



غول‌های خودرو را ببینید و بشناسید

«داستان ماشین‌ها»، پیش از آنکه داستان بلندبالای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی جهان ما شود، داستان زندگی آدم‌هایی بوده که با خلاقیت، دنیایشان را دگرگون کردند.

«داستان ماشین‌ها»، پیش از آنکه داستان بلندبالای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی جهان ما شود، داستان زندگی آدم‌هایی بوده که با خلاقیت، دنیایشان را دگرگون کردند.

در دهه‌های پایانی قرن نوزدهم و آغاز قرن بیستم، نام‌های بزرگی در صنعت نوپای خودروی دنیا ورد زبان‌ها شد که ما هم با همین نام‌ها بزرگ شده‌ایم و خیلی‌هایمان هم آنها را در رویاها و آرزوهایمان مرور کرده‌ایم، اما این نام‌ها از کجا آمده بودند؟ شاید برایتان جالب باشد اگر بدانید بسیاری از این نام‌ها اسامی کسانی است که چرخ خودروها را برای اولین بار در دنیای مدرن چرخاندند. این میان کسانی هم هستند که گرچه نامشان امروز بر سر زبان‌ها نیست، اما تاثیرشان بر شکل‌گیری آنچه امروز صنعت عظیم خودرو نامیده می‌شود، غیرقابل انکار است.

لوئیس شورلت (Louis Chevrolet)

«لوئیس شورلت» که اصالتاً سوئیسی بود، بنیانگذار یکی از این کمپانی‌های خودروسازی است که در ایران خودمان شهرت زیادی دارد. مخصوصاً برای متولدین دهه‌های 30 تا 50 در ایران «شورلت» نامی آشنا و حتی محبوب است. لویی شورلت سابقه راندن در مسابقه‌های رانندگی و همچنین کار مکانیکی در فرانسه، کانادا و آمریکا را داشت و کمپانی شورلت را هم در 1911 با همکار، هلمه ده‌انت، راه انداخت.

لوئیس شورلت

شورلت چند سال بعد شرکت را زیر پرچم «جنرال موتورز»، که دورانت در حال تاسیس آن بود برد و خودش به عنوان راننده مسابقه‌ای برای «جی.ام.» کار کرد.

شورلت در 1941 به صورت مشکوکی درگذشت، اما شرکتش تا قبل از جنگ جهانی دوم، 150 هزار خودرو تولید کرده بود.

هنری ام. لیلند (Henry M. Leland)

«هنری ام. لیلند»، بنیان‌گذار یکی از آن شرکت‌های خودروسازی است که هر چند خیلی زود به جی.ام. پیوست، اما سال‌ها با برند تجاری‌اش دنیا را تحت تاثیر قرار داد. «کادیلک» نامی که بسیاری از ما ابهتش آشنا هستیم. البته این سلطان خودروهای لوکس آمریکایی هم از روی اسم یک آدم معروف دیگر ساخته شده است. بنیان‌گذار این شرکت نام محصولش را از روی اسم «آنتون، لامت کادیلک» بنا کرد، شمشیر دهندهت آمریکا، داشته است.

هنری ام. لیلند

«لیلند» که قبل از راه‌اندازی کادیلک در فورد و اولدموتورز (پدر کمپانی جی.ام) کار می‌کرد مهندس مکانیک بود. او سابقه‌ای هم در صنعت طراحی و ساخت سلاح داشت. لیلند موتور تک‌سیلندر اولدموتورز را توسعه داد و خیلی زود کمپانی خودش را تاسیس کرد که ماشین‌های سه سیلندر قدرتمند تولید می‌کرد، در 1909 وقتی این شرکت توسط جی.ام. خریده شد، ماشین‌های هشت سیلندری تولید می‌کرد که استاندارد خودروهای لوکس آمریکایی را ارتقاء داد.

لیلند با اینکه کادیلک را به جی.ام. فروخته بود تا اواسط جنگ جهانی اول یکی از اعضای هیات مدیره جی.ام. و مدیر کادیلک باقی ماند، در این زمان در شرایطی که یکی از مهندسان شرکت کادیلک به دلیل شلیک به سرش به صورت مشکوکی کشته شده بود، لیلند از «استون» مالک اصلی جی.ام. خواست که شرایط ورود این شرکت به صنعت تولید موتور هواپیما را هم ایجاد کند، این پیشنهاد با مخالفت جی.ام. روبرو شد و در نتیجه لیلند جی.ام. را ترک کرد.

