

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

HYUNDAI σημαίνει νεωτερικότητα. Κι αν αυτή είναι η ονομασία της ιστορικής περιόδου από την εποχή του Διαφωτισμού έως το τέλος του 20ού αιώνα, η Κορεάτικη εταιρεία, εκπροσωπεί απόλυτα τον ορισμό. Όπως ακριβώς τα χαρακτηριστικά στοιχεία της εποχής είναι η χρήση μηχανών, η ανάπτυξη των επιστημών και ο πρωταγωνιστικός ρόλος των πολυεθνικών επιχειρήσεων, με τον ίδιο τρόπο η HYUNDAI, όχι απλώς μεγάλωσε, αλλά έγινε ένας παγκόσμιος παίκτης.



Η HYUNDAI αποτελεί άλλο ένα κλασικό παράδειγμα μια εταιρείας κολοσσού που γεννήθηκε από το όραμα, την εργατικότητα και την αποτελεσματικότητα ενός ανθρώπου. Του Chung Ju-yung, του μεγαλύτερου από τα έξι παιδιά μιας φτωχής οικογένειας. Γεννήθηκε το '15 όταν η Κορέα βρισκόταν υπό Ιαπωνικό ζυγό. Η πρώτη του επιθυμία ήταν να γίνει δάσκαλος. Αλλά ήταν τέτοια η ανέχεια που είχε ώστε οι αγροτικές εργασίες έμοιαζαν να είναι η μοναδική λύση και οι σπουδές πολυτέλεια.

Μολοντούτο, πνεύμα ανήσυχο και ανυπότακτο έφευγε από μικρή ηλικία από το πατρική στέγη εργαζόμενος ως οικοδόμος, ως λογιστής, ως έμπορος ρυζιού ψάχνοντας πάντα τον τρόπο που θα απεγκλωβιζόταν τόσο από τη φτώχεια όσο και από τα στενά περιθώρια του επαρχιακού βίου.

Το 1940 ενώ ο δεύτερος Μεγάλος πόλεμος του 20ου αιώνα βρισκόταν σε εξέλιξη, άνοιξε ένα συνεργείο επισκευής αυτοκινήτων. Οι δουλειές κατ' αρχή πήγαιναν καλά, οι απασχολούμενοι, από 20 σύντομα έγιναν 70, αλλά η Ιαπωνική κυβέρνηση επίταξε το γκαράζ για τις πολεμικές της ανάγκες. Παρ' όλα αυτά και μέσα από φοβερές αντιξοότητες, ο Chung, είχε καταφέρει να εξοικονομήσει ένα ποσό χρημάτων με το οποίο, -το '46 που η πατρίδα του είχε ελευθερωθεί από την Ιαπωνική κατοχή- ίδρυσε μια κατασκευαστική εταιρεία, την HYUNDAI, εν αναμονή της μεταπολεμικής ανοικοδόμησης και εκβιομηχάνισης. Μπόρεσε και εξασφάλισε σημαντικά συμβόλαια με την κυβέρνηση και η εταιρεία του ανέλαβε μεγάλα έργα υποδομής των μεταφορών.

Στη διάρκεια της εισβολής της Βόρειας Κορέας ο Chung μαζί με τα αδέρφια του μετακινήθηκε στη Busan για μεγαλύτερη ασφάλεια, αλλά συνέχιζε να συνεργάζεται με το υπουργείο Μεταφορών και να αναλαμβάνει και να εκτελεί μεγάλα τεχνικά έργα, όπως τα μεγαλύτερα ναυπηγεία του κόσμου στο Ulsan, ή το πυρηνικό εργοστάσιο στο Gori. Χωρίς καμιά εμπειρία στην κατασκευή πλοίων, για το πρώτο δεξαμενόπλοιο που κατασκεύασαν τα ναυπηγεία του, χρειάστηκαν μόνον τρία χρόνια, αντί του σύνηθες των πέντε.



Κοντά σε αυτά ξεκίνησε, το '67, την κατασκευή αυτοκινήτων. Στις μέρες μας τα οχήματα Hyundai κατασκευάζεται από την Hyundai Motor Company, και μαζί με την KIA συνθέτουν τον όμιλο Hyundai Kia Automotive. Με έδρα στη Σεούλ, στη Νότια Κορέα, η Hyundai διαχειρίζεται την μεγαλύτερη μονάδα παραγωγής αυτοκινήτων στον κόσμο με δυνατότητα ετήσιας παραγωγής 1,6 εκατομμυρίων μονάδων. Το προσωπικό που απασχολεί σε παγκόσμια κλίμακα η εταιρεία είναι 75.000 άτομα, ενώ τα παραγόμενα αυτοκίνητα πωλούνται σε 193 χώρες μέσω 6.000 αντιπροσωπειών και εκθεσιακών χώρων. Το 2014, η Hyundai πούλησε πάνω από 2,7 εκατομμύρια οχήματα!



Υαφρεν, εντεταγμένο διερευνητικό και πύλη... Είσοδος στο 'Χιονιό' (23).

