
Presseinformation

60 Jahre Honda

Vom Kleinunternehmen zum Global-Player

Mit Unabhängigkeit und unkonventionellen Lösungen zum Erfolg

24. September 2008, Offenbach – Mit einem sehr bescheidenen Gründungskapital von einer Million Yen (etwa 6.300 Euro) gründete Soichiro Honda am 24. September 1948 sein Unternehmen. Heute zählt die Honda Motor Co. Ltd. als größter Motorradhersteller mit einem Volumen von 9,3 Millionen Motorrädern¹ und mit einer Jahresproduktion von 3,9 Millionen Automobilen* zu den führenden Mobilitätsanbietern weltweit. Hinzu kommen mehrere Millionen Industrie-, Boots- und Kleinstmotoren, die die Zahl der Kunden im letzten Geschäftsjahr auf über 24 Millionen ansteigen ließen und Honda zum weltweiten Marktführer bei der Entwicklung und Produktion von Verbrennungsmotoren machen.

Think global, act local

Schon früh hatte Firmengründer Soichiro Honda auf ersten Auslandsreisen die Erkenntnis gewonnen, dass der Markt der Zukunft ein globaler Markt sein würde. Seine Philosophie „Think global, act local“ („Denke global, handle lokal“) kennzeichnet heute mehr denn je die Strategie des Unternehmens. Takeo Fukui, heutiger CEO und Präsident der Honda Motor Corporation, erklärt die Erfolgsgeschichte wie folgt: „Angefangen haben wir mit der Produktion von Motorrädern. Weil dies im Nachkriegs-Japan der effektivste Weg war, Menschen mobil zu machen. Doch bereits seit dieser Zeit lag der Fokus des Unternehmens darauf, stets neue und bessere Formen der Mobilität zu entwickeln. Heute ist Honda ein globales Unternehmen. Wir engagieren uns weltweit und produzieren unsere Produkte in 134 Fabriken und 28 Ländern.“

Stets eigene Wege gehen

¹ Stand des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres 3/2008

Presseinformation

Soichiro Honda folgte in seinem Handeln stets der Divise, dass sich Künstler und Erfinder nicht anpassen dürften. Sein ausgeprägtes Selbstbewusstsein und sein für Japaner ungewöhnlicher Hang zur Individualität ließen ihn stets eigene Wege gehen. Eine Handlungsweise, die im Unternehmen noch heute Tradition hat. Hondas Erfolg und die weltweit einzigartige Stellung des Unternehmens gründet sich auch heute noch in vielerlei Hinsicht auf die Tatsache, dass Entscheidungen zuweilen durchaus auch gegensätzlich zu vorherrschenden Trends getroffen werden:

Im Zeitalter zunehmender Partnerschaften von Konzernen legt das Unternehmen größten Wert auf Unabhängigkeit. Anstatt Knowhow einzukaufen, kommt ein Großteil der innovativen Entwicklungen aus den eigenen Reihen, was das Unternehmen in hohem Maße unabhängig von Zulieferern macht.

Trotz hervorragender Rendite gilt bei Honda traditionell das Prinzip, einen relativ hohen Anteil des Gewinns direkt in die Forschung und Entwicklung neuester Technologien zu investieren. Auch deshalb ist Honda führend bei der Entwicklung neuer Technologien.

Im Gegensatz zum Großteil der Wettbewerber, die jüngste technische Errungenschaften meist zunächst in Hochpreissegmenten anbieten, praktiziert Honda seit langem die Strategie, neueste Technologien in allen Produktbereichen zügig in der Serienfertigung einzuführen. Diese die Umwelt schonenden und die Sicherheit im Straßenverkehr fördernden Technologien werden so in für breite Zielgruppen erschwinglichen Produkten angeboten und weltweit vielen Menschen zugänglich gemacht.

Der Spaß am Nutzen ist bei allen Honda-Produkten seit jeher einer der wohl wichtigsten Charakterzüge. Dennoch gehören die Honda-Modelle weltweit zu den umweltfreundlichsten Produkten sowohl im Automobil- als auch im Motorrad- und Motorgerätebereich.

