múltiples cilindradas y configuraciones de motor que se caracterizaron por ser capaces de rodar a altísimos regímenes de rpm. Tras retirarse de los Grandes Premios, Honda regresó al Continental Circus con proyectos revolucionarios, como la NR500 de pistones ovales, la NS500 y la NSR500 V4 con la que se ejerció un dominio absoluto desde mediados de los 80 hasta el 2001, y la inolvidable RC211V de 5 cilindros que asombró al mundo en la nueva era de MotoGP. Hoy Honda puede presumir de ser la marca de motociclismo más laureada de todos los tiempos con más de 800 victorias en Grandes Premios, más de 60 títulos mundiales y 70 títulos de constructores.



Nürburgring

SALTO AL VACÍO

En 1962 Yoshihito Kudo, director de I+D de Honda, le comunicó al entonces director de Calidad de la fábrica de Saitama, Hideo Sigiura, que quería que supervisase un nuevo proyecto. **“Vamos a competir en Fórmula 1”**. Sin tener muy claro el alcance del reto que le planteaba, Sigiura expresó a Kudo sus dudas, demandándole más información sobre lo que esto suponía. Kudo le dijo que desconocía el alcance, pero que ambos eran debutantes al principio, pero si se ponían manos a la obra, dejarían de serlo. Esta

conversación es el origen del mítico RA270, el monoplaza con el que Honda comenzó su idilio con la Fórmula 1 y el primer coche japonés que entró en la competición.

NOMBRE CLAVE, RA270

La poca información para su desarrollo procedía de un bólido británico, el *Cooper Climax*, que había caído en manos del centro de investigación pocos meses antes de la conversación. El equipo de I+D, creado exprefeso para este nuevo y apasionante proyecto, era reducido: un grupo de ingenieros de la divi-

▲ RA270, PRIMER PROTOTIPO PARA COMPETIR EN LA F1, 1963.

sión de motocicletas con probada experiencia en competición, un segundo grupo más experimentado que hubo que contratar para la ocasión y el propio Soichiro Honda a la cabeza. El objetivo: fabricar un motor con una potencia de 270 caballos, la necesaria para ganar.

Según uno de los miembros del equipo, para que no perdieran de vista el objetivo, el propio Soichiro Honda los mantuvo ocupados a lo largo de casi dos años. 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 Honda estuviera feliz.

Aparte del motor, habían empezado a desarrollar un chasis, pero exigía unos recursos de los que apenas disponían. No tenían casi tiempo, hubo muchas pruebas, errores y gritos, pero con todo, el primer monoplaza Honda llegó a tiempo para disputar el GP de Alemania en agosto de 1964. Iba pintado de color marfil con un círculo rojo en el frontal: la bandera de Japón. Al volante, Ronnie Bucknum. Lamentablemente, tuvo que retirarse, tanto de ésta como de las otras tres carreras en las que participó esa temporada.



¡ÁNDALE!

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 fue determinante en la evolución y el desarrollo del prototipo. Por fin, 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 al volante del RA272. Solo habían pasado dos años del debut de Honda en la F1 y ya era el primer fabricante japonés en ganar un Gran Premio de F1. La guinda perfecta al inicio de una relación marcada por el éxito, el fracaso y la epopeya, con ocho títulos mundiales alcanzados gracias a los motores desarrollados por la ingeniería de Honda, entre los que cabe destacar los años dorados de finales de los 80 y principios de los 90 con las escuderías Williams y McLaren y pilotos como Mansell, Prost y el inolvidable Ayrton Senna, y ahora con las últimas temporadas de dominio de Max Verstappen, al volante de Red Bull.

▲ DEBUT EN LA F1 CON EL HONDA RA271, EN NÜRBURGRING, ALEMANIA, 1964.

Honda Racing Corporation



COMPETIR ES GANAR

Las carreras siempre han estado en el corazón de Honda; de hecho, las carreras son el ADN de Honda. Desde el principio Soichiro Honda insistió en que sus ingenieros pusieran al límite las capacidades de ingeniería de la empresa y aceleraran su desarrollo probando sus creaciones en plena competición. Inicialmente, los esfuerzos en el mundo de la competición se realizaron desde dentro de Honda Motor Co., pero a principios de la década de 1970, el *Racing Service Center* se estableció como una organización externa para cuidar el programa deportivo de la compañía. No fue hasta el 1 de septiem-

bre de 1982 que se fundó *Honda Racing Corporation*. Su misión: el desarrollo, la fabricación y la venta de motocicletas y repuestos para carreras. Desde entonces, *HRC* se ha convertido en sinónimo de ingeniería de alto rendimiento, excelencia y productividad ganadora.

En 2022, la división de desarrollo competitivo en el área de automóviles se fusionó con *HRC*, que hasta entonces únicamente operaba las actividades de competición de dos ruedas. La movilidad se enfrenta a un período de cambios drásticos. Por eso Honda anunció que se esforzaría por lograr la neutralidad de carbono para todos los productos y actividades corporativas en las que Honda está involucrada para 2050. Esto incluye los deportes de motor y se está concentrando en desarrollar nuevas tecnologías relacionadas con la electrificación y el combustible sin emisiones de carbono, asumiendo el desafío de la movilidad y los deportes de motor sostenibles.



La marca de motor más laureada en la alta competición de todo el mundo

Hacer una lista de todos los campeones y campeonas que ha dado Honda, resultaría muy complejo, pero como muestra, enumeraremos los que lo han sido bajo la insignia de *HRC (Honda Racing Corporation)*.

