



Συνεχίζουμε την περιήγηση στην παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία. Για το παρελθόν των εργοστασίων και τη θέση τους στην ελληνική αγορά και κοινωνία.

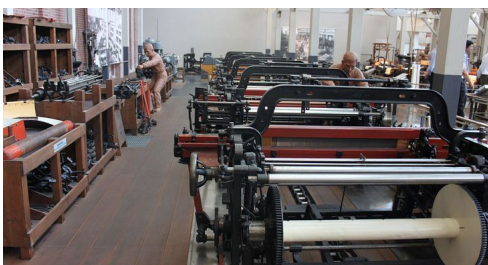
Toyota: Από τους αργαλειούς, στην κορφή της αυτοκινητοβιομηχανίας

Πίσω, μα και μπροστά από κάθε μεγάλη ιστορία επιτυχίας, ενυπάρχει τουλάχιστον μια λαμπερή φυσιογνωμία, ένας χαρισματικός άνθρωπος. Στον μύθο της Toyota, συναντάμε τον Σακίσι Τογιόντα, τον υιό ενός φτωχού ξυλουργού, που γεννήθηκε πριν από ενάμιση σχεδόν αιώνα, τον Φεβρουάριο του 1867.

Ο ιδρυτής. Σακίσι Τογιόντα. Γιος φτωχού ξυλουργού που εξελίχθηκε σε εφευρέτη και βιομήχανο. Αυτός έθεσε τις βάσεις του κολοσσού.

Όταν ξετύλιξε τα ταλέντα του, ο τίτλος που τον χαρακτηρίζει, είναι: «ο βασιλεύς των Ιαπώνων εφευρετών». Τίτλος που αποτυπώνει με ακρίβεια την πραγματικότητα καθώς ο Τογιόντα επινόησε έναν απολύτως αυτόματο αργαλειό ο οποίος ήταν αφάνταστα ταχύτερος από τους προηγούμενους, ενώ ταυτόχρονα, κατασκεύαζε ποιοτικότερα προϊόντα.

Όπως τις περισσότερες φορές, η ανάγκη ήταν εκείνη που τον ώθησε στη σύλληψη της ιδέας καθώς έβλεπε την ταλαιπωρία της μητέρας του και των άλλων φτωχών εργατριών να υφάνουν. Η επινόησή του χαρακτηρίστηκε ως ένα επίτευγμα ορόσημο που προώθησε την παγκόσμια βιομηχανία κλωστοϋφαντουργίας ενώ παράλληλα έθεσε και τα θεμέλια για την ανάπτυξη της Toyota Automatic Loom Works, Ltd.



Το 1929 ένα μόλις χρόνο πριν αποχωρήσει από τα εγκόσμια ο Σακίσι, ο γιός του ο Κιχίρο, έχοντας σπουδάσει εφαρμοσμένη μηχανική στο πανεπιστήμιο του Τόκυο, κάνει ένα μεγάλο ταξίδι σε Ευρώπη, Αμερική. Εκεί αποφασίζει να κάνει το επόμενο βήμα. Να στραφεί

στην κατασκευή αυτοκινήτων

Ήταν ένα εγχείρημα πολύπλοκο, δύσκολο το οποίο επιπροσθέτως έθετε σε κίνδυνο μια εύρωστη βιομηχανία. Με το ίδιο τρόπο όμως που πέτυχε ο πατέρας του, τα κατάφερε και ο ίδιος. Με την γνωστή εργατικότητα, το ζήλο αλλά και την ακατάβλητη ενεργητικότητα που χαρακτηρίζει όλο τον ιαπωνικό λαό.

Ξεκίνησε με φορτηγά για να καλύψει κυβερνητικές ανάγκες και ακολούθως συνέχισε με επιβατικά οχήματα. Συστήθηκε μάλιστα κι ένας διαγωνισμός, στον οποίο έλαβαν μέρος 20.000 άτομα προκειμένου να επιλεγεί το λογότυπο της εταιρείας και στις 28 Αυγούστου 1937, η ιστορία άρχισε να γράφεται.



Η εποχή στην οποία ιδρύθηκε η Τογιότα, στο τέλος σχεδόν του μεσοπόλεμου για την Ευρώπη και στην αρχή της κυριαρχίας της Ιαπωνίας στον Ειρηνικό, είδε το πληθυσμό της να διπλασιάζεται. Από τα 35 εκατομμύρια του 1875 ξεπέρασε τα 70, μόλις 60 χρόνια αργότερα, το 1935. Παράλληλα με τις επεκτατικές της κινήσεις είχε κερδίσει τον κυρίαρχο της ρόλο στην άπω Ανατολή. Το εμπάργκο στα υγρά καύσιμα, που της επέβαλαν οι Η.Π.Α. της έδωσαν το ηθικό δικαίωμα στην πολεμική εμπλοκή μαζί τους αλλά άλλαξαν και το τοπίο της βιομηχανικής παραγωγής.