Η Χιονιό ήταν και είναι μία από τις μεγαλύτερες διοργανώσεις μοτοσυκλέτας της Νότιας Κορέας, που εκτός από πύλη, συναρμολογούσε χρόνια τώρα πύλη και οργάνη της Φόρντ και της Μερσεντές και έπαιζε αυτοκίνητα της Φόρντ και συγκεκριμένα το Φόρντ Κορτίνα. Απεφασάσαν λοιπόν κάποτε να ετοιμάσει ένα δικό της έπιδοτικό αυτοκίνητο, με σκοπό όχι μόνο την νότια αγορά, αλλά και τις αγορές της Ασίας, Αμερικής, της Ευρώπης και

κινητήρες τετρακύλινδρους σε σειρά και να έχει κινητήρια. Το αυτοκίνητο θα έπρεπε να έρθει στην «πύλη» ανάμεσα στο Ιαπωνικά και Ευρωπαϊκά αυτοκίνητα της ίδιας κατηγορίας. Το αποτέλεσμα ήταν το αυτοκίνητο που στην Ευρώπη ονομάστηκε HD 123 και άρχισε να εισάγεται πρώτα στην Ελλάδα από 5 τμήρα μινιόν. Άς το δούμε όμως το θέμα από την αρχή. Οι σκέψεις για την κατασκευή κορεάτικου κινητήρα καρποφόρησαν

μετά από την συνεργασία που είχαν ο άνθρωπος της Χιονιό με τη Γερμανική Μπουκουμπί. Το συγκρότημα είχε και σχεδιαστή κινητήρα και κλιματιστή τρανζίστορ έτοιμο κατάλληλο για το αμάξιμο που σκόπευε ο Τσετσέο. Τώρα πλέον οι κινητήρες της Χιονιό κατασκευάζονται στην Νότια Κορέα. Το Χιονιό HD 123 απέκτησε τετρακύλινδρο κινητήρα των 1238cc, έμ με εκκεντροφόρο επί κεφαλής και πέντε καυκάτα στροφάλιφους, πα

Τμήμα από παρουσίαση του Hyundai 123 στον Ελληνικό ειδικό τύπο, την άνοιξη του 1978.

Στην Ελλάδα.

Μόλις δέκα χρόνια μετά την ίδρυση της βιομηχανίας κατασκευής αυτοκινήτων η Hyundai αντιπροσωπεύτηκε και στην χώρα μας. Τέσσερα αδέρφια, οι Μιχαήλ, Κων/νος, Αναστάσιος, και Δημήτριος Καπιτσίνας καθώς και ο Έκτωρ Συκιώτης ήταν εκείνοι που ίδρυσαν την «Καπιτσίνας Α.Ε.Β.Ε.» αναλαμβάνοντας την ευθύνη της εκπροσώπησης της Κορεάτικης βιομηχανίας στην Ελλάδα.

Έντεκα χρόνια νωρίτερα, το '66 ο Μιχαήλ Καπιτσίνας βρισκόταν μέσα στο επιχειρηματικό σχήμα (Κασιδόπουλος) που εισήγαγε τα Toyota στην πατρίδα μας.

Με έδρα στην Αθήνα την λεωφόρο Κηφισού (No 174) και στη Θεσσαλονίκη στη Γράμμου Βίτσι κράτησαν τις τύχες της Hyundai στην Ελλάδα μέχρι το 1990.



Μια ενδιαφέρουσα σε περιεχόμενο ρεκλάμα, από το '78, με φανερή την πρόθεση να πείσει τον καταναλωτή για την πληρότητα και την ποιότητα του μοντέλου 123

Εκείνα τα πρώτα χρόνια, η εμπορική πορεία δεν ήταν εύκολη. Ήταν ένα άγνωστο αυτοκίνητο στο Ελληνικό κοινό, που εκείνη την εποχή δεν είχε καν αποδεχτεί τα Ιαπωνικά τετράτροχα, πόσω μάλλον τα Κορεάτικα. Οι προτιμήσεις του ήταν καθαρά ευρωπαϊκές. Υπήρχε βεβαίως ένα μεγάλο οικονομικό σκαλοπάτι που μπορούσε να λειτουργήσει σαν ένα σημαντικό κίνητρο. Ένα Hyundai Pony 1.300 κ. εκ. στοίχιζε τον Απρίλιο του '78, 298.000 δρχ. Ήταν πολύ φθηνότερο από μια Lancia Beta η οποία στα ίδια κυβικά στοίχιζε 436.000 δρχ. ή από ένα Renault 12 TL 1,2 (389.000). Ακόμα και ένα Mirafiori 1,3 όμως ήταν ακριβότερο (369.000) ή μια Citroen GS 1,200 κ.εκ. (358.000) ή ένα VW Golf 1,1 (326.000 δρχ).