Presseinformation

Alternative Technologien

Frühzeitig die Weichen gestellt zählt Honda heute zu den führenden Anbietern von Hybridmodellen und nimmt zudem eine Spitzenposition im Bereich der Brennstoffzellen-Technologie ein. Über das Engagement als reiner Mobilitätsanbieter hinaus produziert Honda eigene Solarzellen und Blockheizkraftwerke, mithin Technologien, die die Verwendung fossiler Brennstoffe reduzieren und die Minderung der CO₂-Emissionen vorantreiben.

Mit der Kraft der Träume

Seit jeher hegte Soichiro Honda eine große Liebe zum Fliegen. Die Erfüllung seines Traums, Menschen zu Lande, zu Wasser und in der Luft Mobilität zu bieten, verwirklichte das Unternehmen mit der Entwicklung des HondaJet, dessen erste Kundenauslieferungen für das Jahr 2010 terminiert sind. Wie alle Honda-Produkte bietet der HondaJet zahlreiche Innovationen. Er kombiniert einen weitaus günstigeren Treibstoffverbrauch mit einem größeren Passagier- und Gepäckraum und eine höhere Fluggeschwindigkeit als herkömmliche Maschinen dieser Klasse. Der HondaJet ist Sinnbild für die Zukunft von Honda: auf neuen Wegen in die Zukunft der Mobilität.

Presseinformation

60 Jahre Honda

Soichiro Honda und seine Philosophie

Am 17. November 1906 in einem kleinen Dorf nahe der japanischen Stadt Hamamatsu geboren, wird Soichiro Hondas Leidenschaft für die Welt der Erfindungen und Maschinen schon sehr früh geweckt. Als er im Alter von acht Jahren das erste Automobil sieht, fasziniert es ihn so stark, dass er nicht nur eines besitzen, sondern selbst bauen will. Er bricht die Schule frühzeitig ab und beginnt mit 15 Jahren eine Lehre in einer Werkstatt in Tokio. Sechs Jahre später kehrt er zurück und eröffnet eine Zweigstelle in Hamamatsu. Mit schneller Arbeit und dem Ehrgeiz, auch schwierige Fälle anzunehmen, erarbeitet sich Honda den Ruf als erfolgreicher Geschäftsmann und Entwickler. Als Selfmademan sieht er bald ein, dass ohne die theoretischen Grundlagen kein großer Erfinder aus ihm werden kann. So immatrikuliert er sich für zwei Jahre an der Technischen Hochschule in Hamamatsu.

Nach der Meinung des Firmengründers müssen alle Erzeugnisse des Hauses Honda einen Motor haben, Maschinen sieht er dabei als Helfer des Menschen. Und so wird sein Leitsatz „First men, then machine“ („Erst der Mensch, dann die Maschine“) zur Unternehmensphilosophie.



Auf frühen Auslandsreisen gewinnt Soichiro Honda die Erkenntnis, dass der Markt der Zukunft ein globaler Markt sein würde. „Think global, act local“ („Denke global, handle lokal“) sollte zukünftig eine weitere seiner Devisen sein, die das Unternehmen von seinen Wettbewerbern stets unterschied.

Honda gilt Zeit seines Lebens als genialer Dickschädel. Sein ausgeprägtes Selbstbewusstsein und sein für Japaner ungewöhnlicher Hang zur Individualität lassen ihn stets eigene Wege gehen. Hondas ausgeprägter Ehrgeiz und seine Genialität kombiniert mit einem guten Gespür für marktgerechte Produkte sind Ursache für die stetigen Erfolge des jungen Unternehmens.

Der Firmengründer vereint Ehrgeiz, Kreativität und ein Gespür für die Bedürfnisse anderer. Soichiro Honda sieht das Unternehmen als Demokratie an, die auf gemeinsam errungenen Verdiensten aufbaut. Innerhalb seiner Werke gilt ein demokratischer Dresscode – auch für den Chef: Alle Mitarbeiter tragen die gleiche weiße Arbeitskleidung.

Presseinformation

Noch im Alter von 65 Jahren testet er jedes neue Modell persönlich. Im Ruhestand behält er sein Unternehmen weiterhin im Blick und widmet sich seiner Stiftung, die den Ausgleich zwischen Umwelt und Technologie fördert. 1989 wird er schließlich in die „Automotive Hall of Fame“ in Detroit aufgenommen. Ein besonderer Moment für den inzwischen 82-jährigen. Soichiro Honda zieht gleich mit Legenden wie Gottlieb Daimler, Karl Benz und Henry Ford. Der Firmengründer stirbt 1991 im Alter von 84 Jahren.