2 RUEDAS

GG.PP	GP500 y MotoGP	Freddie Spencer — 1983, 1985
		Wayne Gardner — 1987
		Eddie Lawson — 1989
		Mick Doohan — 1994, 1995, 1996, 1997, 1998
		Àlex Crivillé — 1999
		Valentino Rossi — 2001, 2002, 2003
		Nicky Hayden — 2006
		Casey Stoner — 2011
		Marc Márquez — 2013, 2014, 2016, 2017, 2018, 2019
		GP250
Sito Pons — 1988, 1989		
Luca Cadalora — 1991, 1992		
Max Biaggi — 1997		
Daijiri Kato — 2001		
Dani Pedrosa — 2004, 2005		
Moto 3	Hiroshi Aoyama — 2009	
	Álex Márquez — 2014	
WSBK	John Kocinsky — 1997	
	Colin Edwards — 2000, 2002	
TT-F1	Joey Dunlop — 1982, 1983, 1984, 1985, 1986	

Trial	Eddy Lejeune — 1982, 1983, 1984	
	Marc Colomer — 1996	
	Dougie Lampkin — 2000, 2001, 2002, 2003	
	Takahisa Fujinami — 2004	
	Toni Bou — 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022	
Motocross 500cc, MXGP & AMA	Andre Malherbe — 1984 (FIM MX500)	
	David Thorpe — 1985, 1986, 1989 (FIM MX500)	
	Eric Geboers — 1988, 1990 (FIM MX500)	
	Georges Jobé — 1987, 1991, 1992 (FIM MX500)	
	Jean-Michel Bayle — 1991 (AMA MX500)	
	Marcus Hansson — 1994 (FIM MX500)	
	Tim Gajser — 2016, 2019, 2020, 2022 (FIM MXGP)	
	250cc, MX2 & AMA	Eric Geboers — 1987 (FIM MX250)
		Jean-Michel Bayle — 1989 (FIM MX250), 1991 (AMA SX250, AMA MX250)
		Trampas Parker — 1991 (FIM MX250)
		Greg Albertyn — 1993 (FIM MX250)
		Stefan Everts — 1996, 1997 (FIM MX250)
Frederic Bolley — 1999, 2000 (FIM MX250)		
Tim Gajser — 2015 (MX2)		
125cc		Jean-Michel Bayle — 1988 (FIM MX125)
		Greg Albertyn — 1992 (FIM MX125)
		Alex Puzar — 1995 (FIM MX125)
RALLY DAKAR	Cyril Neveu — 1986, 1987	
	Gilles Lalay — 1989	
	Ricky Brabec — 2020	
	Kevin Benavides — 2021	

AMA

Bubba Shobert — 1985-1987 (Grand National), 1988 (Superbike)
Darrell Schultz — 1982 (AMA-MX)
David Bailey — 1983 (SX250, MX250), 1984 (MX500), 1986 (MX500)
Rick Johnson — 1986 (SX250, MX250), 1987 (MX250, MX500), 1988 (SX250, MX500)
Donnie Hansen — 1982 (AMA-MX, AMA-SX)
Johnny O'Mara — 1983 (MX125), 1984 (SX250)
Jeff Stanton — 1989 (SX250, MX250), 1990 (SX250, MX250), 1992 (SX250, MX250)
Jeremy McGrath — 1991-1992 (SX125 West), 1993-1996 (SX250), 1995 (MX250)
Ricky Carmichael — 2002-2003 (SX250, MX250), 2004 (MX250)
Davi Millsaps — 2006 (AMA-SX)
Trey Canard — 2008 (SX250 East), 2010 (MX250)
Justin Barcia — 2011, 2012 (AMA-SX)
Eli Tomac — 2012 (SX250 East), 2013 (MX250)
Wil Hahn — 2013 (AMA-SX)
Justin Bogle — 2014 (AMA-SX)
Malcolm Stewart — 2016 (AMA-SX)
Chase Sexton — 2019-2020 (AMA-SX)
Jett Lawrence — 2021 (MX250), 2022 (X250 East, MX250)
Ron Lechien — 1985 (AMA-MX)
Micky Dymond — 1986-1987 (AMA-MX)
Keith Turpin — 1986 (AMA-SX)
George Holland — 1988 (AMA-MX)
Mike Kiedrowski — 1989 (AMA-MX)
Brian Swink — 1991 (AMA-SX)
Doug Henry — 1993 (SX125 East, MX125), 1994 (MX125)
Steve Lamson — 1995-1996 (AMA-MX)
Travis Preston — 2002 (AMA-SX)
Ty Davis — 2002 (AMA-SX)

4 RUEDAS

Fórmula 1
(Powertrain)

Alain Prost / Williams-Honda — 1986
Nelson Piquet / Williams-Honda — 1987
Ayrton Senna / McLaren-Honda — 1988, 1990, 1991
Alain Prost / McLaren-Honda — 1989
Max Verstappen / Red Bull Racing — 2021, 2022

SUPER GT

500

Daisuke Ito y Ralph Firman — 2007
Takashi Kogure y Loïc Duval — 2010
Naoki Yamamoto y Jenson Button — 2018
Tadasuke Makino y Naoki Yamamoto — 2020
Hideki Mutoh y Yuhki Nakayama — 2013
Shinichi Takagi y Nirei Fukuzumi — 2019

300

SUPER Fórmula

F2

Satoru Nakajima — 1981, 1982, 1984, 1985, 1986
Geoff Lees — 1983

F3000

Kazuyoshi Hoshino — 1987

FNippon

Loïc Duval — 2009

SUPER Fórmula

Naoki Yamamoto — 2013, 2018, 2020
Tomoki Nojiri — 2021, 2022

INDY CAR

IRL IndyCar
Series

Tony Kanaan / Andretti Green / Dallara Honda — 2004
Dan Wheldon / Andretti Green / Dallara Honda — 2005
Sam Hornish / Andretti Green / Dallara Honda — 2006
Dario Franchitti / Andretti Green / Dallara Honda — 2007

ICS IndyCar
Series

Scott Dixon / Ganassi / Dallara Honda — 2008, 2018, 2020
Dario Franchitti / Ganassi / Dallara Honda — 2009, 2010, 2011

Alex Palou / Ganassi / Dallara Honda — 2021
--

¿Quién da más? La alta competición es la antesala de tu motocicleta y tu automóvil

LA LÍNEA DE META NUNCA ES EL FINAL

Honda siempre ha aplicado en sus motocicletas y automóviles todo lo aprendido en el mundo de la competición. El circuito es su laboratorio de pruebas. Trabajar al límite en las carreras permite determinar el futuro de sus productos. No importa si se

gana o se pierde. La meta es simplemente el comienzo de otra carrera cuyo destino son los sueños.

