

Toyota Belgium 50 YEARS

Persbericht

27 december 2016

## **TOYOTA BELGIUM 50 jaar passie en innovatie**

**1966-2016**

### **Toyota Belgium viert vijftig jaar geschiedenis**

- 1966, een fantastisch jaar
- Joska Bourgeois, een grote dame
- My name is GT 2000, Toyota GT 2000
- Pionier in de geest ... en onder de motorkap
- 4x4 meer knowhow
- Morgen is al begonnen

### **Duurzaamheid in het kwadraat**

Al van in het prille begin tot vandaag is het Toyota-verhaal er een van duurzaamheid. De oprichters van Toyota, de familie Toyoda, wilden voertuigen bouwen vanuit de oprechte overtuiging dat ze heel lang moesten meegaan én het milieu zo weinig mogelijk mochten belasten. Duurzaamheid in het kwadraat dus.

Daarom pioniert Toyota al zijn leven lang met milieuvriendelijke autotechnologie. In 1997 bracht het merk de eerste hybride wagen op de markt, lang voor de hybridegolf van vandaag, en vandaag trekt Toyota de waterstofkaart, de recentste technologische mijlpaal in de autowereld. Die voortrekkersrol is vandaag het handelsmerk van Toyota.

In de 50 jaar dat Toyota in ons land aanwezig is, heeft het merk een mooie reputatie opgebouwd. Een Toyota met enkele honderdduizenden kilometers op de teller is geen uitzondering. Bovendien kent iedereen wel iemand die een link heeft met Toyota, als chauffeur én als werknemer. Want Toyota is ook een belangrijke werkgever. Op zijn administratieve hoofdzetel, in zijn technische en logistieke centra en in de concessies die over het hele land verspreid zijn, werken alles samen meer dan 4.500 mensen.

Terugblik op een zwart-geel-rood succesverhaal dat steeds opnieuw begint.

## **1966, een fantastisch jaar**

De jaren 60 worden vaak de *Golden sixties* genoemd, en dat is geen toeval. Toen waaide er een wind van vrijheid, vooruitgang en emancipatie over het Amerikaanse, Europese én Aziatische continent. De industrie ontwikkelde zich aan een topsnelheid, de markten gingen de internationale toer op.

Dertig jaar eerder, in 1936, besliste de familie Toyota om auto's te gaan bouwen. Toyota werd Toyota. De ingenieurs stortten zich op hun werk en datzelfde jaar nog verscheen de berline AA op de wegen van het Land van de Rijzende Zon. De auto had de uitstraling van de Chrysler Airflow, overgoten met een Japans sausje, maar was geen lang leven beschoren.

Het was wachten tot na de Tweede Wereldoorlog voordat het merk echt van de grond kwam. De drijvende kracht was Eiji Toyoda, die zich liet inspireren door het voorbeeld van Ford om nieuwe kwaliteitsnormen vast te leggen. Het model vormde de aanzet voor deze cultuur van ontluikende uitmuntendheid: het was de absolute favoriet van de Japanse *taximen* maar leed onder een hemeltergend gebrek aan aandrijving. Dat werd duidelijk toen de auto werd geëxporteerd naar de *highways* van de Verenigde Staten. Kwaliteit en betrouwbaarheid waren van begin tot eind cruciaal en werden zelfs een echte obsessie.

De steven werd ook naar Europa gewend. Na Malta, Denemarken, Noorwegen en Nederland ging *My Toyota is fantastic* op een mooie dag in 1966 ook in België aan land. Een testmarkt voor het merk ... dat niet onopgemerkt blijft. Er kwamen twee modellen op de markt: de Crown, een ruime berline die kon worden uitgerust met een zescilindermotor, en de Corona, meer een stadsmodel waar al snel een motorblok van 1600 GT in werd geplaatst.

## **Joska Bourgeois, een grote dame**

Zonder de flair, charme en wilskracht van Joska Bourgeois, een buitengewone zakenvrouw, zou Toyota nooit hebben gestaan waar het nu staat. Ze was sinds 1946 importeur van Jaguar, DKW en Audi voor België en stapte op het vliegtuig naar Japan toen ze vernam dat het merk met de ringen haar zou inruilen voor D'leteren. Haar neus voor zaken was onfeilbaar. Toen ze terug in Brussel landde, had ze niet één, maar vier Japanse merken op zak: Toyota, Hino, Prince Motors en Datsun.