Bis heute werden neue Produkte stets mit dem Ziel entwickelt, Technologie, Umweltfreundlichkeit und Kundenwünsche zu vereinen. Ganz im Sinne des Erfinders – Soichiro Honda.

Firmengeschichte

1946 bis 1959

1946 gründet der 39-jährige Soichiro Honda das **Honda Technical Research Institute** in Hamamatsu. Nach dem Krieg baut er die ersten motorisierten Fahrräder, nach denen die Menschen schon bald Schlange stehen.

1947 erscheint das erste Produkt mit dem Namen Honda auf dem Markt – das in Japan stark nachgefragte **motorisierte Fahrrad vom Typ A**. Mit einem luftgekühlten Zweitaktmotor erreicht es eine für damalige Verhältnisse beachtliche Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h.



Am 24. September 1948 gründet Soichiro Honda die **Honda Motor Co. Ltd.** mit einem Grundkapital von gerade einmal einer Million Yen (ca. 6.300 Euro). Die intelligenten Marketingstrategien und die hervorragenden technischen Leistungen des Konzerns führen schnell zum Erfolg.



Das Modell „**Dream**“ (Typ D) von 1949 ist nicht nur das erste echte Honda-Motorrad, sondern auch die erste japanische Maschine, die komplett aus selbst entwickelten Teilen gefertigt wird. Der Modellname ist Programm und symbolisiert, wie aus Träumen Realität wird.

Mit dem Industriemotor **Typ H** legte Honda 1953 den Grundstein für die breite Motorenpalette und schuf die Basis für die Entwicklung von Motorgeräten wie Stromerzeugern und Rasenmähern.

Presseinformation



Mit der Markteinführung der „**Super Cub**“ im Jahr 1958 setzt Honda in punkto Belastbarkeit und Ausdauer im tagtäglichen Einsatz konkurrenzlose Maßstäbe. Die Stückzahl bricht alle Rekorde. Der „Mopedroller“ ist das meistverkaufte motorbetriebene Transportmittel überhaupt und wird zum wichtigsten Modell in der gesamten Geschichte der motorisierten Zweiräder. Im Juni 2008 wurde die Marke von weltweit über 60 Millionen verkauften „Super Cub“ Motorrädern erreicht.

1960–1969

Die technische Kompetenz und Vielzahl an Innovationen veranlassen Honda dazu, ein eigenes Unternehmen für Forschung und Entwicklung zu gründen – 1960 entsteht die **Honda R&D Co. Ltd.** (Honda Research & Development) in Tokio.

1961 gewinnt das Honda Racing Team sowohl die 125-ccm-Klasse als auch die 250-ccm-Klasse beim legendären Rennen auf der Isle of Man. Soichiro Honda sagte später dazu: „Als wir bei der Isle of Man gewannen, wurden wir zum Weltunternehmen.“ Der triumphale Erfolg konnte im darauf folgenden Jahr sogar wiederholt werden.

Im gleichen Jahr eröffnet Honda als erster japanischer Hersteller eine Niederlassung in Europa – die **Honda Motor Trading Company** in Hamburg. Ein Jahr später wird die erste europäische Produktionsstätte in Belgien errichtet, in der zunächst Mopeds produziert werden.

1963 wagt Honda mit dem ersten Modell, dem T360, den Einstieg ins **Automobilgeschäft**. Der „Sportstruck“ T 360 wird von einem Vierzylindermotor angetrieben, entwickelt eine Leistung von 30 PS bei sensationellen 8.500 U/min und erreicht 100 km/h Höchstgeschwindigkeit. Bis 1967 werden über 100.000



Einheiten des T 360 produziert. Kurze Zeit später (1963) folgt der 44 PS starke und 130 km/h schnelle S500. Der Antrieb erfolgt über eine Kette auf die Hinterachse. Mit ihm trifft Honda in Japan den Nerv der Zeit: Ein kleiner, zweisitziger

Presseinformation

Sportwagen mit jeder Menge Fahrspaß für wenig Geld.