دانوار بیوک (David Dunbar Buick)

«بیوک» برای ما یادآور همان خودرو محکم، بزرگ و نسبت به زمان خود پیشرفته‌ای است که زمانی خیلی‌ها در ایران به داشتنش افتخار می‌کردند. دانوار بیوک که نام خود را بر روی این خودرو گذاشت صاحب یکی از باسابقه‌ترین کمپانی‌های خودروسازی در آمریکا بود که سرانجام به جی.ام. پیوست. دیوید دانوار بیوک این شرکت را در 1899 در دیترویت میشیگان تاسیس کرد، شرکتش قدیمی‌ترین شرکت خودروساز آمریکاست که هنوز هم ماشین تولید می‌کند.

دیوید دانوار بیوک

بیوک اصالتاً اسکاتلندی بود و به عنوان مخترع شهرت داشت، او قبل از تاسیس شرکت خودروسازی‌اش توانسته بود راهی تازه برای برش آهن پیدا کند که به تولیدکننده‌ها اجازه می‌داد هزینه تولید را پایین بیاورند. او همچنین برای اولین بار توانست تکنولوژی موتورهای درون‌سوز را توسعه دهد.

بیوک شرکتش را در 1906 به جی.ام. فروخت، و بعد از آن با وجود تلاش‌های زیادی که در صنعت خودرو انجام داد، در نهایت سختی و ورشکستگی در حالی که تنها به عنوان معلم تجارت در یک کالج در میشیگان کار می‌کرد به دلیل بیماری سرطان درگذشت.

هنری فورد (Henry Ford)

در میان مالکان صنایع خودروسازی در آمریکا، شاید مهم‌ترین و معروف‌ترینشان هنری فورد باشد. او نه تنها بنیان‌گذار کمپانی

فورد است، بلکه نظریه‌پرداز «تولید انبوه برای طبقه متوسط» هم به حساب می‌آید. فورد از خانواده‌ای که اصالتاً انگلیسی بودند ه د، آمریکا مهاجرت کردند، بنشیند و گفت ه خلد، ه د علاقه‌اش، به کاه‌ها، فن، ا نشاء، داد. هنری فورد

او بعد از مرگ مادرش مزرعه پدری را ترک کرد مدتی مهندس ماشین بخار بود و چند وقتی هم در شرکت ادیسون کار کرد و بعد با پس‌اندازش شرکت صنعتی «دوچ» را خرید و نام آن را به موتورسازی «فورد» تغییر داد. فورد ماشینی ساخت که روی دریاچه یخ با سرعت 147 کیلومتر حرکت می‌کرد. وقتی مشهور شد تولید ماشین‌های ارزان قیمتی که تعمیرشان ساده‌تر بود را آغاز کرد و سود شرکت را برای چند سال روی 100 درصد نگه داشت. او توانست تا قبل از جنگ جهانی اول نیمی از بازار خودروی آمریکا را به دست بیاورد.

فورد به حسابرسی، نژادپرستی و جنگ اعتقاد نداشت و بنای نظریه‌اش را بر این گذاشته بود که با تولید انبوه به مبارزه علیه جنگ بپردازد.

ویلیام دورانت (William C. Durant) و آلفرد اوستون (Alfred P. Austin)

یکی از رقبای جدی فورد در دوران کاری‌اش، مجموعه‌ای از شرکت‌های صنعتی بود که زیر پرچم «جنرال موتورز (جی.ام.)» قرار گرفته بودند؛ این شرکت هم مثل فورد در میشیگان آمریکا تاسیس شده بود؛ با این تفاوت که نمی‌شود از یک نفر به تنهایی در مدیریت این شرکت صحبت کرد.

