

Τον Οκτώ βριο του 1909, ο Μικίο Σουζούκι, στα 22 του χρόνια, ιδρύει μια βιομηχανία κατασκευής αργαλειών, στο μικρό παραθαλάσσιο χωριό Χαμαμάτσου. Καθώς οι ανάγκες της ανθούσας βιομηχανίας μεταξιού απογειώθηκαν, αντίστοιχη επιτυχία σημείωναν και τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας του.

Είκοσι χρόνια αργότερα, το 1929, ο Σουζούκι εφηύρε ένα νέο είδος μηχανής ύφανσης, με την οποία πέτυχε μεγάλο πλήθος εξαγωγών. Τι πρώτες τρεις δεκαετίες της, η εταιρείας επικεντρώθηκε στην ανάπτυξη και την παραγωγή αυτών των μηχανών.



Παρά την επιτυχία των αργαλειών του, ο Σουζούκι, πίστευε ότι η εταιρεία του είχε πολλά να ωφεληθεί αν παρήγαγε και άλλα προϊόντα. Ερευνώντας τη ζήτηση της

αγοράς, αποφάσισε ότι η κατασκευή ενός μικρού αυτοκινήτου θα είχε πολλές πιθανότητες επιτυχίας.

Η προσπάθεια ξεκίνησε το 1937, και μέσα σε δύο χρόνια είχε καταφέρει να παρουσιάσει μερικά πρωτότυπα αυτοκίνητα. Εκείνες οι πρώτες αυτοκινητικές απόπειρες ήταν εφοδιασμένοι με κινητήρες, που στην εποχή τους ήταν τεχνολογικά καινοτόμοι. Ήταν υδρόψυκτοι, τετράχρονοι, τετρακύλινδροι. Χρησιμοποιήθηκε μάλιστα χυτό αλουμίνιο για την κατασκευή του στροφαλοθάλαμου αλλά και περιβλήματος του κιβωτίου των ταχυτήτων. Με χωρητικότητα κάτω από 800 cc παρήγαγαν 13 ιππους.

Ενώ όλα ήταν έτοιμα ώστε να αρχίσει η παραγωγή, ξέσπασε ο δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος. Η Ιαπωνική κυβέρνηση αποφάσισε ότι τα επιβατικά αυτοκίνητα ήταν ένα «μη απαραίτητο βασικό αγαθό» και όλα σταμάτησαν.

Μετά το πέρας του πολέμου, και την αποκαρδιωτική, ατιμωτική για τους Ιάπωνες άνευ όρων παράδοση, το εργοστάσιο άρχισε πάλι την παραγωγή αργαλειών, στην οποία δόθηκε μια ώθηση όταν η κυβέρνηση των ΗΠΑ ενέκρινε την αποστολή του βαμβακιού στην Ιαπωνία. Οι δουλειές ξανάνοιξαν, αφού οι παραγγελίες από τις εγχώριες κλωστοϋφαντουργικές άρχισαν να αυξάνονται αλματωδώς. Το κλίμα αισιοδοξίας όμως ήταν βραχύβιο, καθώς η αγορά βαμβακιού κατέρρευσε το 1951.





Τον Φεβρουάριο του 67 παρουσιάσθηκε στην Ελλάδα το νέο μοντέλο Suzuki Fronte, η πρώτη επίσημη επαγγελματική παρουσία της Suzuki στην χώρα μας.

SUZUKI

360 Fronte Standard 40.500 19.500 62.000 2) 93 25/5000 3) 356 110 480X10

360 Fronte Super DL 47.500 19.500 69.000 2) 93 25/5000 3) 356 110 490X10

360 Fronte SS 55.000 19.500 76.800 2) 93 25/6000 3) 356 130 490X10

Επίσημη προώθηση στο δεύτερο τελ ζεύγος Suzuki Fronte πραγματοποιήθηκε στις 16/3/1967 στην Αθήνα από την Κατερίνη Μαρκοπούλη, πρώτη γυναίκα προώθησης στην Ελλάδα.

Στην πρώτη παρουσία της Suzuki στην Ελλάδα, η Κατερίνη Μαρκοπούλη παρουσίασε την νέα μοντέλο με την στολή της στην παρέλαση της 28ης Οκτωβρίου στην Αθήνα.

Επίσημη προώθηση στο δεύτερο τελ ζεύγος Suzuki Fronte πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα από την Κατερίνη Μαρκοπούλη, πρώτη γυναίκα προώθησης στην Ελλάδα.



Επίσημη προώθηση στο δεύτερο τελ ζεύγος Suzuki Fronte πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα από την Κατερίνη Μαρκοπούλη, πρώτη γυναίκα προώθησης στην Ελλάδα.



Επίσημη προώθηση στο δεύτερο τελ ζεύγος Suzuki Jimny πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα από την Κατερίνη Μαρκοπούλη, πρώτη γυναίκα προώθησης στην Ελλάδα.



Επίσημη προώθηση στο δεύτερο τελ ζεύγος Suzuki Jimny πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα από την Κατερίνη Μαρκοπούλη, πρώτη γυναίκα προώθησης στην Ελλάδα.



Επίσημη προώθηση στο δεύτερο τελ ζεύγος Suzuki Jimny πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα από την Κατερίνη Μαρκοπούλη, πρώτη γυναίκα προώθησης στην Ελλάδα.



Είπε στην παραλία της Σαράντα Λιβάδων, πώς η απόστραφη στο πόδι φέρει την πίστη στην πόδια, όταν έπειτα στέλνει την πόδια στην πίστη.