¿Para qué sirve la Fórmula 1 o Moto GP? En cualquier deporte del motor pasan más cosas fuera de la pista que dentro. Las derrotas se viven como dramas deportivos, pero en realidad son victorias; permiten



avanzar en el desarrollo de soluciones tecnológicas que, después, se aplican en los automóviles o motocicletas que conducimos en nuestro día a día.

UN EJEMPLO PRÁCTICO

En un fin de semana de Gran Premio los equipos de F1 capturan miles de millones de datos a través de los cientos de sensores instalados en cada monoplace, cuyo análisis es crucial para este deporte. Durante las carreras, los ingenieros de F1 de Honda evalúan y modifican constantemente la relación de energía recuperada y entregada posteriormente por el sistema híbrido para ofrecer un rendimiento óptimo. Hoy, detrás de cada carrera, está la unidad de potencia híbrida desarrollada por la marca para la F1, la *RA620H*, junto con los más de 60 años de experiencia de Honda en la élite de la competición del motor, se genera

la valiosa información que permite desarrollar soluciones para optimizar los sistemas híbridos y de recuperación de energía que equiparán los Honda que se lanzan al mercado.

▲ UN HONDA JAZZ JUNTO A UN ALPHA-TAURI DE F1.

Pero los fracasos, en la F1 como en la vida, son aún más importantes que las victorias. “Cuando fracasas, aprendes cómo no fracasar”, decía Soichiro Honda. Y añadía: “A mí me encanta cuando planeo algo y fracasa: mi mente se llena con ideas de cómo puedo mejorarlo”. Para desarrollar el último *Honda Jazz*, los ingenieros de Honda aplicaron en el utilitario toda la experiencia ganada en la pista. En este sentido, el sistema híbrido *e:HEV*, que equipa los nuevos automóviles híbridos de la marca, nunca hubiera podido existir sin la participación de la compañía en competiciones del máximo nivel, con sus victorias y sus derrotas. “**Si Honda no compete, deja de ser Honda**”, decía el fundador.

Los mejores pilotos se merecen las mejores máquinas

Son muchos los pilotos que han alcanzado la gloria impulsados por un motor Honda. Tantos, que resultaría muy difícil enumerarlos a todos.

MICK DOOHAN



Se forjó una brillante carrera en Honda que le consagró como uno de los mejores pilotos de la historia. La del piloto australiano es una historia de superación. En 1992 tras un grave accidente en Assen, los médicos estuvieron a punto de amputarle una pierna. Tras su incorporación al equipo *HRC*, desde 1994 hasta su retiro en 1999, el australiano dominó la categoría de 500cc con su particular estilo y determinación. Acumuló cinco títulos mundiales consecutivos, demostrando su destreza en cualquier circuito y condición, ganándose el respeto de sus competidores y el favor de todos los aficionados. Su asociación con Honda simbolizó la perfección técnica, pilotaje y trabajo en equipo para alcanzar lo más alto del podio.

ÀLEX CRIVILLÉ



Fue el piloto más joven en ganar la categoría de 125cc, con sólo 19 años. Dos años más tarde, en 1990 dio el salto a 250cc y en 1992 a 500cc, a lomos de una *NSR500*. No fue hasta 1994 que se sumó a las filas del *HRC* junto al legendario Mick Doohan. Con esta dupla, Mick sumó cinco títulos consecutivos. En 1999, Crivillé se volvió imbatible y se convirtió en el primer campeón español de 500cc ese mismo año.

VALENTINO ROSSI



Dio el gran salto a 500cc junto a Honda tras una trayectoria de grandes éxitos en las categorías inferiores. Se empezó a forjar el mito de "Il Dottore". En el año 2001, el último oficial como 500cc, Valentino alcanzó la marca de 11 victorias en un mismo campeonato, un hito que hasta el momento ostentaba Giacomo Agostini, y sumó su primer título mundial en la categoría reina. En los años 2002 y 2003, con el debut de las MotoGP de 4 tiempos y 990cc, obtuvo dos títulos mundiales más a lomos de la *Honda RC211V*.

MARC MÁRQUEZ



Lidera *HRC* desde el año 2013. La vida de Marc Márquez ha transcurrido sobre las dos ruedas desde que empezase a pilotar motocicletas con sólo 5 años. Su extraordinaria capacidad para sumar éxitos ha estado presente desde que nació. En su año de debut en MotoGP consiguió el campeonato mundial ante grandes campeones veteranos como Dani Pedrosa, Jorge Lorenzo o Valentino Rossi. Entre los años 2013 y 2019 nadie pudo hacer frente al piloto de Cervera. Una era dorada para Marc y *HRC* que ha supuesto 85 victorias en 232 carrera y seis títulos mundiales en la categoría reina, hasta el momento.

TONI BOU



Rey de reyes en el trial. La trayectoria deportiva del de Piera es sinónimo de éxito. Desde su debut en Montesa-Honda en el año 2007, año en el que ganó tanto el campeonato mundial de Indoor como de Outdoor, ha mantenido una trayectoria imbatible, ganando ambos campeonatos durante 16 años consecutivos hasta la actualidad. Toni Bou ha forjado la base de un récord inalcanzable de 32 títulos mundiales, siendo, sin lugar a duda, el mejor piloto de trial de la historia.

CYRIL NEVEU



Empezó como un experimentado piloto de motocross y enduro. Tras debutar con victoria en el primer Paris-Dakar de 1979, se sumó al equipo HRC en el año 1982. En 1986 repitió el triunfo en su año de debut en HRC con la Honda XR550. Una hazaña que también logra en 1987 subido a la Honda NXR750.

AYRTON SENNA

El mítico piloto brasileño, calificado como el mejor piloto de Fórmula 1 de todos los tiempos, es toda una leyenda. El destino de Ayrton Senna corrió junto al de Honda de 1988 a 1993. Una alianza que comenzó por todo lo alto cuando Senna ganó su primer campeonato mundial en el GP de San Marino de 1988, al volante del McLaren-Honda MP4-4. Senna fue un piloto excepcional: fue el piloto más joven en ganar tres campeonatos del mundo y 41 Grandes Premios; corrió 161 carreras, en 65 de las cuales partió de la *pole position*, batiendo así el récord del momento.



