*São Paulo, junho de 2020*

**HONDA, INOVAÇÃO E TECNOLOGIA – CAPÍTULO 01:**

**A COMPETIÇÃO COMO BASE PARA O DESENVOLVIMENTO E SEUS RESULTADOS IMEDIATOS NA LINHA DE PRODUÇÃO**

*Em seus mais de 70 anos de existência a Honda tem como premissa básica a pesquisa em tecnologia e busca pela inovação. A competição é, desde sempre, seu mais efetivo laboratório, onde a empresa colheu glória e conhecimento como nenhuma outra, e que resultou em modelos inigualáveis, que se tornaram ícones de sua superioridade técnica*

Fundada em 1948 por Soichiro Honda, Honda Motor Company nasceu dois anos depois da inauguração de um instituto de pesquisa tecnológica, iniciativa que deu origem ao gigante industrial. Tal percurso evidencia que, desde o primeiro momento, a premissa fundamental de Soichiro Honda foi a busca por inovação aplicável à produção de motores e veículos de altíssima qualidade.

Convicto fã do esporte a motor, o fundador da Honda foi piloto de competição na juventude. Sempre teve a certeza de que corridas não serviam apenas para ganhar troféus e fama, mas sim angariar conhecimento por meio do uso extremo, de extrapolar limites e ir além das necessidades do usuário comum.

Este posicionamento foi a chave do sucesso da Honda como fabricante, que rapidamente se colocou acima da concorrência de sua época, desenvolvendo motocicletas altamente avançadas e logo atingindo uma produção de 1.000 unidades por mês. A impressionante escalada da empresa em seus primeiros anos resultou na exportação para vários países, o que tornou a tecnologia da Honda conhecida e admirada mundo afora.

Pouco mais de uma década bastou para a Honda alcançar uma capacidade de produção anual de mais de um milhão de unidades, e no começo dos anos 1960 a empresa já era maior fabricante mundial de motocicletas, o que certamente se deveu à participação em competições.

**A estreia internacional, em São Paulo**

A primeira corrida fora do Japão de uma motocicleta Honda foi no Brasil, o Grande Prêmio IV Centenário, disputado em 1954 na cidade de São Paulo. A experiência, frustrante do ponto de vista do resultado, estimulou a empresa de pouco mais de cinco anos de existência a aprimorar tecnologias. O resultado desse empenho se viu em 1959, na estreia no Campeonato Mundial de Velocidade, na etapa inicial da temporada, o Tourist Trophy na Ilha de Man, na Grã-Bretanha.

A categoria escolhida foi a 125cc e as Honda RC141 e RC142, ambas dotadas de motores bicilíndricos, tinham como diferença técnica principal o cabeçote: de duas válvulas por cilindro na RC141 e de quatro válvulas por cilindro na RC142. À época, o Mundial era dominado por marcas europeias e ninguém percebeu que aquela delegação japonesa representava a ponta de um poderoso iceberg, destinado a subverter o poder vigente.

Com as pioneiras RC141/142 a Honda estudou o ambiente, e mediu forças. O sexto lugar entre os 18 competidores que cruzaram a linha de chegada foi um bom começo. No ano seguinte, 1960, veio a primeira temporada completa no Mundial, e os primeiros pódios. Em 1961, as vitórias e os títulos mundiais na categoria 125 e 250cc. Ao final da temporada de 1967, a Honda decidiu suspender provisoriamente sua participação no Mundial de Motovelocidade, tendo vencido 138 Grande Prêmios e 34 títulos mundiais entre Pilotos e Construtores, em quatro categorias distintas: 50, 125, 250, 350 e 500cc. O mundo da moto conhecera, neste período, uma tecnologia superior, feita de motores multicilíndricos, cuja qualidade se refletia na produção.

As RC 141 e RC149 (125cc), RC160 3 RC166 (250cc), RC170 3 RC173 (350cc) e RC181 (500cc) – serviram como embriões do motor que assombraria o mercado mundial à partir de 1968, equipando a lendária Honda CB 750 Four, motocicleta que condensava o conhecimento adquirido desafiando – e vencendo – as marcas mais tradicionais da indústria motociclística daquele tempo.

**Honda CB 750 Four, a primeira Superbike**

No Salão de Tóquio de 1968 a Honda apresentou a CB 750 Four, a primeira moto de produção em massa equipada com um motor de quatro cilindros em linha e dotada de características técnicas muito especiais, como o virabrequim de peça única, o sistema de lubrificação por cárter seco e o freio a disco dianteiro. Seu motor SOHC de 8 válvulas de exatos 733cc com potência máxima declarada de 68 cv a 8.500 rpm, levava a CB 750 Four a alcançar a velocidade máxima de mais de 200 km/h. Com a CB 750 a Honda impressionou não apenas pela sofisticação técnica e performance, mas também pela alta qualidade construtiva e um nível de confiabilidade inédito, que não estava ao alcance de nenhuma outro fabricante do setor.

A partir da CB 750 Four o motor de quatro cilindros em linha se tornaria uma espécie de marca registrada da Honda. Diferentes motocicletas Honda apresentadas ao longo da década de 1970 usaram esta arquitetura: CB 500, CB 550, CB 350 e CB 400 orgulhosamente adotavam o prestigioso sufixo “Four”, culminando com a CB 900F de 1979, que com seu motor de quatro cilindros DOHC de 901cc atingia 95 cv de potência máxima, uma jóia mecânica desta estirpe de motores refrigerada a ar.