جنرال موتورز با نام «اولدز موتور» کار خود را آغاز کرده بود. این شرکت پیش از آغاز قرن بیستم تنها شامل دو شرکت خودروسازی و موتور بنزینی اولدز بود. کسی که تا 1920 شرکت را اداره می‌کرد، ویلیام دورانت نام داشت. او کسی بود که برای اولین بار سیستم کمپانی هلدینگ با تملک چندین برند مختلف را پایه‌گذاری کرد. دورانت در یک خانواده ثروتمند وابسته به فرماندار میشیگان به دنیا آمده بود، با این حال او در ابتدای کارش با یک فروشنده سیگار شریک شد و بعد هم موفقیت‌های تجاری عظیمی به دست آورد. بعد به سراغ صنعتی رفت که در آن برای خودش چشم‌اندازی جهانی می‌دید و «جی.ام.» غول خودروسازی جهان را راه‌اندازی کرد. دورانت در آغاز قرن بیستم، شرکت‌های «بیوک» و «کادیلک» را خرید و کمی بعد هم صاحب کارخانه «پونتیاک» را برای پیوستن به مجموعه قانع کرد. در پایان دهه اول قرن بیستم، جی. ام. نیمی از سهام شورلت را هم خریده بود. ویلیام دورانت

اما تحول اساسی در جی. ام. را مدیری که بعد از دورانت هدایت مجموعه را به عهده گرفت ایجاد کرد. «آلفرد پی اوستون» که از دهه بیست به بعد برای سه دهه مدیریت جی.ام. را به عهده داشت، با شعار «هر نفر یک ماشین»، کارش را توسعه داد و شرکت‌های جدیدی را هم به مجموعه جی. ام. اضافه و آن را به بزرگ‌ترین کمپانی جهان تبدیل کرد. او که مدرک تحصیلی‌اش را از دانشگاه «ام. آء. تی.» گرفته بود بعدها به عنوان «مد، علم مدیریت صنعت» شناخته شد. آلفرد پی اوستون

رقابت بین جی.ام. و فورد در آمریکا آن قدر جدی بود که جنرال موتورز را حتی وادار به جاسوسی صنعتی از فورد کرده بود. کتاب خاطرات اوستون در مورد سی سال مدیریت جی.ام. حدود پنج سال بعد از بازنشستگی او از شغلش، آماده انتشار بود، با این حال کمپانی او از ترس رو شدن استراتژی‌ها و اسرار داخلی‌اش برای حدود یک دهه جلوی انتشار این کتاب را گرفت، کتاب «سال‌های من در جنرال موتورز» در نهایت دو سال پیش از مرگ نویسنده‌اش در 1966 چاپ شد.

کارل بنز (Carl Friedrich Benz)

بنز را دیگر همه می‌شناسند؛ همان خودرویی که معروف است پولدارها سوار می‌شوند. «کارل بنز» کسی که نام خود را با ساختن این خودروی اشرافی شاید برای همیشه ماندگار کرده است. او مهندس مکانیک بود و پشت سر کمپانی‌اش هم زنجیره‌ای از توافقات تجاری قرار داشت. «کارل بنز»، پیش از آغاز به کار کمپانی بنز یکی دو شغل را از دست داده بود؛ یک شرکت مهندسی‌اش توسط حکومت سلطنتی آلمان آن زمان مصادره شده بود و شرکت مکانیکی دیگری که تاسیس کرد هم با بحران روبرو شد. او در این دهه، شرکت دیگری، هم سهامدار بود که با اختلافات، که بنش، آمد محبه، به تک شغلش، شد. کارل بنز

با این حال همه این‌ها او را ناامید نکرده بود، بنز امکاناتی برای توسعه طرح موتورهای دو زمانه‌اش داشت و در نهایت در 1883 توانست شرکتی تاسیس کند که برای اولین بار نام خودش را روی آن بگذارد. شرکت چند سال بعد با «دایملر موتور گیزلشافت» ادغام شد که توسط «گوتلیب دایملر» و «ویلهلم میباخ» اداره می‌شد، اسمش شرکت جدید را هم گذاشتند «دایملر بنز» که بعد از مدتی تبدیل به مرسدس بنز شد.