ALAIN PROST

Cuya memoria está ligada a la de su compañero de filas, Ayrton Senna. Para muchos, la rivalidad Senna-Prost fue una de las más intensas, emocionantes y fructíferas de toda la historia de la F1. “El Profesor”, como se le conocía en el mundo de la F1, ganó tres de sus cuatro títulos en los 80 con 39 victorias en Grandes Premios del total de 51 de su carrera.



Cuando el periódico británico le preguntó a Bernie Ecclestone, presidente y director ejecutivo de la Fórmula 1 desde 1950 a 2017, quién era para él el mejor piloto de F1 de la historia no titubeó: Alain Prost.

MAX VERSTAPPEN



Sólo compite contra sí mismo. En un 12 de diciembre de 2021, en el Circuito de Yas Marina (Abu Dhabi), el título se disputaba en la última prueba tras uno de los campeonatos más reñidos que se recuerdan. Max partía de la pole, pero Hamilton salió como un rayo y se puso primero. Tras un parón a una vuelta para el final, adelantó a Hamilton con un movimiento magistral en la curva 5 y mantuvo la primera posición hasta cruzar la línea de meta. El inicio de un nuevo legado que ya suma dos campeonatos del mundo... y los que quedan.

ALEX PALOU

Arranca en su niñez compitiendo en los karts, viéndose las caras con los grandes pilotos del momento: Esteban Ocon, Carlos Sainz o el vigente campeón de la F1, Max Verstappen. Tras su paso por Fórmula 2 y Super Fórmula con grandes resultados, da el salto a la IndyCar en el año 2020. En su año como *rookie* alguien supo apreciar su potencial. Nada más y nada menos que Chip Ganassi, el equipo más potente de la competición. La constancia

permitió al joven piloto lograr el primer título de IndyCar para un piloto español en el 2021, en la última prueba de la temporada en el circuito urbano de Long Beach.



LAIA SANZ

Reúne 13 títulos mundiales de trial, tres Campeonatos del Mundo de enduro femenino y cinco triunfos seguidos en el Rally Dakar en categoría femenina, lo que la convierte en una de las mejores pilotos del mundo. Con Montesa-Honda logró 8 campeonatos consecutivos de trial entre los años 2004 y 2011. En el 2015 participó en el Rally Dakar y logró la mejor clasificación en motos de una mujer en la historia del rally al terminar novena en la clasificación general.



4.

Honda:
la hoja de
ruta al futuro

La movilidad del futuro



▲ ALIANZA HONDA-ISUZU PARA DESARROLLAR CAMIONES DE H₂

Honda se esfuerza por hacer realidad en todo el mundo una movilidad libre y con cero impacto medioambiental y cero víctimas mortales en accidentes de tráfico en los que se vean implicados automóviles y motocicletas Honda.

Como el fabricante de unidades de potencia más grande del mundo, con cerca de 30 millones de unidades anuales de productos de movilidad, Honda tiene el objetivo de lograr la neutralidad de carbono

para todos los productos y actividades corporativas en 2050. Para ello Honda considera que necesita un enfoque multifacético y multidimensional, no una mera sustitución de motores de combustión por eléctricos de baterías.

Honda trabaja en el desarrollo de diversas tecnologías, desde las baterías más avanzadas, la pila de combustible de hidrógeno, los biocombustibles, los carburantes sintéticos o los gases neutros en

carbono empleados como combustible, hasta llegar a soluciones diversas que se adapten a las necesidades de los usuarios de los distintos países y regiones.

UNA ORGANIZACIÓN ORIENTADA A FORTALECER LA ELECTRIFICACIÓN

Honda cambia su tradicional organización por divisiones de productos (motocicletas, automóviles y *power products*) por una en la que las áreas tecnológicas clave en la futura competitividad de Honda se han trasladado para combinarse bajo la recién creada Operación de Desarrollo de Negocios. Las áreas centrales son: productos y servicios electrificados, baterías, energía, *Mobile Power Pack*, hidrógeno y tecnologías de *software*/tecnologías conectadas, que operarán transversalmente con todas las áreas centrales. Esta innovadora organización permitirá a Honda acelerar su transformación y mejorar las sinergias entre productos.



SOBRE DOS RUEDAS

Honda trabaja en retos a corto, medio y largo plazo. Para el año 2025 tiene programado introducir diez o más modelos de motocicletas eléctricas a nivel mundial y el objetivo es incrementar las ventas anuales de modelos eléctricos a 3,5 millones de unidades, el equivalente a aproximadamente el 15% de las ventas totales, para 2030.

Honda, junto con Yamaha, Suzuki y Kawasaki, han constituido la *Hydrogen Small Mobility & Engine Technology (HySE)* con el objetivo

▲ ESTACIÓN DE INTERCAMBIO DE BATERÍAS HONDA POWER PACK EXCHANGER e:



◀ SILUETA DE LAS MOTOCICLETAS FUN EV EN DESARROLLO PARA 2025.



▲ SISTEMA e:PROGRESS.

de investigar y desarrollar conjuntamente soluciones basadas en hidrógeno para vehículos ligeros, como: motocicletas, cuadriciclos, pequeñas embarcaciones, maquinaria de construcción y drones.

Antes de que termine este 2023 lanzará el scooter eléctrico *EM1 e*: equipado con la batería intercambiable *Honda Mobile Power Pack e*: en Japón, Europa e Indonesia. Honda está trabajando con los principales fabricantes mundiales de motocicletas, en la estandarización de las baterías de las motocicletas y estaciones de recarga que faciliten el intercambio de baterías. Otra labor

importante es promover y popularizar entre los usuarios este sistema de intercambio.

SOBRE CUATRO RUEDAS

En lo que respecta a automóviles, Honda se ha fijado el objetivo de aumentar la proporción de ventas de vehículos eléctricos y de pila de combustible al 100% en todo el mundo para 2040. Para ello, Honda tiene previsto producir más de dos millones de vehículos eléctricos anuales en 2030. Paralelamente, comenzará a ofrecer servicios de recarga de vehículos, como el sistema *e:Progress*.