Een nieuwe vennootschap, die belast was met de invoer van Toyota's, werd opgericht: IMC (International Motor Company). Een eerste concessie opende de deuren aan de Linthoutstraat in het Brusselse Etterbeek. In totaal 25 garages stortten zich mee in het avontuur. Dat jaar werden er 682 auto's verkocht. Niet alleen Joska Bourgeois geloofde erin, ook Jacques Mounier en Eugène Paesmans waren overtuigd.

En gelijk hadden ze: na korte tijd telde het netwerk meer dan 400 concessies. 'Concessies' is misschien niet het juiste woord, het woord 'servicestations' dekte beter de lading. De verkoop ging de hoogte in. De afwerking, de stevigheid en de betaalbaarheid van de modellen konden het Belgische publiek bekoren. In tien jaar tijd steeg het aantal

ingeschreven Toyota's van 2.000 (1968) naar 33.000 (1977)! Toyota kreeg zo een stevige voet aan de grond in het Belgische autolandschap.

De mythische Corolla is dat succes niet vreemd. De auto prijkte al vanaf eind 1966 in de showrooms en kreeg al zeer snel de reputatie onverwoestbaar te zijn. Tot op vandaag zijn er van dat model 44 miljoen exemplaren van de band gerold. Wie doet beter? Niemand.

Het succes van Toyota wekte afgunst op. Onder leiding van de baas van FEBIAC (en bestuurder van Ford Motor Company Belgium) bereikten de anti-Aziatische gevoelens een hoogtepunt tijdens een beroemde anekdote. De invoerders van Japanse auto's waren het meer dan beu dat ze opzij werden geschoven en dreigden bij FEBIAC om het autosalon van 1978 te boycotten. Beter nog: ze kondigden aan dat ze in de buurt een eigen salon zouden houden, in een feesttent! De clash werd op het nippertje afgewend.

### **My name is GT 2000, Toyota GT 2000**

Motorblok met zes cilinders, tweelitermotor, 150 pk, aluminium cilinderkop met twee nokkenassen, handgeschakelde vijfbak, tweezitscoupé, hatchback ... Geen twijfel mogelijk: de Toyota GT 2000 was een echte blikvanger. Zijn eindeloze motorkap en zijn vloeiende lijnen ontgingen ook de producenten van James Bond niet. Ze bestelden meerdere modellen, perfect op maat van de Schotse acteur Sean Connery gebouwd. De achtervolgingen die de blockbuster *You only live twice* kruiden, bevestigden de sportieve geest die Toyota uitstraalde.

Het merk koesterde de competitiegeest en vreesde geen enkele tegenstander. Het stond op elk terrein zijn mannetje. De coupé Celica verhitte de gemoederen op het wereldkampioenschap rally, wierp de hiërarchie omver en maakte een einde aan de alleenheerschappij van de Europese bolides. Bij ons, in het hart van onze mooie Ardennen, verraste een coupé GT van 170 pk vriend en vijand door de hoofdprijs op de 24 uur van Spa-Francorchamps editie 1973 weg te kapen in de categorie minder dan 2 liter. Dat was het begin van een lange liefdesgeschiedenis, met als hoogtepunten vier overwinningen in de Coupe du Roi, die de stevigheid en de betrouwbaarheid van de deelnemende auto's beloont. Betrouwbaarheid, vroeger en nu...

In het begin van de jaren 70 zette Toyota zijn internationale ontwikkeling verder. Het merk was toen de op twee na grootste constructeur ter wereld, na de Amerikaanse reuzen General Motors en Ford. Elk jaar rolden er 2.300.000 voertuigen van de band, waarvan 30% naar het buitenland vertrok. Europa was toen goed voor nog maar 20% van dat percentage, de rest was bestemd voor de Amerikaanse markt. Het gamma werd groter: eind 1976 verschenen op onze wegen de modellen Corolla en Celica Liftback, die uitgerust waren met een achterklep. Ze voegden zich bij hun neefjes, de Carina en de Corona.

## **Pionier in de geest ... en onder de motorkap**

Toyota Belgium deed in 1977 veel stof opwaaien. Dat jaar lanceerde het Belgische filiaal een nooit gezien garantie-aanbod, de *Multi garantie*. Drie jaar volledige garantie zonder kilometerbeperking, een echte primeur. De concurrentie was in alle staten. De consumenten zagen al zeer vlug de voordelen van dat aanbod en het succes liet dan ook niet op zich wachten. Enkele jaren later werden die drie jaar er vijf en konden de andere constructeurs niet anders dan een flinke inhaalbeweging maken. Zij die dat konden tenminste.