زمانی که «امیل جلینک» از سهامداران «دایملر موتور گیزلشافت»، به جای دایملر سهامدار عمده شد، نام دخترش را به اسم شرکت اضافه کرد و عنوان رسمی «مرسدس بنز» به آن داد. این شرکت به چنان موفقیت صنعتی دست پیدا کرد که یکی از محصله‌اتش، متعلقه، به سال 1928، در باوان، قلم، بسته بعد، در 1999، نامزد بهتد، اتمسا، قلم، بود! مرسدس دختر دایملر

فرانس جوزف پپ (Franz Josef Popp)

فکر نمی‌کنم نام این آقای «پپ» را شنیده باشید، اما دو خط بیشتر که بخوانید متوجه می‌شوید با چه کسی طرف هستید. پپ مهندس هواپیما بود و تا پیش از جنگ جهانی اول موتور هواپیما درست می‌کرد. داستان کمپانی معروفی که به همت او ثبت شد هم از اوایل قرن بیستم و از یک کارگاه دوچرخه‌سازی شروع شد. جایی که «کارل فردریک راپ» کارگاه موتورسازی‌اش را به

راه‌انداخت و خیلی زود برای تولید موتورهای هواپیما قرارداد بست. وقتی او با اشکال فنی در موتورهایش روبرو شد، یک کارگاه صنعتی دیگر به اسم ماشین‌های فابریک گوستاو را خرید تا کارش را توسعه دهد، اما کمی بعد این شرکت تازه به فرانس جوزف پاپ واگذار شد که او هم نام آن را گذاشت: صنایع موتور سازی باواریا (Bayerish Motoren Werke) و اینگونه بود که یکی از معهفت‌ترین و محسوس‌ترین بندها، خنده‌دار، همان، متولد شد: ب.ام.دبله (B.M.W). فرانس جوزف پاپ

آرم این خودرو که ما ایرانی‌ها در اشتباهی مصطلح به آن بی.ام.و می‌گوییم از شکل ملخ موتور هواپیما الهام گرفته شده است. وقتی در جریان قرارداد ورسای بعد از جنگ اول صنایع نظامی آلمان محدود شد؛ «بی.ام.دبلیو» شروع به ساخت موتورسیکلت کرد و بعد از آن ساخت خودرو را در دستور کار قرار داد.

فردیناند پورشه (Ferdinand Porsche)

پورشه نام شناخته شده اتومبیل‌سازی در آلمان است، اما کمپانی‌اش، فولکس واگن در میان غول‌های خودروسازی در اروپا احتمالاً یکی از جوان‌ترین‌هاست. گروه خودروسازی ملی آلمان در دهه 40 ایجاد شد، وقتی که بازار خودروی آلمان پر از محصولات لوکس و گران‌قیمت بود که مردم طبقه متوسط نمی‌توانستند از پس خرید آن بربایند. ابتکار هیتلر بود که یک خودروسازی ملی ایجاد کند و برای آن از تجربه‌های فردیناند پورشه استفاده کرد که صاحب کارخانه خودروسازی پورشه بود. وقتی که پورشه توانست اولین مدل‌های ماشین بزرگ و ارزان‌قیمتش را در پارکینگ خانه‌اش تولید کند، جبهه کارگری آلمان روی کا، اه سمانه‌گذار، کده کمان، فملکس، هاگ، متولد شد. فردیناند پورشه

این کمپانی که نقش مهمی در حرکت دادن اقتصاد آلمان بین دو جنگ بازی کرده بود، بعد از پایان جنگ جهانی دوم به عنوان غرامت جنگی توسط انگلیسی‌ها مصادره شد، اما خیلی زود دوباره به آلمان پس داده شد و توانست با تقلید مدل‌های تولید و فروش خودرو در آمریکا دوباره به موفقیت تجاری دست پیدا کند.

چارلز رولز (Charles Stewart Rolls) و هنری رویس (Sir Frederick Henry Royce)

ما این نام‌های چارلز رولز و هنری رویس را با به شکل ترکیبی و بصورت «رولز رویس» می‌شناسیم. البته این از آن خودروهایی است که بیشتر نامش را شنیده ایم تا اینکه خودش را دیده باشیم. اینها هر دو بنیان‌گذار شرکت «رولز - رویس» بودند و سابقه مکانیکی و کارآفرینی داشتند.

