

Συνεχίζουμε, την περιήγηση στην παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία με την περίπτωση Jaguar. Για το το παρελθόν του εργοστασίου και τη θέση του στην Ελληνική αγορά και κοινωνία



Με τη λευκή ΧΚ ο Ν. Παπαμιχαήλ εκκινεί για την ανάβαση Πάρνηθας τον Σεπτέμβριο του '57. Σημείωσε τον καλύτερο χρόνο (4' :41'' :7) ανάμεσα στους Έλληνες συμμετέχοντες.

Από κυρίαρχη στο Le Mans, απλησίαστη στον μέσο αγοραστή, έχασε την ανεξαρτησία της, προσπάθησε να επιπλεύσει μέσω της B.M.C., πέρασε στην British Leyland, ακολούθως στην Ford και τέλος στη Tata. Οι αποικιοκρατούμενοι είχαν αγοράσει τους αποικιοκράτες. Κάποιοι θα το χαρακτηρίσουν ως δικαιοσύνη. Άλλοι ως παρακμή.

Όποια ερμηνεία και να δοθεί, αυτό που έχει σημασία είναι ότι επτά χρόνια πριν συμπληρωθεί ένας αιώνας από τότε που ξεκίνησε την περιπετειώδη πορεία της στον πλανήτη, η Jaguar, συνεχίζει να υπάρχει, να παράγει, να διαθέτει τα προϊόντα της σε παγκόσμια κλίμακα.

Δεν ήταν πάντα Jaguar

Η ιστορία μας ξεκινά το '22, όταν ο William Lyons από το Blackpool και ο William Walmsley από το ευρύτερο Manchester, δυο ενθουσιώδεις δικυκλιστές ίδρυσαν την εταιρεία Swallow Sidecar. Όπως ομολογεί και η επωνυμία, κατασκεύαζαν «καλάθια» για μοτοσυκλέτες. Την αρχή είχε κάνει ο Walmsley ο οποίος είχε μετακομίσει στο Blackpool έφτιαξε ένα «καλάθι» από γυαλιστερό αλουμίνιο, πολύ ξεχωριστό για την εποχή του, που ο Lyons αγόρασε. Πέρασε ένα χρόνος ο Lyons έφθασε τα 21, ενηλικιώθηκε ώστε να μπορέσει να μετέχει σε εταιρεία και η Swallow Sidecar γεννήθηκε.

Λίγα χρόνια αργότερα, το '27 πήραν το σασί του Austin 7 και πάνω του έχτισαν το δικό τους αμάξωμα που βάφτισαν Austin Seven Swallow, το οποίο ήταν πιο πλούσιο, πιο φινό. Την ίδια συνταγή ακολούθησαν και με άλλα σασί όπως από Wolseley, Morris, Swift, Alvis, Fiat. Στα τέλη του 1928 η εταιρεία μετακόμισε στο Coventry, αφού είχε μετονομασθεί σε SS Cars Ltd και το '29 συμφώνησαν με την Standart Motor Company, την παροχή των

κινητήρων. Με δικά τους αμαξώματα προχώρησαν σε πιο δημιουργικό επίπεδο. Έτσι παρουσίασαν το πρώτο τους μοντέλο το '31 το SS-1 κουπέ. Κάπως αργότερα συναντάμε για πρώτη φορά το όνομα Jaguar σε μοντέλο σεντάν, το SS Jaguar 2,5 λίτρων. Οι δουλειές πήγαιναν καλά, για να αντιμετωπίσει το μέλλον της όμως η εταιρεία, έπρεπε να πάρει κάποια ρίσκα. Ο Walmsley δεν ήταν καθόλου πρόθυμος. Εισπράττει κάποια χρήματα, που επενδύει στις σχεδιαστικές του ανησυχίες και αποχωρεί.

Αργότερα, μέσα στον πόλεμο θα νιώσει το βάρος της απώλειας του γιου του. Στα 21 του, τον Νοέμβριο του '43, ο Robert Walmsley καταρρίφθηκε με το Hawker Typhoon που πιλοτάριζε, από πυρά αντιερωπορικού flak, πάνω από τη Διέππη.

Στη διάρκεια του πολέμου η SS Cars Ltd., μεταλλάχτηκε σε επισκευαστική και κατασκευαστική βιομηχανία αεροσκαφών. Παράλληλα, με ένα πνεύμα αισιοδοξίας, ο Lyons και οι μηχανικοί του εργάζονταν όσο μπορούσαν πάνω σε σχέδια που είχαν πριν την περιπέτεια του πολέμου.