Ook onder de motorkap viel er iets nieuws te rapen. Na jarenlang trouw te zijn geweest aan de achterwielaandrijving lanceerde Toyota in 1979 zijn eerste model met voorwielaandrijving, de Tercel. Zijn langsgelaste motor van 1.300 cc ontwikkelde 65 pk. Het ontwerp was van de hand van de Italiaanse autodesigner Giugiaro.

De jaren 80 bevestigden niet alleen die technologische bocht, maar ook de sportieve persoonlijkheid van het merk. Verscheidene modellen, zoals de coupés MR en vervolgens Supra (verkrijgbaar in verscheidene puike motorisaties), overspoelden de markt, terwijl Toyota enkele bolides aan de start van de 24 uur van Le Mans zette. Andermaal bleek uit de keuze om deel te nemen aan een duurttest dat de ingenieurs auto's wilden ontwikkelen die afstanden aankonden.

Toyota was op alle fronten actief. Het bracht een eerste dieselmodel op de markt, de Cressida. Geleidelijk werd het hele gamma uitgerust met die motoren van de nieuwe generatie, die de Belgen bijzonder nauw aan het hart lagen. Het merk vestigde in Bussel een groot technisch centrum, dat al snel de hele Europese markt zou bedienen. En dan mogen we de alliantie niet vergeten die het aanknoopte met de groep PSA (die concreet uitmondde in de commercialisering van de Toyota Aygo, het neefje van de Citroën C1 en de Peugeot 108) of de wil van het merk om mee te draaien in het topsegment (met de Lexus).

Last but not least ging Toyota al zeer vlug de uitdagingen van de groene mobiliteit aan waarmee wij vandaag worden geconfronteerd. Vanaf 1997 (dat is al bijna 20 jaar!) gingen de ingenieurs zich intensief bezighouden met de hybridetechnologie. Ze waren ervan overtuigd dat de combinatie van een elektrische motor en een klassieke verbrandingsmotor dé oplossing voor de toekomst is. De Prius bewijst dat ze gelijk hebben. Als meest verkochte hybridewagen ter wereld en in ons land heeft de Prius navolging gekregen en de harten van de Belgen veroverd. Vandaag is meer dan een derde van de auto's die Toyota Belgium verkoopt, een hybridemodel.

## **4x4 meer knowhow**

Wie Toyota zegt, zegt 4x4. De passie die de twee samenbrengt, gaat terug tot het begin van de jaren 50, toen de productie van het model BJ van start ging. Vanaf dan volgden de mythische modellen elkaar op om daar te gaan waar niemand zich ooit heeft durven te wagen: Land Cruiser, Hilux, RAV4 ... Stuk voor stuk hebben die modellen de expertise van Toyota op het vlak van integrale transmissie onder de motorkap zitten.

Een expertise die blijkt uit het indrukwekkende aantal tests die deze auto's (en de rest van het gamma) ondergaan in de technische academie die Toyota in 1997 inhuldigde aan de Avenue du Japon (nee, we verzinnen het niet) in Eigenbrakel.

De 4x4-modellen van Toyota zullen voor altijd in één adem worden genoemd met de grote internationale rallyproeven. Ook ons terreinkampioenschap kende momenten van groot spektakel en verenigt een fraaie rij vedetten die voor het merk gevallen zijn: Jacky Ickx, Eddy Merckx, Willy Braillard, Paul Van Himst ...

Meer dan 20 jaar nadat hij de mode van de SUV's en cross-overs heeft gelanceerd, is de RAV4 actueler dan ooit: vandaag is hij het enige model in dat segment dat verkrijgbaar is in hybrideversie.

### **Morgen is al begonnen**

Een nieuwe generatie hybridemodellen staat al te trappelen om het roer van haar voorgangers over te nemen. De Prius Plug-in (122 pk, 50 km totale autonomie in elektrische modus, 2 uur laadtijd) wordt in 2017 verwacht. Om zijn prestaties te optimaliseren wordt hij uitgerust met zonnepanelen die in het dak ingebouwd zijn.

De ingenieurs laten zich niet afschrikken door het ontbreken van infrastructuur waar je met auto's op waterstof terechtkunt. Met zijn brandstofcel die elektriciteit opwekt en zijn uitlaat waar alleen waterdamp uit komt, heeft de Toyota Mirai een veelbelovende toekomst in petto. Voor het beste van Toyota Belgium.