«رویس»، پسر یک آسیابان ورشکسته بود که باید در تامین هزینه‌های چهار خواهرش به خانواده کمک می‌کرد، و برای همین بود که فرصت درس‌خواندن پیدا نکرده بود و کتاب‌های مهندسی برق را در اوقات فراغتش می‌خواند، او قبل از درست کردن شرکت خودش، در راه‌آهن، شرکت مکانیکی و شرکت برق منطقه‌ای کار کرده بود، بعد با سرمایه کمی که جمع کرد یک کارگاه صنعتی تاسیس کرد که در آن مدل‌های ابتدایی و ناقص خودرو ساخت و بالاخره توانست ماشینی با 10 اسب بخار قدرت را بسازد.

هنری رویس

چارلز رولز

«چارلز رولز» هم یک علاقه‌مند به خودرو بود که البته با امکانات مالی که داشت توانست اولین خودروی خودش را قبل از ورودش به دانشگاه کمبریج و وقتی هنوز بیست ساله نشده بود بسازد، او وقتی مدل 10 اسبی خودروی رویس را دید تصمیم گرفت قراری با او بگذارد و همان جا ترتیب شراکت را بدهد.

در شرکتی که در سال 1906 تشکیل شد، «رویس» امور فنی و «رولز» امور بانکی را به عهده داشت. شرکت خیلی زود توانست سرمایه لازم برای یک ماشین شش سیلندری را فراهم کند و مدل‌های ساخته شده را بفروشد، با این که در 1910 رولز جانش را در یک سانحه هوایی از دست داد، اما شرکت رولز رویس با همان نام به کارش ادامه داد و در سال 1916 وارد عرصه تولید موتور هواپیما هم شد که این کار را هنوز ادامه می‌دهد. رویس به خاطری کمکی که موتورهای هواپیمایش در جنگ جهانی اول به ارتش بریتانیا کرده بود، لقب «سر» گرفت.

کمپانی بعد از جنگ دوباره به تولید خودرو پرداخت اما حدود 60 سال بعد چنان شکست اقتصادی خورد که دولت مجبور شد این شرکت را ملی کند.

آرموند پژو (Armand Peugeot)

«آرموند پژو» که بعداً مالک بزرگ‌ترین خودروسازی فرانسه و دومین خودروسازی اروپا شد هم از یک خانواده شناخته شده و صنعتگر بود. هر چند که رد پای آلمانی‌ها در بنا کردن شرکت خودروسازی «رنو» دیده می‌شود.

آرموند بعد از تمام کردن تحصیلات مهندسی‌اش در «اکول سنترال فرانس»، به انگلیس رفت و در آنجا ظرفیت‌های صنعت دوچرخه‌سازی را دید. وقتی دوباره به کشورش برگشت با خانواده‌ای که در حوزه صنایع فلزی کار می‌کردند، شروع به ساختن دوچرخه کرد، کمی بعد با کمک دایملر آلمانی علاقه‌اش در صنعت اتومبیل را به کارگرفت و به جای ساختن نمونه‌های خودرو با موتور بخار، تحت لیسانس دایملر از موتورهای سوختی استفاده کرد و ظرف بیست سال تولید خودرو را از کمتر از پنج دستگاه در سال، به حدود 3 هزار دستگاه رساند.

آرموند پژو

در سال 1901 او خودرویی تولید کرد که بهترین مدل سال شد. دو سال بعد این خودروساز نیمی از بازار خودرو فرانسه را در اختیار داشت.

لوئی رنو (Louis Renault)

دومین خودروسازی مهم فرانسه را «لوئی رنو» بنیان گذاشت. او در آغاز قرن بیستم از سایر فعالان صنعت خودرو که در آن روزها مطرح بودند جوان تر و البته خلاق تر بود. رنو، فرزند یک تاجر مشهور بود که علاقه زیادی به مکانیک و برق داشت، همین علاقه اش بود که او را تبدیل به مخترع «گیربکس» کرد تا زنجیری که نیرو را از موتور به چرخ انتقال می دهد، از سیستم خودرو حذف شود.

او سال 1899 بعد از اینکه ثابت کرد اختراعش به درد می خورد به همراه برادرانش شرکت رنو را تأسیس کرد. در آغاز قرن بیستم شرکت رنو به تدریج به تولید خودروها و کامیون ها رسید.