LAS BATERÍAS, LA CLAVE DE LA ELECTRIFICACIÓN

Honda ha forjado alianzas con fabricantes de baterías para el desarrollo de las tecnologías más eficientes que garanticen el desarrollo de la movilidad electrificada hoy y mañana. Ha reforzado su relación con empresas especializadas del sector para el desarrollo conjunto de baterías de iones de litio de alto rendimiento y capacidad y de baterías en estado sólido (baterías secundarias de litio-metal). Además, Honda prevé poner en marcha en 2024 una primera cadena de producción de baterías en estado sólido cuya implementación a la serie podría llegar antes de finales de la década, lo que supondría un gran avance en materia volumen, peso y los que es más importante, de densidad energética.

Honda también ha cerrado acuerdos con proveedores de materias primas para garantizar el suministro que permita alcanzar sus objetivos de desarrollo y producción de baterías.

REFUERZO DE PRODUCCIÓN

Honda ha empezado a trabajar en la reforma global de su sistema de producción con la vista puesta en la fabricación de los vehículos eléctricos que se pongan a la venta en la segunda mitad de la década de los 2020. Estas iniciativas de reforma se centrarán en las siguientes tres perspectivas: desarrollo de las líneas de producción orientadas

a la automatización de fábricas y cadenas de suministro altamente eficientes y la adopción de procesos de producción que reduzcan las emisiones de CO₂ al máximo e incorporen el enfoque de circulación de recursos.

LA RELEVANCIA DEL SOFTWARE

En 2026, Honda comenzará a adoptar *Honda e: Architecture*, una plataforma de vehículos eléctricos que combina la plataforma de *hardware* y la plataforma de *software*. Basándose en un sistema operativo propio, seguirá desarrollando su *software* de a bordo para permitir el avance continuo de las funciones y servicios de los vehículos para los clientes, incluso después de que hayan adquirido su vehículo.

Además, con vistas a utilizar los recursos internos de desarrollo de *software* en las áreas del sistema operativo del vehículo, el sistema de conducción autónoma (AD) y los sistemas avanzados de ayuda al conductor (ADAS), y los servicios de vehículos conectados, Honda

▼ PROTOTIPO DE SUV ELÉCTRICO e:NP2.





▲ PLANTA GENERADORA DE ELECTRICIDAD A PARTIR DE H₂, DESARROLLADA POR HONDA EN CALIFORNIA.

Se duplicará el número originalmente previsto de nuevas contrataciones y reforzará también la selección de expertos en desarrollo de *software* de alto nivel.

Para Honda, en el futuro, una forma de valor añadido será ofrecer la conectividad más allá de sus productos a través de las tecnologías que permitan y faciliten el intercambio de energía y de la información almacenada en cada producto con sus usuarios y con la sociedad. La clave para lograrlo son las tecnologías y marcos, donde Honda posiciona sus productos electrificados como “terminales”, creando nuevo valor para sus clientes.

VALOR AÑADIDO

Honda ha ampliado su alianza con General Motors para el desarrollo conjunto de vehículos de pila de combustible de hidrógeno, para codesarrollar una serie de vehículos eléctricos de baterías asequibles para su comercialización a partir de 2027; con el objeto de que sean tan competitivos en precio como los de gasolina. Ambas compañías están

trabajando también en el desarrollo y lanzamiento de vehículos eléctricos de baterías asequibles a escala global.

Honda está ampliando el desarrollo de los usos de las tecnologías basadas en el hidrógeno y las pilas de combustible para utilizarlo en una amplia variedad de aplicaciones y usos, identificados en cuatro ámbitos principales en los que poner el foco, vehículos eléctricos con pila de combustible (FCEV), vehículos comerciales, plantas generadoras de energía estacionaria y maquinaria de construcción.

Honda y Sony presentaron en el CES de Las Vegas de 2023 Afeela, el primer automóvil desarrollado conjuntamente que se prevé entregar a clientes a partir de 2026. Un vehículo eléctrico, hiperconectado y cargado de sensores que le permitirá un nivel 3 de conducción autónoma. Esta colaboración generará una gran sinergia entre ambas compañías, facilitando que Honda incorpore soluciones tecnológicas avanzadas en microprocesadores, seguridad, o infoentretenimiento entre otros.

Para todo ello, Honda invertirá más de 58.000 millones de euros en todas sus áreas de I+D y de producción para el desarrollo de vehículos eléctricos en los próximos 10 años. La compañía ha asignado, además, un presupuesto anual de más de 70 millones de euros para invertir activamente en *start-ups* que desarrollen tecnologías de vanguar-

día que acompañen a Honda en su visión de futuro, como la inteligencia artificial, los combustibles sintéticos, el reciclaje de baterías o la generación de energía por fusión nuclear.

Y TAMBIÉN, DEPORTIVOS

La búsqueda de una actividad neutra en emisiones de carbono no está reñida con **una de las máximas de Honda: la diversión de la conducción**. Por ello, Honda presentará dos modelos deportivos a nivel mundial, uno con vocación de producto especializado y otro con el objetivo de convertirse en un automóvil emblemático. Ambos encarnarán el espíritu y la mentalidad deportiva y la singularidad de una marca como Honda.

La pasión por el deporte del motor y el compromiso por la sostenibilidad se ponen de manifiesto cuando

Honda ha decidido continuar en la competición reina del automovilismo, la Fórmula 1, como motorista del equipo Aston Martin Aramco Cognizant más allá de 2026, tras el cambio de la reglamentación. Dicho cambio consiste en que, a partir de ese año, los bólidos incrementen la relación de potencia eléctrica, que pasará del 20/80 actual al 50/50, además del uso de únicamente carburantes neutros en emisiones de carbono. El conocimiento adquirido en el desarrollo de estas nuevas unidades de potencia, incluyendo la batería y el sistema de recuperación de energía, será determinante para Honda para facilitar los objetivos de electrificación y neutralidad en emisiones de CO₂ de sus productos de movilidad.

En esta misma línea, el uso de combustibles neutros en carbono en MotoGP inicia su implementa-

▼ TEST DE COMBUSTIBLE RENOVABLE PARA COMPETICIÓN.



ción en 2025. En este sentido *HRC* ya ha llevado a cabo un intensivo programa de test para asegurar la fiabilidad y máximas prestaciones de sus propulsores.

NUEVOS DESAFÍOS, NUEVOS ÁMBITOS DE ACCIÓN

Más allá del entorno de la movilidad, Honda avanza con nuevos desafíos en áreas emergentes con el objetivo de aprovechar su conocimiento y desarrollo tecnológico en ámbitos que hoy están en definición y que marcarán el futuro de la sociedad.

