

AutoData 25



Ano 25 | Dezembro 2016 | Edição 328

From the Top

Francisco Gomes Neto

Polo Automotivo

Jeitinho mineiro

Matéria-prima

Alumínio em alta



Nova leva de SUVs

Investimentos em plena crise garantem a produção de novos modelos nacionais principalmente no segmento que mais cresce no Brasil

Nada além



Honda completa 45 anos de Brasil produzindo apenas o que o mercado quer

George Guimarães | gguimaraes@autodata.com.br

A Honda mostrou no Salão do Automóvel de São Paulo o WR-V, projeto desenvolvido sob a coordenação dos engenheiros brasileiros da montadora e que deve ganhar as ruas brasileiras no primeiro semestre do ano que vem. Mais do que um novo produto, o SUV compacto, que será fabricado em Sumaré, SP, é prova da ascensão da operação local dentro do grupo após 45 anos de sua chegada ao Brasil. Tanto que o próprio CEO mundial, Takariko Hachigo, este-

ve presente na primeira aparição mundial do modelo.

A Honda atual é, de fato e pelos números, bem distinta daquela pioneira, que aqui chegou para produzir motos e logo na sequência motores estacionários. A divisão de duas rodas, claro, continua firme – sempre com larga e absoluta liderança de mercado e muito mais sofisticada. Mas agora sua pioneira fábrica de Manaus, AM, de onde já saíram mais de 22 milhões de motos desde 1976, tem a companhia

da planta de Sumaré – inaugurada em 1997, curiosamente em terreno comprado em 1974 para abrigar a fábrica de motos – e de uma outra novíssima de automóveis em Itirapina, SP, que ainda aguarda a retomada do mercado interno para ser aberta.

Mas os braços e atividades da Honda no Brasil são bem maiores e diversificados e, além de automóveis e motocicletas, serviços financeiros e consórcios, envolve ainda produtos de força e até mesmo geração de energia.

Principais fatos

1971 Constituição da Honda Motor do Brasil Ltda.	1997 Inauguração da fábrica de Sumaré, SP.
1972 Início das importações de motocicletas.	1998 Inaugurado o Centro Educacional de Trânsito Honda, CETH, em Indaiatuba, SP.
1973 Início das importações de geradores, motores estacionários e motobombas.	2002 Lançamento da C100 Biz no Brasil. 5 milhões de motos produzidas em Manaus.
1975 Constituição da Moto Honda da Amazônia e início da construção da fábrica de Manaus.	2003 Início das vendas do Honda Fit, o segundo modelo da marca produzido no País. Anúncio da ampliação da fábrica de Manaus.
1976 Início da produção de motocicletas em Manaus. Lançamento da CG 125.	2005 Honda anuncia expansão e investimentos de US\$ 100 milhões na fábrica de Sumaré.
1980 Lançamento da CB 400. Criação do Consórcio Nacional Honda.	2007 10 milhões de motocicletas produzidas no Brasil.
1982 Lançamento da moto XL 250R.	2008 500 mil automóveis fabricados no País.
1985 Constituição da Honda Componentes da Amazônia Ltda.	2009 Apresentado o City nacional.
1987 Comemoração de 1 milhão de motocicletas produzidas Brasil.	2010 Consórcio Nacional Honda atinge a marca de 3 milhões de motocicletas zero-quilômetro entregues.
1992 Início das importações dos modelos Civic, Accord, Prelude e Legend.	2015 Lançamento do HR-V. Sumaré fabrica 148 mil veículos, recorde histórico.
1996 Criação da Honda Automóveis do Brasil Ltda. Empresa chega a 2 milhões de motos produzidas no Brasil.	

No total, essas operações congregam 10 mil trabalhadores. O Parque Eólico da Honda Energy do Brasil, por exemplo, completou dois anos em novembro. O empreendimento já gerou acima de 125.000 MWh e permitiu que mais de 12 mil toneladas de CO2 deixassem de ser emitidos no meio ambiente. Localizado em Xangri-Lá, RS, produz energia suficiente para atender toda demanda da fábrica de Sumaré – hoje com capacidade anual para 120 mil veículos –, onde estão ainda a sede administrativa da empresa na América do Sul e o centro de pesquisa e desenvolvimento para a região.

A história da marca no País, porém, vai um pouco além dessas quatro décadas e meia – chega mesmo há exatos 50 anos, desde a constituição da Honda Motor do Brasil Ltda. Com investimento inicial de US\$ 1,5 milhão, em 1971 a empresa se estabeleceu em um sobrado no bairro paulistano da Pompéia e começou a importar suas motos até que em novembro de 1976 abriu as portas da Moto Honda da Amazônia para por elas sair a primeira CG. Hoje, de cada dez motos vendidas no Brasil, oito são Honda.

CIVIC, O PRIMEIRO – Somente 16 anos depois é que o brasileiro passaria a tomar contato com os carros Honda ainda importados. O modelo que primeiro recebeu a nacionalidade brasileira foi o Civic, em 1997. Nascido em Sumaré, de onde já saíram mais de 1,5 milhão de unidades também do Fit, City e do utilitário esportivo HR-V. O WR-V, portanto, será o quinto modelo





A empresa, que iniciou operações aqui produzindo motos, lançou em 1997 o Civic nacional

a dividir a linha. Ainda assim, haverá espaço para ele, assegura o vice-presidente da Honda Sul América, Roberto Akiyama. A abertura de Itirapina ainda é uma incógnita. “Não sabemos quando isso ocorrerá”, disse o executivo no Salão do Automóvel de São Paulo.

Em outubro do ano passado a Honda informou que decidira adiar início de operações de Itirapina – projeto de R\$ 1 bilhão anunciado em 2013 – cuja inauguração estava originalmen-

te agendada para dois meses depois. A fábrica está pronta e a capacidade produtiva é da ordem de 120 mil unidades ao ano, a mesma de Sumaré.

A Honda calcula que encerrará 2016 com 123 mil veículos vendidos no mercado interno – foram 100,5 mil de janeiro a outubro, 19,7% abaixo do que registrou em igual período o ano passado – e considera desempenho melhor do que a média do mercado em 2017 em função do novo produto. Ainda assim, diz que, caso necessário, pode lançar mão de horas extras.

É cuidado realmente extremo. Mas se trata do mesmo princípio que norteia a empresa desde que aqui chegou: caminhar no ritmo preciso do mercado, evitando, de um lado, excedente de produção e, de outro, ociosidade em suas linhas de montagem.

Diferente de outras fabricantes que chegaram para produzir automóveis na mesma época em fábricas com capacidade até dez vezes maior, a Honda inaugurou Sumaré com recursos materiais e pessoais para fabricar não mais do que 15 mil veículos anuais.

A precaução, contudo, mostrou-se exagerada, talvez até subestimando a própria imagem da marca criada a partir das motocicletas e a qualidade dos produtos importados que já oferecia no segmento de quatro rodas. Tanto que já no ano seguinte Sumaré produziria mais de 15,5 mil veículos.

Talvez um outro bom engano desse gênero – torcem os executivos da montadora – possa ocorrer novamente agora, com Itirapina, como um outro presente de 45 anos de Brasil. **AD**