لوئی رنو

سال 1903 یکی از دو برادر رنو که با او در شرکت سهام بودند در یک مسابقه رانندگی کشته شد، در همین سال شرکت فروش خودرو را به خارج از مرزهای فرانسه گسترش داد؛ دو سال بعد سفارش ساخت 250 تاکسی برای انگلیس، رنو را از یک کارخانه کوچک، به یک شرکت بزرگ تبدیل کرد. در 1919 رنو که ماشین هایش در انگلستان هم جای خود را باز کرده بودند تلاش کرد تا در آمریکا برای خودش بازاری فراهم کند. در جریان جنگ جهانی دوم رنو که قبلاً وارد صنعت ساخت ماشین های جنگی شده بود توسط نازی ها مصادره شد، کمی بعد دولت موقت فرانسه لویی رنو را به خاطر همکاری با نیروهای اشغالگر بازداشت کرد، اما قبل از این که بتواند اتهام او را در دادگاه ثابت کند، مخترع گیربکس در زندان درگذشت.

انزو فراری (Enzo anselmo Ferrari)

فراری از آن ماشین هایی است که خیلی از ما دوست داریم یک بار هم شده پشت فرمانش بنشینیم. البته در همه دنیا هم بین کسانی که رانندگی می کنند وضع همین است. بنیان گذار فراری که در حال حاضر یکی از 12 برند گران قیمت خودرو در دنیاست، جوان ایتالیایی و عشق ماشینی بود که برخلاف بیشتر پایه گذاران تولید خودرو به شیوه صنعتی تحصیلات آکادمیک مهندسی نداشت.

«انزو فراری» که دو سال قبل از پایان قرن نوزدهم به دنیا آمد، بعد از پایان جنگ جهانی اول برای اولین بار راننده رالی شد. با اینکه در آغاز کار موفقیت های زیادی به دست نیامد، اما توانست در نهایت در این رقابت ها برای خودش شهرتی به دست بیاورد. کمپانی اش را در 1929 راه اندازی کرد و در آغاز کار تنها حمایت مالی راننده های رالی را به عهده داشت. می گویند سیاست مدیریتش هم بر مبنای ایجاد رقابت بین راننده ها برای کار بیشتر و به دست آوردن موفقیت های بیشتر برای شرکتش بوده است.

انزو فراری

او در مقطعی به دلیل آمار بالای تصادف های منجر به مرگ راننده هایش در مسابقات اتومبیل رانی مورد انتقاد قرار گرفت. فراری بیست سال بعد در 1949 و در پایان جنگ جهانی دوم، بالاخره وارد تجارت طراحی و تولید خودروهای سوپر اسپرت شد. در 1969 فراری 50 درصد سهامش را به فیات فروخت و عملاً زیر مجموعه این شرکت شد.

جووانی آگنلی (Gianni Agnelli)

«جووانی آگنلی» که در پنج سالگی پدرش را از دست داده بود وقتی شهردار تورین - شهر محل زندگی اش در جنوب ایتالیا - شد، ایده ساخت یک کمپانی خودروسازی به نام «فابریکانا ایتالیا دی اتومبیلی تورینو» را مطرح کرد که به اختصار «فیات» نام گرفت.

در آغاز قرن بیستم فیات تنها 24 خودرو در سال تولید می کرد که آن ها را هم از تولیدات شرکت های دیگر از جمله بنز الهام گرفته بود، اما ظرف سه سال از 1903 تا 1906 شرکت توانست تولید را به بیش از هزار دستگاه در سال برساند، تولید کامیون را آغاز کند و بازاریابی در آمریکا به دست بیاورد. آگنلی که در این زمان مدیر عامل شرکت بود دیدارهایی با هنری فورد داشت و تحت تاثیر فعالیت های صنعتی او قرار گرفته بود. او سعی کرد سیستم تولید انبوهی که به نام فورد مشهور شده بود را در ایتالیا هم پیاده کند. با این کار او فیات را به مهم ترین بنگاه صنعتی در ایتالیا تبدیل کرد. وقتی سهام شرکت در بورس عرضه شد، آگنلی که مدد عامه نبود، تمام سهام را خرید، آن را تبدیل به یک دارایی خانوادگی کرد.