Και εγένετο Jaguar

Έτσι το '48, παρουσιάστηκε ο εξακύλινδρος εν σειρά κινητήρας με cross flow καπάκι. Ήταν ένα αποτέλεσμα που πρέπει, σε μεγάλο βαθμό να πιστωθεί ο τρίτος William της Jag, ο αρχιμηχανικός William «Bill» Haynes. Αυτό το μοτέρ έμελλε να χτίσει το μύθο του εργοστασίου. Τοποθετήθηκε στις XK 120 – 140 & 150. Τοποθετήθηκε επίσης και στις C type και D type που κυριάρχησαν τη δεκαετία του '50 στο Le Mans, επαναλαμβάνοντας τις προπολεμικές επιτυχίες των Bentleys boys.



Ο sir William Lyons, παρατηρεί τον πιλότο Norman Dewis καθώς ετοιμάζεται να πάει μια αγωνιστική βόλτα, τον υπουργό μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου με μια D type τον χειμώνα του '54.

Στο εμπορικό κομμάτι τώρα, επειδή στην μεταπολεμική Βρετανία δεν θα μπορούσε να χρησιμοποιηθούν πουθενά τα αρκτικόλεξα SS η φίρμα μετονομάστηκε σε Jaguar, παίρνοντας την επωνυμία της από το προπολεμικό μοντέλο και σύντομα κινήθηκε πάνω στο «μότο» Grace, Space, Pace που σε ελεύθερη απόδοση σημαίνει Κομψότητα, Άνεση, Ρυθμός.



Ο Sir William Lyons και η E type.

Μπήκαμε και στη δεκαετία του '60, στα περίφημα swinging sixties, κυκλοφόρησε και η E-Type ένα πολύ περήφανο τετράτροχο και όλα έδειχναν ευοίωνα. Ακριβώς στα μέσα της δεκαετίας η κραταιά τότε British Motor Corporation, εξαγόρασε την Pressed Steel Company Ltd, η οποία κατασκεύαζε τα μονοκοκ σασί της Jaguar. Ο Lyons ήταν τότε 64 χρονών, σε μια εποχή όπου οι 60άρηδες δεν ήταν και στην πρώτη γραμμή μάχης. Δεν είχε απογόνους και ανησυχούσε με την πιθανή επιχειρηματική επιθετικότητα της B.M.C. Έτσι αποδέχτηκε την πρόταση συγχώνευσης που του έγινε από την B.M.C., και το γεγονός ανακοινώθηκε σε μια κοινή συνέντευξη Τύπου με τον επικεφαλής της B.M.C., George Harriman τον Ιούλιο του '65

Πέρασαν 19 χρόνια, ήταν πάλι Ιούλιος, του '84 βρισκόμαστε στην περίοδο της σιδηράς Μάγκυ, η κυβέρνηση της οποίας, στον πλαίσιο των ιδιωτικοποιήσεων αποφάσισε να διαχωρίσει την μετοχή της Jaguar στο ταμπλό του χρηματιστηρίου από το υπόλοιπο γκρουπ. Με επικεφαλής τον Sir John Egan, η φίρμα αμέσως μετά την ιδιωτικοποίηση γνώρισε καλές μέρες. Στις αρχές του '86, ο Egan δήλωσε ότι κατάφερε να αντιμετωπίσει τα κύρια προβλήματα που βασάνιζαν την Jaguar: Τον έλεγχο της ποιότητας, τα υστερούντα χρονοδιαγράμματα παράδοσης και τη χαμηλή παραγωγικότητα. Για να γίνουν όλα αυτά χρειάστηκαν και θυσιές, καθώς απολύθηκε το ένα τρίτο από τους δέκα χιλιάδες εργαζόμενους. Ευνοήθηκε επίσης από τη συναλλαγματική ισοτιμία της στερλίνας εκείνης της εποχής.

Στο τέλος της δεκαετίας η Ford υπέβαλε προσφορές για την αγορά των μετοχών της Jaguar. Στο χρονικό διάστημα που έμεινε στην Ford πλήθυνε η γκάμα των μοντέλων της αλλά ποτέ δεν έκανε κέρδη.

Τον Ιούνιο του 2008, η Ινδικών συμφερόντων Tata καταβάλλοντας 1,7 δισ. δολάρια απέκτησε από την Ford την Jaguar. Το ειδησεογραφικό πρακτορείο Reuters είχε ανακοινώσει τρεις μήνες νωρίτερα, ότι οι Αμερικανικές τράπεζες Citigroup και JP Morgan ήταν πρόθυμες να χρηματοδοτήσουν τη συμφωνία με τρία δισ. δολάρια.

Μεγάλες ανατροπές σε ένα κόσμο όπου τα κεφάλαια δεν έχουν πατρίδες. Ένας κόσμος άγνωστος με απρόσμενες εξελίξεις για όσους ξεκινούσαν την Swallow Sidecar πριν από 93 χρόνια!





Από το μακρινό 1960, ο Ηλίας special Μεταξάς με XK στο Τατόι.