1. Aeronaves autónomas *Honda eVTOL*, a partir del conocimiento en electrificación, adoptando una unidad híbrida de turbina de gas y propulsores eléctricos que permite mayor autonomía y posibilita el transporte entre ciudades. Con este proyecto se quiere crear un nuevo “ecosistema de movilidad”.

2. *Honda Avatar Robot*: Honda está desarrollando un robot equipado con una mano multifuncional y una función de control remoto con inteligencia artificial, que entrará en fase de test antes de finales de abril de 2024 para ponerlo en uso en la próxima década.

3. Tecnología espacial: junto con la agencia aeroespacial japonesa JAXA, se está desarrollando un sistema de energía renovable para la superficie lunar mediante pilas de combustible y electrólisis de agua de alta presión diferencial, así como la aplicación de la mano robótica multifuncional de Honda que, controlados remotamente, realizarán tareas en la superficie lunar; además del desarrollo de un pequeño cohe- te reutilizable.

Todo ello contribuye a que Honda pueda encarar el futuro con fuerza y determinación. Es: “El Poder de los Sueños”.

► RECREACIÓN DEL
HONDA eVTOL.



5.
Honda
en España.
Una
historia de
compromiso

El pionero

Honda llega a España en 1978 tras el acuerdo entre el empresario Marcel Pascual, propietario de Greens Power Products, y Honda para introducir en nuestro mercado motoazadas, generadores y otros productos de motor de la entonces prestigiosa, aunque poco conocida, firma japonesa. La relación entre el empresario catalán y Honda ha sido tan exitosa que, hoy en día, continúa viva. A través del *Grupo Greens*, Honda ha vendido en España más

de un millón y medio de unidades de cortacéspedes, motoazadas, generadores y motores fueraborda, entre otros *power products*. De hecho, el *Grupo Greens* es el principal distribuidor de esta división en todo el mundo, incorporando con éxito a su catálogo las últimas novedades tecnológicas de la división, como el robot cortacésped *Honda Miimo* o los generadores de tecnología *Inverter*.



▲ GENERADOR HONDA LIB-AID e500.



▲ ROBOT CORTACÉSPED HONDA MIIMO.



▲ SITO PONS, HONDA SH SCOOPY.

Llegan las motos que todos desean. Llegan las Honda



▲ PUESTA DE LARGO DE LA SOCIEDAD MONTESA-HONDA EN LA FÁBRICA DE ESPLUGUES, BARCELONA, 1987.



▲ PRODUCCIÓN DE MOTOCICLETAS DE TRIAL MONTESA COTA.

Un año más tarde, en 1979 se funda Honda España, dedicada a la importación y comercialización de las motocicletas Honda que se fabricaban en Italia, Bélgica y Japón, aunque su venta estaba condicionada por unos limitados cupos de importación. Es en 1982 cuando Honda Motor Co. Ltd. llega a un acuerdo con Montesa, la mítica firma española, para que fabrique modelos Honda de pequeña cilindrada en la planta de Esplugues de Llobregat (Barcelona), como la popular *MBX Hurricane*, además de modelos de trial bajo denominación *Montesa-Honda*.

Desde principios de los 80, Montesa vivía momentos de dificultades financieras mientras que Honda planificaba expandirse a nivel europeo. Fruto de estas necesidades se crea en 1986 la sociedad *Montesa-Honda*. De este modo, Montesa adquiría pulmón económico para continuar su actividad industrial y Honda se beneficiaba de la existencia de la fábrica Montesa para producir sus modelos además de una consolidada red de concesionarios.



▲ SEDE DE HONDA EN ESPAÑA, SANTA PERPÈTUA DE MOGODA, BARCELONA.

Más de un millón de motocicletas Honda en España



En el año 2000 se traslada la producción de *Montesa-Honda* a la actual sede en Santa Perpètua de Mogoda, en una fábrica nueva que empezaría a ser un importante apoyo para la estrategia de motocicletas de Honda en Europa, al empezar a producir motos de gran cilindrada como la mítica *Transalp*, la *Deauville* o la *XL1000V Varadero*, la moto de mayor cilindrada fabricada en España hasta la fecha. Actualmente, el plan de producción de Honda en España continúa activo y fabrica las *Montesa Cota* de trial y las exporta a todo el mundo.

También mantiene la producción de piezas de plástico inyectado para recambios de automóviles y motocicletas Honda. Además de estas actividades, *Montesa-Honda* se ha especializado en la producción de accesorios originales de motocicleta para toda Europa. Sumando trayectorias, la fábrica Montesa acumula 1.276.000 motocicletas fabricadas, de las cuales 441.000 pertenecen a modelos Montesa y 835.000 a Honda. Por su parte, en España se han matriculado más de un millón de motocicletas Honda.

◀ PRODUCCIÓN DE LA HONDA XL1000 VARADERO.
▲ PRODUCCIÓN DE LA MONTESA COTA.

Y tú, ¿qué coche quieres? Un Civic

En 1988 se constituye *Honda Automóviles España*, una sociedad dedicada a la importación y distribución de modelos Honda, en un momento en que los vehículos japoneses no dejaban de ser más que una anécdota en las carreteras españolas. Hasta ese momento, sólo se habían visto los curiosos *Honda Civic* o *Accord* con placas andorranas, de las Islas Canarias o provenientes de otros países de Europa. La limitación de unidades que se podían vender en España, por las políticas comerciales proteccionistas de aquel entonces, convirtieron al *Civic* en un preciado icono para los jóvenes. A principios de los 90, los *Civic* se lo pusieron muy difícil a otras marcas europeas como coche

favorito de los jóvenes conductores y se convirtió en un sueño para los que no podían adquirirlo.

Este inicio de la marca en España situó a Honda en un espacio icónico, de modelos con carácter, potencia, muy deportivos en su comportamiento y extremadamente fiables. Los éxitos deportivos de Senna y Prost en F1 engrandaron el mito de los motores Honda. El acuerdo de fabricación con la británica Rover y la puesta en marcha de la fábrica en Swindon (Reino Unido) permitieron la fabricación de modelos y normalizar la disponibilidad de modelos Honda en España y en Europa.