Μολοντούτο το ελληνικό κοινό παρέμενε διστακτικό σε κάτι που δεν ήξερε αλλά και

παρασυρμένο από μια χρόνια αυτοκινητική πείνα σε πιο δυτικές αυτοκινητικές προτάσεις. Μάλιστα τον πρώτο χρόνο διάθεσης των Hyundai Pony (με έμβλημα ένα καλπάζον άλογο κατά τα πρότυπα της...Mustang) πούλησε μονοψήφιο αριθμό οχημάτων.



Οι συντελεστές της πρώτης αντιπροσωπείας.

Στις 2 Αυγούστου 1990, ιδρύθηκε η HYUNDAI ΕΛΛΑΣ Π&Ρ ΔΑΒΑΡΗ ΑΒΕΕ αναλαμβάνοντας την αποκλειστική αντιπροσώπευση των κορεάτικων οχημάτων στην ελληνική αγορά. Τον Οκτώβριο της ίδιας χρονιάς, πωλείται το πρώτο αυτοκίνητο, ενώ από το πρώτο κιόλας πλήρες έτος λειτουργίας της, καταλαμβάνει μερίδιο αγοράς μεγαλύτερο του 4% και κατατάσσεται στην 9η θέση. Έκτοτε βρίσκεται συνεχώς στις κορυφαίες θέσεις των πωλήσεων κατακτώντας την 2η θέση το 1998, την πρώτη το 2000 και το 2005 κερδίζοντας σημαντικά μερίδια αγοράς μαζί με τις προτιμήσεις των καταναλωτών.

Για όσους πιστεύουν ότι η ανάθεση και η εκτέλεση των 28ων Θερινών Ολυμπιακών Αγώνων, είχαν θετικό πρόσημο για την χώρα μας, οφείλουμε να σημειώσουμε ότι η Hyundai Ελλάς ήταν ο αποκλειστικός χορηγός της οργανωτικής επιτροπής παρέχοντας οχήματα και οικονομική βοήθεια συνολικού ύψους 16, 3 εκατ. ευρώ. Για να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες μετακίνησης του «Αθήνα 2004», χρησιμοποιήθηκαν 3.700 αυτοκίνητα της εταιρείας. Οδηγήθηκαν από εργαζόμενους και εθελοντές οδηγούς. Πραγματοποίησαν σχεδόν 850.000 διαδρομές σε όλη τη διάρκεια τέλεσης των Αγώνων, ενώ διήνυσαν συνολικά περίπου επτά εκατομμύρια χιλιόμετρα, μεταφέροντας αθλητές, δημοσιογράφους αλλά και μέλη της Ολυμπιακής Οικογένειας.



Οι εγκαταστάσεις της «Καπιτσίνας Α.Ε.Β.Ε., πρώ της αντιπροσωπείας του Κορεάτικου εργοστάσιου στην Ελλάδα, στο Περιστέρι στα τέλη της δεκαετίας του '70.

Πέρα από την προσφορά των αυτοκινήτων η Hyundai Ελλάς, ήταν υπεύθυνη για την απρόσκοπτη κυκλοφορία όλων αυτών των αυτοκινήτων. Μια επιμελητεία αρκετά πολύπλοκη καθώς 1.600 «Matrix», 800 «Sonata», 850 βαν εννέα θέσεων «H-1», 200 «Santa Fe» καθώς και μερικά «Accent», «Elantra» όπως και μεταφορικά «H-1» έπρεπε πάντα να λειτουργούν απροβλημάτιστα. Ας μην λησμονήσουμε ότι για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των V.I.P. χρησιμοποιήθηκαν και μερικά «XG», «Centennial» και «Terracan». Για όσους ενδιαφέρονται περί της τύχης αυτού του στόλου, τα 500 από τα οχήματα παρέμειναν στην ιδιοκτησία του «Αθήνα 2004», ενώ τα υπόλοιπα επιστράφηκαν στον χορηγό ώστε να διατεθούν στην ελληνική αγορά ως μεταχειρισμένα.

Από τότε βέβαια έχουν περάσει 11 χρόνια, μέσα στα οποία πολλά συνέβησαν. Έτσι η Hyundai Motor Company εναρμονιζόμενη στα μέτρα της εποχής, ενοποίησε τις περιβαλλοντικές τεχνολογίες της εταιρείας συστήνοντας και Ινστιτούτο Έρευνας Οικολογικών Τεχνολογιών. Ο στόχος του είναι να προσελκύσει σημαντικούς ερευνητές που θα διεξάγουν βασικές περιβαλλοντικές μελέτες με ανεξάρτητο και συστηματικό τρόπο. Αναπτύσσοντας φιλικά προς το περιβάλλον αυτοκίνητα, συστήματα ηλεκτροκινητήρων για οικολογικά οχήματα, τεχνολογία για τη μείωση των ρύπων, τεχνολογίες ανακύκλωσης και καθαρής παραγωγής. Με τέτοιες ενέργειες το Ινστιτούτο, φιλοδοξεί να διαδραματίσει ηγετικό ρόλο στην αυτοκινητοβιομηχανία του μέλλοντος.