### **Toyota in België**

Toyota in België, dat is zoveel meer dan een uitgebreid netwerk van concessies. Het bedrijf heeft op ons grondgebied verscheidene expertisecentra en kantoren waar belangrijke grensoverschrijdende beslissingen worden genomen:

- **Headquarter Toyota Motor Europe**  
Centrale zetel van de groep in Europa, gelegen in Evere. Er werken meer dan 1000 mensen.
- **Toyota Technical Center**  
R&D-zetel voor Europa, gelegen in Zaventem, met ongeveer 800 werknemers.
- **Toyota Training Center**  
Opleidingscentrum dat bevoegd is voor heel Europa, gelegen in Zaventem.
- **Zeebrugge Vehicle Center**  
Hier komen alle auto's aan die buiten Europa gebouwd zijn en bestemd zijn voor de Europese markt. Op deze site werken 150 mensen.
- **Toyota Parts Center Europe**  
Dit centrum is gelegen in Diest en bevoorraadt de verschillende depots van het merk in Europa met onderdelen en accessoires. Het staat ook in voor de bevoorrading van

ongeveer 500 concessies in België, Luxemburg, Nederland en Noord-Frankrijk. We spreken hier over iets minder dan 10 miljoen onderdelen per maand. De site strekt zich uit over 24 ha, heeft een oppervlakte van 100.000 m<sup>2</sup> en telt 800 medewerkers.

- **Toyota Belgium**

Belgische zetel van Toyota, gelegen in Zaventem. Aantal werknemers: 110.

- **Netwerk van concessiehouders**

Alle concessies samen is het Toyota-netwerk goed voor ongeveer 1.450 jobs.

## **Toyota Belgium: sleutelmomenten**

- Januari 1966: Joska Bourgeois importeert de eerste Toyota in de Linthoutstraat in Brussel. Twee modellen worden voorgesteld op het Autosalon: de Crown en de Corona
- 1967: Toyota neemt voor het eerst deel aan het Salon van Brussel en brengt het model Corolla op de markt (verkoopprijs: 69.900 BEF incl. btw, d.w.z. 1.733 EUR)
- 1969: IMC (International Motor Company) vestigt zich in Diegem
- 1971: de modellen Celica en Carina worden op de markt gebracht
- 1975: Toyota overschrijdt de kaap van 100.000 verkochte voertuigen, wordt marktleider en brengt een revolutie in de sector teweeg door 3 jaar garantie te lanceren
- 1977: IMC lanceert de langdurige garantie, de forfaitaire onderhoudsprijs, 24/24 pechverhelping en de Toyota Holiday Service
- 1978: de Starlet verschijnt op de markt
- 1979: alliantie met de Britse groep Inchcape PLC
- 1980: marktleider (40.000 verkochte voertuigen, 9% marktaandeel)
- 1986: Toyota overschrijdt de kaap van 500.000 verkochte voertuigen
- 1989: het administratieve centrum verhuist naar Evere en het Lexus-gamma wordt gelanceerd
- 1990: de hoogtechnologische berline Lexus LS400 komt op de markt
- 1992: IMC wordt Toyota Belgium
- 1994: Toyota roept het SUV-segment in het leven door het model RAV4 op de markt te brengen
- 1997: inhuuldiging van de nieuwe maatschappelijke zetel en het technische en administratieve centrum in Eigenbrakel (oppervlakte: 14.000 m<sup>2</sup>)
- 1998: het model Avensis wordt verkozen tot *Lease Car of the Year*
- 2000: het model Prius van de tweede generatie verschijnt. De Yaris wordt verkozen tot *Auto van het Jaar*
- 2002: Toyota rondt de kaap van één miljoen verkochte voertuigen
- 2005: de Prius wordt verkozen tot *Auto van het Jaar*
- 2007: de Auris komt op de markt en vervangt de Corolla
- 2010: de Auris hybride komt op de markt
- 2012: de maatschappelijke zetel en het administratieve centrum van Toyota Belgium verhuizen naar Zaventem. De Yaris hybride komt op de markt
- 2014: een op de vier verkochte Toyota's is een hybridemodel

- 2015: een op de drie verkochte Toyota's is een hybridemodel. Lancering van het eerste model op waterstof, de Mirai
- 2016: 40% van de verkochte Toyota's is een hybridemodel, en 78% van de in België verkochte full hybridemodellen is een Toyota

Tekst opgesteld met de medewerking van Marcel Pirotte

<sup>1</sup>Maandelijkse inschrijvingen van gemengde voertuigen per merk, FEBIAC, nov. 2016