▼ HONDA CIVIC, 1991.





◀ CENTRO LOGÍSTICO DE HONDA, SANTA PERPÈTUA DE MOGODA, BARCELONA.

Actualmente, la sede de Santa Perpètua de Mogoda, en Barcelona, además de la fábrica *Montesa-Honda* y las divisiones comerciales de motocicletas, acoge la central logística para el sur de Europa, responsable de la distribución de motocicletas y recambios para todas las divisiones de Honda en España, Portugal y el sur de Francia.

Otras de las organizaciones de la marca que comparten la sede en las instalaciones de Santa Perpètua de Mogoda son: *Honda Finance*, la propia financiera de la marca, y aquellas vinculadas a la actividad deportiva de la compañía, como; el *Repsol Honda Team Trial*, y la oficina europea de *Honda Racing Corpo-*

ration, la mítica *HRC*, que engloba a los equipos *Repsol Honda Team MotoGP*, *World SBK Team HRC* y el *Monster Energy Honda Rally Team*.

En esta misma ubicación, en 2009, se inauguró el *Honda Instituto de Seguridad, HIS*, una de las mejores instalaciones para la formación y el aprendizaje relacionado con la conducción de motocicletas de toda España y uno de los más prestigiosos de Europa. Por estas modélicas instalaciones, de más de 20.000 m² han pasado más de 25.000 alumnos. Pero la actividad formativa del *HIS* es heredera de la *Honda Escuela de Conducción (HEC)* que empezaría su andadura en 1992 y que un par de años más tarde, en 1994, estableció su primer Centro de Formación permanente y por el que ya han pasado más de 100.000 alumnos.

▼ HONDA INSTITUTO DE SEGURIDAD.

Santa Perpètua de Mogoda, una referencia para Honda en Europa y el mundo



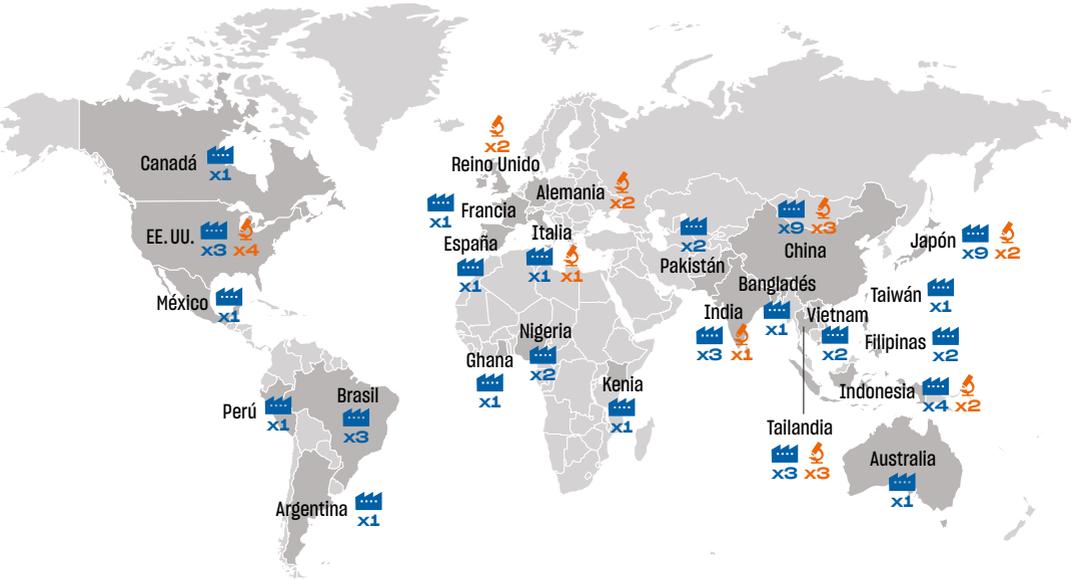
6. Hablemos de números

→ EMPRESAS GRUPO HONDA (FY 2023*)

382
empresas:
313 subsidiarias + 69 afiliadas

54
plantas de producción
en el mundo

20
centros de I+D+i
en todo el mundo



→ PERSONAS (FY 2023)

230.000
vinculadas profesionalmente
215.508
accionistas

→ VENTAS CONSOLIDADAS (FY 2023)

16.907
MM de yenes
(aprox. 108.000 millones
de euros)

→ BENEFICIO OPERATIVO CONSOLIDADO (FY 2023)

839,3
MM de yenes
(aprox. 5.747 millones
de euros)

→ UNIDADES PRODUCIDAS ANUALMENTE (FY 2023)

28,08 millones
· 18,75 millones de motocicletas
· 3,68 millones de automóviles
· 5,64 millones de *power products*

→ SOSTENIBILIDAD

Reducción de emisiones globales de CO₂: **-24,1 %** (FY 2020–2023)

Reducción de la intensidad de las emisiones de CO₂ (FY 2020–2023):
· Motocicletas **-30,4 %**
· Automóviles **-27,2 %**
· *Power products* **-28,2 %**

Reducción de consumo de energía **-14,3 %** (FY 2019–2023)

Reducción de consumo de agua **-8,3 %** (FY 2019–2023)

Reducción de los residuos generados: **-16 %** (FY 2019–2023)

Anuario S&P Global de empresas más sostenibles (2023)
TOP 10% mundial
79/100 puntos



Posición 26 en el ranking Interbrand Best Global Brands 2022, de las marcas más valiosas del mundo



→ COMPETICIÓN

Automóviles

7 títulos mundiales vinculados a Honda como desarrollador de motores en la Fórmula 1:

Fórmula 1 7 títulos	Pilotos: 7
	Constructores: 6

▼ MAX VERSTAPPEN, CAMPEÓN DEL MUNDO DE F1.

▼ MARC MÁRQUEZ, CAMPEÓN DEL MUNDO DE MOTO GP.