Auf dem Nürburgring in Deutschland beginnt 1964 **Hondas Formel-1-Geschichte**. Der Aluminium-Rennwagen RA271 ist mit einem V12-Motor ausgestattet, der 220 PS bei 11.500 U/min leistet. Bereits ein Jahr später feiert Honda den ersten Formel-1-Sieg beim Grand Prix von Mexiko.

Ebenfalls 1964 bringt Honda den E300, den damals kompaktesten und leistungsfähigsten Stromerzeuger der Welt auf den Markt. Er sollte 15 Jahre lang ein Verkaufsschlager bleiben.

Schon der erste Außenbordmotor GB30 baut auf 4-Takt-Technik. Damit ist Honda der erste Produzent von umweltverträglichen Bootsmotoren und Vorbild für die Entwicklungen der folgenden 44 Jahre.

Honda denkt praktisch und entwickelt im Jahr 1967 die **Z50M Monkey**. Dieses winzige Motorrad mit klappbaren Lenkergriffen und Klappsitz findet ganz bequem und einfach in jedem Auto, Boot oder Wohnwagen Platz und kann mit wenigen Handgriffen schnell zum vollwertigen fahrbaren Untersatz startklar gemacht werden. Wenige Jahre später kam auch das ebenso kleine Motorrad **DAX** auf den Markt.

Schon bei ihrer Vorstellung auf der Tokyo Motorshow 1969 sind sich alle einig: die Honda **CB750** schreibt Geschichte im Motorradbau. Mit ihrer leistungsstarken Vierzylindermaschine, der obenliegenden Nockenwelle, dem 5-Gang-Getriebe und der Scheibenbremse vorn schockt sie die Konkurrenz und gilt ab sofort als das erste Superbike.



1970–1979



Auf die verschärften Abgasgesetze der USA reagiert Honda mit einer technischen Neuerung und präsentiert 1971 den **CVCC-Motor** (Compound Vortex Controlled Combustion). Der sogenannte Magergemischmotor beweist schnell, dass niedrigere Abgaswerte und ein geringer Verbrauch keinesfalls Leistungsverlust bedeuten müssen. In Sachen Schadstoffreduzierung setzt dieser Motor für lange Zeit neue Standards und prägt weltweit das Image von Honda als innovativem Motorenhersteller. Der erste CVCC-Motor wird im **Civic** verbaut, der 1974 in Japan und kurze Zeit später auch in

7/14

Honda Motor Europe (North) GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Spremlinger Landstraße 166 • 63069 Offenbach
Telefon 069-8309-474 • Fax 069-8309-839 • E-Mail: david.plaettner@honda-eu.com
www.hondanews.eu

Presseinformation

Europa vorgestellt wird. Das wohl bekannteste Honda-Automobil überhaupt gilt schon vor dem Golf als typischer Kompaktwagen mit quer eingebautem Leichtmetall-Frontmotor.

1973 kommt auch im Motorradbereich ein bahnbrechendes Modell auf den Markt – die **Goldwing GL1000**, der Supertourer unter den Reisemotorrädern. Nicht nur die außergewöhnliche Leistung, der Komfort und die Luxusausstattung, sondern auch die gewaltige Größe und der wassergekühlte Vierzylinder-Boxermotor begeistern die Motorradwelt.



Im Jahr 1976 macht Honda den Schritt zu größeren Modellen – der **Accord** wird vorgestellt. Mit diesem Modell gelingt dem Konzern endgültig der Durchbruch auf den Exportmärkten. Zwei Jahre später folgt der Prelude.

Mit dem **HR21** kommt 1978 der erste Rasenmäher aus Honda Produktion auf den Markt. Ausgestattet mit 4-Takt-Motor und Messerkupplung, ist er ein Beispiel für Laufruhe, Sicherheit und Komfort und leistet auch 30 Jahre nach dem ersten Anlassen in einigen Ecken Deutschlands noch gute Dienste.

1980–1989



Auf der IAA in Frankfurt wird 1983 der erste **CR-X** vorgestellt. Ausgestattet mit einem 1,5-l-Motor, der 100 PS leistet, erreicht er eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h. Hondas Modellpalette wird in den 80er-Jahren noch um zwei weitere, wichtige Modelle erweitert: 1984 erscheint der kleine Kompaktwagen **Jazz**, zwei Jahre später rollt

die erste Generation des Sechszylinder-Oberklassemodells **Legend** vom Band.