A configuração “quatro cilindros em linha” integra a produção Honda desde sempre. Há mais de cinquenta anos, modelos de 350 a 1.300cc são oferecidos aos clientes da marca, sempre começando com as iniciais “CB”. Da pioneira CB 750 Four de 1968 à recente Honda CBR1000RR R SP Fireblade, o salto de potência foi impressionante: de 68 cv para 214 cv de potência máxima.

O sucesso do motor quatro cilindros em linha não impediu, porém, à Honda de desenvolver arquiteturas de motor diversificadas ao longo de sua história. Em 1974 surgiu a Honda Gold Wing GL 1000, com motor de quatro cilindros contrapostos. Três anos depois, em 1977, veio a CBX 1000, cujo motor de seis cilindros em linha foi inspirado diretamente no motor das RC166 de 250cc e RC174 de 350cc, com as quais Mike Hailwood e Jim Redman conquistaram 6 títulos mundiais nos anos 1960.

**Uma gama variada de motores**

Os modelos vitoriosos nos Grande Prêmios dos anos 1960 resultaram em conhecimento que foi aplicado em uma ampla e diversificada gama de produtos, combinando diferentes plataformas e especificações: motores de um, dois, três, quatro, cinco ou seis cilindros, com arquitetura em linha, de cilindros contrapostos e em V, tanto longitudinais como transversais. Nenhum outro fabricante desenvolveu uma variedade de motores tão grande com critérios de qualidade e inovação tecnológica tão elevados.

A Honda foi a primeira marca a lançar uma motocicleta turbo, a CX 500 Turbo, com um motor V2 a 80º SOHC transversal. Apresentada em 1981, a CX500 alcançou a potência máxima de 60 cv a 8.000 rpm, rivalizando na aceleração com muitas motos de 1.000cc daquela época. Mesmo se revelado grande, pesado e complexo, o motor V2 da CX 500 serviu ao propósito da marca de ressaltar sua superioridade tecnológica, assim como atender aos anseios do público fascinado pela “moda turbo” do início dos anos 80. Em 1983, a Honda renovou o modelo através de um motor aperfeiçoado e maior, a CX 650 Turbo, que atingiu 64 cv.

Outro passo à frente na inovação tecnológica veio em 1982, quando a Honda lançou sua primeira moto de série com motor V4, uma arquitetura que se demonstraria muito importante para a Honda tanto no aspecto esportivo como no relacionado aos produtos de normal venda ao público. Os motores Honda V4 será o tema do 2º capítulo desta série *“HONDA, INOVAÇAO E TECNOLOGIA”.*

***Sobre a Honda no Brasil****: Em 1971, a Honda iniciava no Brasil as vendas de suas primeiras motocicletas importadas. Cinco anos depois, era inaugurada a fábrica da Moto Honda da Amazônia, em Manaus, de onde saiu a primeira CG, até hoje o veículo mais vendido do Brasil. De lá para cá, a unidade produziu mais de 25 milhões de motos, além de quadriciclos e de motores estacionários que formam a linha de Produtos de Força da Honda no País, também composta por motobombas, roçadeiras, geradores, entre outros. Para facilitar o acesso aos produtos da marca, em 1981 nasceu o Consórcio Honda, hoje a maior administradora de consórcios do mercado nacional, que faz parte da estrutura da Honda Serviços Financeiros, também composta pela Seguros Honda e o Banco Honda. Dando continuidade à trajetória de crescimento, em 1992 chegavam ao Brasil os primeiros automóveis Honda importados e, pouco tempo depois, em 1997 a Honda Automóveis do Brasil iniciava a produção do Civic, em Sumaré (SP). A segunda planta de automóveis da marca, construída na cidade de Itirapina (SP), foi inaugurada em 2019 e concentrará, a partir de 2021, toda produção dos modelos locais, enquanto a unidade de Sumaré se consolidará como centro de produção de motores e componentes, desenvolvimento de produtos, estratégia e gestão dos negócios do grupo Honda. Atualmente, 2 milhões de automóveis da marca já foram produzidos em solo nacional. Durante esses anos, a empresa também inaugurou Centros Educacionais de Trânsito, de Treinamento Técnico, de Distribuição de Peças e de Pesquisa & Desenvolvimento. Estruturou uma rede de concessionárias hoje composta por aproximadamente 1.300 endereços. Em 2014, em uma iniciativa inédita no segmento, a Honda inaugurou seu primeiro parque eólico do mundo, na cidade de Xangri-Lá (RS). O empreendimento supre toda a demanda de energia elétrica da fábrica de automóveis e dos escritórios das cidades de Sumaré e São Paulo, reduzindo os impactos ambientais das operações da empresa. Em 2015, a Honda Aircraft Company anunciou a expansão das vendas do HondaJet, o jato executivo mais avançado do mundo, para o Brasil. Saiba mais em*[*www.honda.com.br*](http://www.honda.com.br/)*e*[*www.facebook.com/HondaBR*](http://www.facebook.com/HondaBR)