Motocicletas

Honda acumula 200 campeonatos mundiales de pilotos en las siguientes disciplinas:

Velocidad: 72 títulos	MotoGP / 500cc: 25
	350cc: 6
	250cc: 19
	125cc/ Moto3: 20
	50cc: 2
Trial (Montesa + Honda): 54 títulos	Outdoor: 26
	Indoor: 20
	Femeninos: 8
Motocross: 31 títulos	MXGP/500cc: 17
	MX2/250cc: 9
	125cc: 3
	MX3: 2
Enduro: 14 títulos	Masculino: 12
	Femenino: 2
Superbike: 6 títulos	
Supersport: 9 títulos	
Resistencia: 13 títulos	
Raid Rally: 1 título	

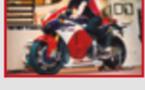
* FY – Año fiscal. Honda finaliza el año fiscal el 31 de marzo. FY 2023, corresponde al año fiscal que comprende el periodo entre el 1 de abril de 2022 y el 31 de marzo de 2023.

NOTAS

Cuando los sueños



se hacen realidad

<p>1948 Se funda Honda Motor Company</p>	<p>1953 Inicio de fabricación de productos de fuerza</p>	<p>1959 American Honda Motor Co. Inc. Los Ángeles</p>	<p>1960 Establecimiento de Honda R&D Co., Ltd</p>	<p>1963 Se establece en Bélgica la primera fábrica fuera de Japón</p>	<p>1970 Primer centro de Seguridad Vial Honda</p>	<p>1973 Soichiro Honda y Takeo Fujisawa se retiran</p>	<p>1979 Se funda Honda España</p>	<p>1982 Montesa y Honda unen fuerzas – Primer fabricante japonés de automóviles en EE. UU.</p>	<p>1986 Lanzamiento de la marca Acura</p>	<p>1991 Fallece Soichiro Honda</p>	<p>1992 Se crea la Honda Escuela de Conducción en España</p>	<p>1997 Inauguración del Honda Collection Hall con una exposición de los modelos míticos Honda</p>	<p>1999 Primer híbrido en Europa: Honda Insight</p>	<p>2001 Producción de la XL1000V Varadero, en la fábrica Montesa-Honda</p>	<p>2003 50 millones de automóviles producidos</p>	<p>2005 Presentación del HondaJet</p>	<p>2009 El Honda Instituto de Seguridad inicia las actividades de formación</p>	<p>2013 100 millones de productos de fuerza fabricados – Inauguración del centro logístico Honda de Santa Perpètua de Mogoda</p>	<p>2014 Más de 300 millones de motocicletas vendidas en el mundo</p>	<p>2016 100 millones de automóviles fabricados</p>	<p>2019 1 millón de motos vendidas en España – 400 millones de motocicletas fabricadas</p>	<p>2020 Honda presenta el servicio e:Progress</p>	<p>2021 Acuerdo de estandarización de baterías intercambiables para motocicletas</p>	<p>2022 Se crea la Joint Venture Sony Honda Mobility Inc.</p>	<p>2023 Honda anuncia las nuevas líneas de negocio de H₂</p>																			
<p>1947 Primera bicicleta motorizada A-Type</p> 	<p>1948 Primera motocicleta: Honda Dream D-Type</p> 	<p>1951 Primera 4 tiempos: Honda Dream E-Type</p> 	<p>1958 Lanzamiento de la Honda Super Cub C100</p> 	<p>1959 Debut de la Honda RC142 en el TT de la Isla de Man</p> 	<p>1961 Primeros títulos mundiales: 125cc y 250cc</p> 	<p>1962 Se inaugura el circuito de Suzuka</p> 	<p>1963 Se lanzan el T360 y el S500</p> 	<p>1964 Debut del RA271 en el GP de Nürburgring</p> 	<p>1965 Primera victoria de F1</p> 	<p>1969 Dream CB750 Four, la primera superbike de la historia</p> 	<p>1972 Lanzamiento del Civic CVCC</p> 	<p>1978 Fabricación en América: Honda CR250R</p> 	<p>1976 Se lanza el Honda Accord</p> 	<p>1981 Primer navegador del mundo: Electro Gyro-Cator</p> 	<p>1983 Regreso a la F1</p> 	<p>1987 Primer sistema de airbag</p> 	<p>1988 Ayrton Senna, campeón del mundo de F1</p> 	<p>1986 Primera victoria en el rally París-Dakar con Cyril Neveu</p> 	<p>1990 Primer superdeportivo japonés: NSX</p> 	<p>1992 Lanzamiento de la NR750 V4 de pistones ovales</p> 	<p>1989 Lanzamiento del motor VTEC</p> 	<p>1994 Mick Doohan gana el campeonato de 500cc a lomos de la Honda NSR5000</p> 	<p>1997 Inauguración del circuito de Motegi</p> 	<p>1999 Álex Crivillé es el primer piloto español campeón del mundo de 500cc</p> 	<p>1997 EV Plus primer eléctrico con baterías sin plomo</p> 	<p>1999 Se lanza el scooter eléctrico Monpal</p> 	<p>2000 Se presenta ASIMO</p> 	<p>2002 Se lanza el Honda FCX de pila de combustible de H₂</p> 	<p>2003 Primer sistema CMBS del mundo</p> 	<p>2005 Primer airbag en una motocicleta</p> 	<p>2010 Lanzamiento del CR-Z, primer deportivo híbrido</p> 	<p>2010 VFR 1200 F, primera motocicleta con cambio DCT</p> 	<p>2013 Marc Márquez es campeón del mundo de MotoGP</p> 	<p>2015 Entrega de la primera RC213V-S, una MotoGP para la calle</p> 	<p>2016 Lanzamiento del nuevo NSX, híbrido con tres motores eléctricos</p> 	<p>2018 Walking Assist aprobado como dispositivo médico en la UE</p> 	<p>2020 Honda e: primer coche 100% eléctrico para Europa</p> 	<p>2021 Max Verstappen es campeón del mundo de F1</p> 	<p>2021 El Honda Legend: autónomo nivel 3</p> 	<p>2020 800 victorias en GP de motociclismo</p> 	<p>2022 50 años del Honda Civic, con más de 27,5 millones vendidos</p> 	<p>2023 Se inicia en Europa la comercialización del scooter eléctrico EM1 e:</p> 	<p>2023 Se lanzan tres nuevos SUV electrificados en Europa</p> 	<p>2023 Acuerdo Honda y la agencia espacial JAXA</p> 