Als erster japanischer Automobilhersteller betreibt Honda seine Forschung und Entwicklung für den europäischen Markt nun auch vor Ort in Europa. Die 1984 neu eröffnete **Honda R&D Europe (Deutschland) GmbH** in Offenbach am Main ist das erste Standbein für die Entwicklung von Fahrzeugkonzepten und Designentwürfen, die speziell auf europäische Kundenwünsche zugeschnitten sind.

Drei Jahre nach Hondas Wiedereinstieg in die Formel 1 im Jahr 1983 dominiert der Williams-Honda FW11 mit seinem über 1.000 PS starken V6-Honda-Motor die **Formel 1**. Nach neun Siegen sichern die Fahrer Nigel Mansell und Nelson Piquet schon vor dem letzten Rennen die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft für Williams-Honda. Der Titel

Presseinformation

wird bis einschließlich 1991 fünfmal erfolgreich verteidigt. Auch im Jahr 1988 sind die Formel-1-Fahrer Ayrton Senna und Alain Prost in ihren Honda Marlboro McLaren der Konkurrenz klar überlegen und gewinnen 15 von 16 Grand Prix. Mit acht Siegen wird Ayrton Senna Weltmeister.

Für Fahrspaß auf dem heimischen Rasen sorgt Hondas erster Rasentraktor, der **HT3810**, im Jahr 1984.

Die gesamte Motorradproduktion von Honda erreicht 1987 eine Stückzahl von 50 Millionen. Darunter die allseits beliebte Super Cub. Damit ist Honda weltweit Marktführer. Bereits zehn Jahre später hat sich die Produktion von Motorrädern verdoppelt und erreicht die 100-Millionen-Grenze.

1988 gibt Honda die Pläne zum Bau des „**Twin Ring Motegi**“ bekannt – einen Rennsport- und Fahr-Erlebnispark. Bis heute ist sich das Unternehmen seiner sozialen Verantwortung bewusst und engagiert sich unter anderem durch Projekte, die den Straßenverkehr sicherer machen sollen.



Während der Firmengründer Soichiro Honda im Jahr 1989 in die „Automotive Hall of Fame“ aufgenommen wird, feiert sein Unternehmen einen weiteren großen Erfolg im internationalen Motorsport: Honda gewinnt zum vierten Mal in Folge die Paris-Dakar Rallye auf zwei Rädern.

1990–1999



Im Jahr 1990 präsentiert Honda mit dem High-Tech-Sportwagen **NSX** (New Sports eXperimental) das erste Vollaluminium-Serienfahrzeug der Welt. Neben seiner Karosserie wird auch die Radaufhängung aus hochfestem Aluminium gefertigt – eine Gewichtersparnis von 210 kg im Vergleich zu einer Stahlkarosserie. Der V6-3,0-DOHC-VTEC®-

Mittelmotor leistet 274 PS. In das Testprogramm ist auch der mehrfache Formel-1-Weltmeister Ayrton Senna involviert.

1992 startet Honda seine Produktion in Europa. Im englischen Swindon rollt der erste Accord vom Band. Nicht weit von Autobahnen, Häfen und dem Flughafen Heathrow gelegen ein idealer Ausgangspunkt für den europaweiten Vertrieb.

Presseinformation

Nachdem im Jahr 1994 der **Shuttle** auf den Markt kam – ein Mini-Van für bis zu sieben Personen – stellt Honda im darauf folgenden Jahr auf dem Pariser Autosalon den fahrspaßorientierten **CR-V** vor. Ursprünglich nur für den japanischen Markt bestimmt, ist dieses beliebte SUV (Sports Utility Vehicle) ab Mai 1997 auch in Europa erhältlich.

1996 findet die World Solar Challenge statt – das größte internationale Solarautorennen. Honda nimmt mit dem „Dream“ teil und gewinnt nicht nur den Wettbewerb, sondern bricht sogar alle Geschwindigkeits- und Zeitrekorde.

Die **Studie SSM** (Sport Study Model) wird im Herbst 1998 auf der Tokyo Motorshow vorgestellt und setzt die Linie des S500/600/800 fort. Der heckgetriebene Roadster hat eine spezifische Leistung von 120 PS pro Liter Hubraum, erfüllt aber gleichzeitig sowohl die Euro-2000-Norm als auch die kalifornischen LEV-Standards (Low Emission Vehicle).