Δέκα χρόνια αργότερα όμως και με την άνευ όρων συνθηκολόγηση τον καλοκαίρι του '45, μια σφόδρα ντροπιαστική εξέλιξη για το Ιαπωνικό ήθος, ήρθαν και τα πελώρια μεταπολεμικά προβλήματα για το λαό και φυσικά στην παραγωγή.

Με κατεστραμμένες υποδομές, ελάχιστες πρώτες ύλες, και ακόμα λιγότερα καύσιμα ο πληθυσμός περνούσε μια μεγάλη δοκιμασία. Στο εργοστάσιο, ο Κιιχίρο προκειμένου να θρέψει το εναπομείναν προσωπικό, παράλληλα με την παραγωγή μαγειρικών σκευών, στα οποία είχε στραφεί με υλικά που περισσεύαν από αεροπλάνα, καλλιεργούσαν και εκτάσεις γύρω από τις εγκαταστάσεις. Τιτάνια προσπάθεια που κάποια στιγμή αποτύπωσε με λίγες λέξεις ο Κιιχίρο: *“Θα συνεχίσω να προσπαθώ μέχρι να πέσω”*.

Ο ίδιος κατάλαβε τότε, ότι προείχε να κατασκευαστεί ένα μικρό εύχρηστο όχημα προκειμένου να καλύψει τις πρώτες ανάγκες από τη στιγμή που ο τόπος του θα ορθοποδούσε. Η συνέχεια κάθε άλλο παρά εύκολη ήταν. Η εταιρεία πέρασε δοκιμασίες επί δοκιμασιών με τη δημοσιονομική πολιτική που ακολουθήθηκε την μεταπολεμική περίοδο, η οποία έκανε τον Κιιχίρο να παραιτηθεί από το πόστο του σε ένδειξη συμπαράστασης και αλληλεγγύης για το προσωπικό. Άντεξε όμως η Τογιότα. Άντεξε, αναρριχήθηκε στην κορφή της παγκόσμιας αυτοκινητοβιομηχανίας και έγινε αυτό που είναι σήμερα, καθώς επικεφαλής βρίσκεται επίσης ένας Τογιόντα, ο Ακιο, ο δισέγγονος του.



