

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 εταιρεία 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 ίππους.

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.





Το 1975, η Suzuki εισήγαγε στην Ελλάδα το πρώτο της αυτοκίνητο, το Suzuki Fronte. Το αυτοκίνητο αυτό ήταν ένα μικρό, τριπορτονο αυτοκίνητο με 356 κυβικά εκατοστά, που κόστιζε 40.500 δραχμές. Η Suzuki εισήγαγε στην Ελλάδα το πρώτο της αυτοκίνητο, το Suzuki Fronte. Το αυτοκίνητο αυτό ήταν ένα μικρό, τριπορτονο αυτοκίνητο με 356 κυβικά εκατοστά, που κόστιζε 40.500 δραχμές.

SUZUKI						
360 Fronte Standard	40.500	19.500	62.000	2) 93	2550000	3) 356
360 Fronte Super DL	47.500	19.500	69.000	2) 93	2550000	3) 356
360 Fronte SS	55.000	19.500	76.800	2) 93	2550000	3) 356



Το 1976, η Suzuki εισήγαγε στην Ελλάδα το πρώτο της αυτοκίνητο, το Suzuki Fronte. Το αυτοκίνητο αυτό ήταν ένα μικρό, τριπορτονο αυτοκίνητο με 356 κυβικά εκατοστά, που κόστιζε 40.500 δραχμές. Η Suzuki εισήγαγε στην Ελλάδα το πρώτο της αυτοκίνητο, το Suzuki Fronte. Το αυτοκίνητο αυτό ήταν ένα μικρό, τριπορτονο αυτοκίνητο με 356 κυβικά εκατοστά, που κόστιζε 40.500 δραχμές.



Το 1977, η Suzuki εισήγαγε στην Ελλάδα το πρώτο της αυτοκίνητο, το Suzuki Gypsy. Το αυτοκίνητο αυτό ήταν ένα μικρό, τριπορτονο αυτοκίνητο με 356 κυβικά εκατοστά, που κόστιζε 40.500 δραχμές. Η Suzuki εισήγαγε στην Ελλάδα το πρώτο της αυτοκίνητο, το Suzuki Gypsy. Το αυτοκίνητο αυτό ήταν ένα μικρό, τριπορτονο αυτοκίνητο με 356 κυβικά εκατοστά, που κόστιζε 40.500 δραχμές.



Το 1978, η Suzuki εισήγαγε στην Ελλάδα το πρώτο της αυτοκίνητο, το Suzuki Gypsy. Το αυτοκίνητο αυτό ήταν ένα μικρό, τριπορτονο αυτοκίνητο με 356 κυβικά εκατοστά, που κόστιζε 40.500 δραχμές. Η Suzuki εισήγαγε στην Ελλάδα το πρώτο της αυτοκίνητο, το Suzuki Gypsy. Το αυτοκίνητο αυτό ήταν ένα μικρό, τριπορτονο αυτοκίνητο με 356 κυβικά εκατοστά, που κόστιζε 40.500 δραχμές.





~~Παράρτημα 1 - Αργαλειοί, μοτοσυκλέτες, οχήματα - (Πέμπη 30 Ιουνίου 2016)~~