Die Honda Motor Co. Ltd. strebt nach der Entwicklung zukunftsfähiger Technologien und bringt im Jahr 1999 den **Insight** auf den Markt – ein zweisitziges Coupé in Leichtbauweise mit neuartigem Hybrid-Antriebskonzept: Sein 1,0-l-Dreizylinder-Benzinmotor und der kompakte Elektromotor IMA (Integrated Motor Assist) bieten Sportlichkeit und Fahrfreude in

Verbindung mit vorbildlichen Emissionswerten (80 g/km CO₂) bei einem Verbrauch von nur 3,4 l/100 km. Außerdem präsentiert Honda die **Brennstoffzellenfahrzeuge** FCX-V1 und FCX-V2. Beide sind zweitürige, viersitzige Kleinwagen und basieren auf dem früheren, batteriebetriebenen Elektrofahrzeug Honda EV plus. Als Kraftstoff dient gasförmiger Wasserstoff. Zwei Jahre später – am Ende einer langen Entwicklungsphase – ist der Honda FCX-V4 das modernste Brennstoffzellenfahrzeug der Welt und wird als erstes Fahrzeug mit Wasserstoffantrieb von der US-amerikanischen Umweltbehörde zertifiziert. Nach der Einführung in Japan liefert Honda fünf FCX-V4 an die Stadt Los Angeles.

seit 2000

Honda startet mit dem entsprechenden Auto ins neue Jahrtausend: der **S2000** kommt auf den Markt. Wie seine Vorgänger ist er die ideale Verbindung von Leidenschaft und technischem Knowhow.

Presseinformation

Nach 14 Jahren Forschung präsentiert Honda im Jahr 2000 außerdem den **ersten humanoiden Roboter**, der wie ein Mensch im dynamischen Gleichgewicht gehen und Treppen steigen kann. **ASIMO** ist 1,20 m groß und 43 kg schwer, erkennt Personen und vermag mit ihnen zu sprechen. Mittlerweile hat ASIMO auch gelernt, mit sechs km/h zu joggen, Hindernissen auszuweichen oder mit anderen ASIMOs zusammen zu arbeiten. In der Honda Zentrale in Japan führt er sogar Besucher durch das Gebäude. Das Ziel der Forschung ist dabei, Roboter mit kognitiven und sozialen Fähigkeiten auszustatten, um sie zu alltagstauglichen Assistenten des Menschen zu machen. Einige europäische Wissenschaftler werden auf der Suche nach intelligenten Technologien ebenfalls von ASIMO unterstützt.



2002 beweist Honda Innovationen in allen Bereichen und bringt mit der HS 1390i die weltweit erste Schneefräse mit Hybrid-Antrieb auf den Markt. Elektromotoren unterstützen den Raupenantrieb der Fräse und sorgen so für optimale Räumleistung bei maximaler Kraftstoffeffizienz.

Im Jahr 2004 präsentiert Honda gleich zwei Neuheiten im Motorenbereich: den ersten eigenen **Dieselmotor** sowie den **Civic IMA** – Hondas erstes Großserienmodell mit einer Kombination aus Benzin- und Elektromotor. Zwei Jahre später folgt mit dem **Civic Hybrid** die bisher jüngste Evolutionsstufe des IMA-Systems. Bei einem niedrigen Verbrauch von 4,6 l/100km emittiert der Civic Hybrid lediglich 109 Gramm CO₂ pro Kilometer.

Nach dem Sieg von Dani Pedrosa (Team Movistar Honda RS250RW) in der 250-ccm-Klasse beim Australian Grand Prix auf Philipp Island kann Honda im Jahr 2005 auf **600 gewonnene Motorradrennen** zurückblicken. Damit hat Honda mehr Siege als jeder andere Hersteller zu verzeichnen.