جووانی آگنلی

در جریان جنگ جهانی دوم شرکت برای کمک به ارتش ایتالیا مجبور شد وارد فاز تولید ماشین های نظامی، جنگی و حتی هواپیما شود، در پایان دهه هفتاد و پس از آن، این شرکت صاحب شرکت های «لانچیا» و «آلفا رومئو» شد؛ بعد ها هم «مازراتی»، «کرایسلر»، «دوج» و «جیپ» را خرید و در سهام فراری شریک شد.

کیچیرو تویوتا (Kichiro Toyoda)

خودرو تویوتا را امروزه همه ما می شناسیم. این نام آشنا مدیون تلاش های فردی که تلاش کرد از نساجی به سوی عرصه های تازه تر در خودروسازی برود. صنعت خودرو در آسیا خیلی دیرتر از هم تیان اروپایی و آمریکایی اش استارت خورده است، اما «تویوتا» در آغاز دهه دوم قرن بیست و یکم بعد از جنرال موتورز و فولکس واگن آلمان، بزرگ ترین بنگاه خودروسازی جهان شد. این غول ژاپنی که کارش را در 1937 آغاز کرد، میراث دار تجارت نساجی یک خانواده بود. آنها پیش از تولید خودرو کارخانه نساجی به نام صنایع تویوتا را اداره می کردند. «ساکیشی تویوتا»، اولین مالک صنایع تویوتا مخترع یک ماشین صنعتی نساجی بود. اما پسرش کیچیرو که در 1929 رشته مهندسی را در دانشگاه توکیو تمام کرده بود، در کارخانه پدرش شروع به ساخت موتور اتومبیل کرد. او وقتی که برای توسعه تجارت صنایع نساجی به غرب سفر کرد، دانش اش در مورد خودرو را گسترش داد و 1930 کار روی موتورهای گازوئیلی را آغاز کرد. تلاش های او تا 1935 بالاخره مدیران تجاری پدرش را راضی کرد که کارخانه

اتومبیل‌سازی را رسماً راه بیندازند.

تویوتا با ایده گرفتن از نوار نقاله که در کارخانه نساجی استفاده می‌شد، خط مونتاژ ویژه خودش را برای موتورهای گازوئیلی کوچک راه‌اندازی کرد. از آن جا که تویوتا کار را در کارخانه پدرش شروع کرده بود، تلاش برای جلوگیری از ریخت و پاش و به هم ریختن منجر به شکل‌گیری شیوه مدیریت خاص او شد که تلاش اش بر حذف هر چه بیشتر اتلاف‌ها و تولید ارزش افزوده بدون هدر رفتن بود. مدد بت‌ها به دست نه کشیده، ته‌ها است. کیشیرو تویوتا

یوشیسوکه آیکاوا (Yoshisuke Aikawa)

«یوشیسوکه آیکاوا» بنیان‌گذار یک گروه صنعتی بود که خودروسازی «نیسان» در آن شکل گرفت. او نسبتی با خانواده سلطنتی ژاپن داشت و در 1903 از دانشگاه فنی مهندسی توکیو فارغ‌التحصیل شد. در جوانی سفری به آمریکا کرد و بعد از آن در ژاپن اول یک شرکت صنایع معدنی خرید و کمی بعد «نیپون سانگیو» را تأسیس کرد که وقتی وارد بورس شد نام اختصاری «نیسان» را ب آن گذاشتند. یوشیسوکه آیکاوا

نیسان در پی یک رکود اقتصادی شدید پیش از جنگ جهانی دوم، تعداد زیادی بنگاه صنعتی مختلف را خرید و تبدیل به یک بنگاه خوشه‌ای شد، یکی از شرکت‌هایی که خریده بود، «داتسون» نام داشت که در تولید خودرو فعالیت‌هایی کرده بود و حالا زیر نام جدیدش خودروهای کوچک تولید می‌کرد. تا پیش از جنگ جهانی دوم، صنایع خودروسازی نیسان، تولید انبوه خودرو را در ژاپن عملیاتی کرده بود.