αρχείο

16ο ΡΑΛΛΥ ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ

ΕΛΠΑ 1968

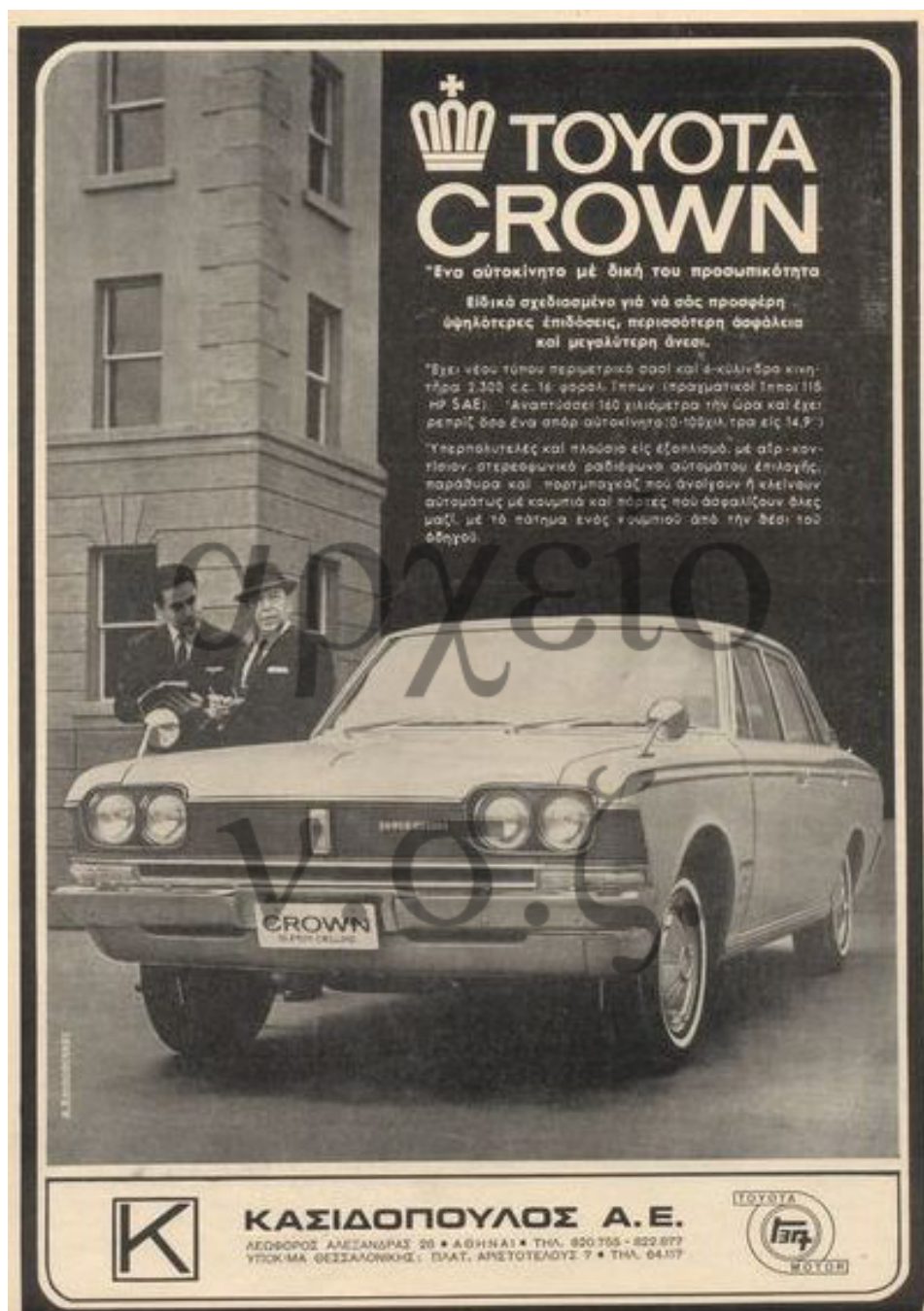
**ΤΟΥΤΑ
COROLLA 1100**

**2^ο Στην
κατηγορία του**

στο ΡΑΛΛΥ ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ

Τό ΤΟΥΤΑ COROLLA 1100 σ' ένα από τά δυσκολώτερα ΡΑΛΛΥ τού κόσμου, τό ΡΑΛΛΥ ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ, χάρις στην Ισχυρή κατασκευή του καί τήν δυνατή του μηχανή, κατόρθωσε νά κερδίση τήν ΔΕΥΤΕΡΑ θέση στην κατηγορία του.

ΚΑΣΙΔΟΠΟΥΛΟΣ Α. Ε. ΑΘΗΝΑΙ : Α. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ 28, ΤΗΛ. 820.755-811.433
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ 7, ΤΗΛΕΦ. 64.117



ΤΟΥΤΟΤΑ CROWN

Ένα ούτοκίνητο με δική του προσωπικότητα

Ειδικά σχεδιασμένο για νά σάς προσφέρει
ώηλότερες επιδόσεις, περισσότερη ασφάλεια
και μεγαλύτερη άνεια.

Έχει νέου τύπου περιμετρικά αερά και 4-κύλινδρο κινη-
τήρα 2.300 cc. 16-φάρσ. 110πιν. (πράγματικό 110πιν. 115
nr 5AE). Αναπτύσσει 160 χιλιόμετρα την ώρα και έχει
επιρής όαο ένα σπορ ούτοκίνητο (0-100 χιλ. τρά εις 14,9-3)

Τετρακύκελεις και πλασό εις εξοπλισμό με αέρ-κον-
τίσιν, στερεωμικά ραδιόφωνο ούτομάτου έπιλογής,
παράθυρα και πορτμπαγκάζ που άνοιχουν ή κλείνουν
αυτομάτως με κουμπιά και πόρτες που ασφαλίζουν όλες
μαζί με τó πάτημα ενός κουμπιού από την θέσι του
όδηγου.

ΚΑΣΙΔΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΜΕΣΑΝΔΡΑΣ 20 • ΑΘΗΝΑ 1 • ΤΗΛ. 820.755 - 822.877
ΥΠΟΚ/ΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΠΛΑΤ. ΑΝΣΤΟΤΕΛΟΥΣ 7 • ΤΗΛ. 04.157

TOYOTA
1600cc
1600cc