Nach 20 Jahren Forschung erfüllt sich Honda im Jahr 2006 den großen Traum von der Luftfahrt: ein völlig neu entwickelter sechs- bis siebensitziger Jet soll am stetig wachsenden Markt für sehr leichte Flugzeuge teilhaben. Der **HondaJet** bietet zahlreiche Innovationen: einen weitaus günstigeren Treibstoffverbrauch, einen größeren Passagier- und Gepäckraum und eine höhere Fluggeschwindigkeit als herkömmliche Maschinen dieser Klasse. Bereits jetzt liegen mehr Bestellungen vor, als die geplante



Jahresproduktion von 70 Einheiten. Honda gibt 2008 bekannt, das Vertriebsnetz auch

Presseinformation

auf Europa auszuweiten. Hierfür wurde für Ost- und Mitteleuropa der hessische Flughafen Egelsbach bei Frankfurt ausgewählt. Von hier aus werden ab 2010 auch in Deutschland HondaJets abheben.

Auch im Luxus-Touring-Segment werden nach über 30 Jahren Gold Wing-Geschichte wieder neue Maßstäbe gesetzt. Als erstes Serienmotorrad der Welt ist die **GL1800 mit Airbagsystem** erhältlich. Zudem weist ein voll integriertes Satelliten-Navigationssystem immer den richtigen Weg.

Auf dem Gotland-Ring in Schweden präsentiert Honda im Jahr 2007 erstmals in Europa den **FCX Concept** – die neueste Generation seines Brennstoffzellen-Fahrzeugs. Mit einer Energie-Effizienz von circa 60 Prozent erzielt der FCX einen etwa dreifach höheren Wirkungsgrad als ein Fahrzeug mit Benzinmotor. Damit geht die Entwicklung von Hondas Brennstoffzellen-Technologie in die entscheidende Phase.

Im November 2007 stellt Honda schließlich den **FCX Clarity** vor, der seit Juli 2008 schon an erste Endkunden in den USA verleast wird. Ab Herbst 2008 wird der FCX Clarity dann auch in Japan erhältlich sein. Damit ist Honda der erste und einzige Automobilhersteller, dessen Brennstoffzellen-Fahrzeug alle Zertifizierungen, Emissionsvorgaben und Sicherheitsstandards in den USA erfüllt und die allgemeine



Straßenzulassung erhält. Außerdem wurden Verbesserungen an Reichweite, Leistung, Gewicht und Effizienz vorgenommen. Hinzu kommt ein schnittiges und dynamisch-elegantes Aussehen, wie es bislang bei Brennstoffzellenfahrzeugen nicht zu realisieren war. Der FCX Clarity, welcher lediglich Wasser emittiert, bildet somit einen wichtigen Meilenstein in

der Entwicklungsarbeit, die Honda im Hinblick auf Praxistauglichkeit, Leistung und Attraktivität wasserstoffbetriebener Brennstoffzellenfahrzeuge leistet. Honda plant bis 2010 ca. 200 Exemplare des Clarity abzusetzen.

Zusammen mit dem FCX Clarity wird auch die **Home Energy Station IV** vorgestellt. Die Anlage ist auf die Energieversorgung von wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenfahrzeuge sowie auf die Erzeugung von Wärme und Strom für den Haushalt ausgelegt. Darüber hinaus soll sie zu einer stärkeren Verbreitung von emissionsfreien Brennstoffzellenfahrzeuge wie dem FCX Clarity beitragen. Die vorhandene Erdgasversorgung im Haus wird zur Erzeugung von Wasserstoff,

12/14

Honda Motor Europe (North) GmbH

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Sprendlinger Landstraße 166 • 63069 Offenbach
Telefon 069-8309-474 • Fax 069-8309-839 • E-Mail: david.plaettner@honda-eu.com
www.hondanews.eu

Presseinformation

Heizwärme und Strom genutzt. Dies ist für einen Haushalt mittlerer Größe ausreichend und trägt dazu bei, die Energiekosten zu senken sowie die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Im Vergleich zu einem konventionellen Haushalt kann ein Haushalt mit Home Energy Station IV sowie einem FCX Clarity die CO₂-Emissionen um geschätzte 30 Prozent und den Stromverbrauch um circa 50 Prozent senken. Gegenüber dem ersten Modell der Home Energy Station besitzt die vierte Version eine um 70 Prozent verkleinerte Größe und kann somit leichter in den Haushalt integriert werden. Bei Bedarf kann von Wasserstoffgewinnung auf Stromerzeugung umgeschaltet werden.