در طول جنگ، این شرکت هم مانند همتایان اروپایی‌اش شروع به تولید کامیون‌های نظامی، موتور هواپیما و قابیق‌های اژدرافکن کرد؛ اما دو سال بعد از جنگ، تولید خودروهای سبک با نام «داتسون» را دوباره از سرگرفت. نیسان امروزه نیز با تولید خودروهای متنوع در بازار سهمی قابل قبول دارد.

سویچیرو هوندا (Soichiro Honda)

«سویچیرو هوندا»، مهندس ژاپنی مکانیکی بود که شرکت هوندا را به راه‌انداخت. او در 1906 به دنیا آمد؛ وقتی که استخوان‌بندی بیشتر شرکت‌های خودروسازی مهم غربی شکل گرفته بود. با این حال او هم راه همان صنایع خودروسازی را طی کرد و اولین تجارتش تعمیر دوچرخه بود، او که علاقه‌ای به درس خواندن سنتی نداشت در 15 سالگی خانه را ترک کرد تا در شرکت تویوتا برای خودش کاری پیدا کند و بعد از شش سال کار به عنوان تعمیر کار ماشین، به شهر محل زندگی‌اش برگشت تا کارگاه خودش را راه‌اندازد. سویچیرو هوندا

در آغاز او در کارگاهش پیستون‌هایی تولید می‌کرد که تویوتا مشتری آنها بود، اما در طول جنگ جهانی بمباران هوایی کارگاه او را نابود کرد. یک سال بعد از جنگ او موسسه تحقیقاتی «هوندا» را ایجاد و خیلی زود تولید موتورسیکلت را آغاز کرد و بعد از اینکه موتورهایش به شهرت جهانی رسید، هوندا به تجارت دیگر از جمله تولید موتور خودرو، تولید خودرو و موتور هواپیما هم وارد شد.

او تا 1973 یعنی وقتی که بازنشسته شد هدایت کمپانی هوندا را به عهده داشت و بعد از آن هم به عنوان مشاور ارشد در شرکت باقی ماند. او را به عنوان «هنری فورد ژاپنی» می‌شناسند.

چانگ جو یانگ (Chung Ju-yung)

یانگ، مالک شرکت هیوندایی موتورز کره جنوبی بود که در میان شرکت‌های خودروسازی مطرح دنیا، بسیار جوان و البته آینده‌دار است.

شرکت هیوندایی موتورز، که در دهه هفتاد شکل گرفته است، ریشه در سیاست‌های اقتصادی بعد از جنگ جهانی در کره دارد. چانگ جو یانگ، بنیانگذار شرکت مهندسی و ساخت و ساز هیوندایی است که در 1947 و یک سال بعد از پایان جنگ جهانی دوم کارش را آغاز کرد. او بعدها به ترتیب شرکت‌های هیوندای استیل، هیوندای موتورز، صنایع سنگین هیوندای، و چندین شرکت دیگر را تأسیس و به مجموعه‌اش اضافه کرد.

این شرکت در همان دهه اول کارش وقتی از حمایت‌های دولتی برخوردار بود ساخت و ساز، کشتی‌سازی، خدمات مالی و پشتیبانی، تجارت، صنایع فولاد، به‌شش، مبادات، نگارگری، شرکت خه‌شاه، که هنم، بود. چانگ جو یانگ

با این همه خودروسازی هیوندایی تا 1967 شکل نگرفت، در این زمان مشارکت فورد به کره کمک کرد که بازوی خودروسازی هیوندای را راه بیندازد؛ اما شرکت خیلی زود به دنبال ساخت مدل اختصاصی خودش رفت و تعدادی مهندس انگلیسی استخدام کرد تا در این مسیر کمک کنند. بعد هم صادرات محصولاتش را به آمریکای لاتین آغاز کرد. کمی بعد بخشی از بازار خودروی کانادا را به دست آورد و بالاخره مهم‌ترین خودروساز جنوب شرق آسیا شد. در پایان قرن بیستم، هیوندای موتورز از بحران مالی منطقه‌ای استفاده کرد و شرکت ورشکسته «کیا موتورز» را به مجموعه خود اضافه کرد. بعد از سال 2000 هیوندای موتورز از زیر چتر گروه هیوندای خارج شد و کارش را مستقل ادامه داد.

ایسنا - فاطمه کریمخان