Im Zuge der Entwicklung umweltschonender Produkte wurde auch das Hybrid-System weiterentwickelt. Auf der 40. Tokio Motorshow im Jahr 2007 wird der **CR-Z** („Compact Renaissance Zero“) vorgestellt – ein leichter Sportwagen der nächsten Generation, ausgestattet mit Benzin-Elektro-Hybridantrieb. Der neue Antrieb ist eine Eigenentwicklung von



Honda, die sich durch Leistung, Luftreinhaltung und hohes Drehmoment auszeichnet. Dieses Konzept zeigt, dass umweltschonende Fahrzeuge sehr wohl auch aufregend, sportlich und chic sein können, denn der kompakte Hybridflitzer verspricht agiles Fahrverhalten und jede Menge Fahrspaß bei niedrigem Spritverbrauch.

Honda arbeitet des Weiteren an der Entwicklung von **Solarzellen**. Dabei sollen jedoch nicht nur die Zellen an sich Energie sparen, sondern auch deren Produktion soll



umweltschonender gestaltet werden. Die neueste Generation der Solarzellen wird mithilfe eines aus Kupfer, Indium, Gallium und Selen bestehenden Dünnschichtfilms hergestellt. Im Vergleich zur Produktion herkömmlicher Zellen aus Siliziumkristallen erreicht Honda bei dieser Form der Herstellung einen um 50 Prozent geringeren Energieverbrauch. Durch diese erhebliche Reduzierung des bei der Produktion

anfallenden CO₂ sind die neuen Solarzellen bereits in der Herstellung erheblich umweltschonender. Gleichzeitig erreicht die Zelle die höchsten photoelektrischen Übertragungswerte aller bisher entwickelten Dünnschicht-Solarzellen. Somit kann das Sonnenlicht noch effizienter in Elektrizität umgewandelt werden. Honda beugt somit durch die Entwicklung, Herstellung und den Vertrieb solcher Energiequellen der globalen Erwärmung vor. 2007 wurde das Solarzellen-Werk Honda Soltec im japanischen Kumamoto eröffnet.

Presseinformation

Mit dem seit Mitte 2003 auf dem japanischen Markt erhältlichen Miniblockheizkraftwerk für Einfamilienhäuser rundet Honda sein Programm zusehens ab. Das ausschließlich mit Erdgas betriebene Blockheizkraftwerk erzeugt über einen 4-Takt-Gasmotor Strom für den Haushalt. Die dabei entstehende Wärme wird zugleich für die Warmwassererzeugung genutzt. Seit Anfang 2007 werden die Honda Miniblockheizkraftwerke auch in den USA produziert und verkauft. Eine Realisierung der Technologie nach europäischen Rahmenbedingungen wird zurzeit geprüft.

Oktober 2008

Mit dem Debut der Konzeptversion des Hybridmodells **Insight** auf dem Pariser Autosalon ergänzt Honda seine Angebotspalette im Hybridbereich um ein Modell, dessen Serienversion (ab 2009) preislich noch unter dem bekannten Civic Hybrid angesiedelt werden wird und damit die zügige Verbreitung der Umwelttechnologie begünstigt. In naher Zukunft wird die Hondas Hybridpalette zudem durch ein besonders sportlich geprägtes Modell, das eng an die Studie des kleinen Zweisitzers CR-Z-Konzept angelegt sein wird, erweitert. In Folge plant das Unternehmen darüber hinaus eine Hybrid-Version auf Basis der jüngsten Generation des Honda Jazz einzuführen.



Mit all diesen Technologien strebt Honda bis zum Jahr 2010 eine CO₂-Reduktion der Produkte und Produktion von 10 bzw. 20 Prozent in allen Bereichen an (im Vergleich zum Jahr 2000). Detailliert stellen sich diese Ziele wie folgt dar:

Automobile:

- Reduktion der CO₂-Emission um 10 Prozent je gefahrenen Kilometer
- Reduktion der CO₂-Emission um 10 Prozent je produziertes Fahrzeug

Motorräder:

- Reduktion der CO₂-Emission um 10 Prozent je gefahrenen Kilometer
- Reduktion der CO₂-Emission um 20 Prozent je produziertes Fahrzeug

Motorengeräte:

- Reduktion der CO₂-Emission um 10 Prozent je Betriebsstunde
- Reduktion der CO₂-Emission um 20 Prozent je produzierte Einheit