

Ένας λαός αδάμαστος υποχρεούται σε μια άνευ όρων συνθηκολόγηση. Κανένας θεϊκός άνεμος δεν ήταν ικανός να αποτρέψει αυτήν την καταστροφή.

Με ακόμα μεγαλύτερη ταχύτητα, από αυτή που ο Ιαπωνικός πληθυσμός διπλασιάστηκε από το 1875 έως το 1935, κυριαρχώντας στο ανατολικό τμήμα του πλανήτη, ήρθε η κατάρρευση.

Η άνευ όρων συνθηκολόγηση τον Σεπτέμβρη του '45, ήταν μια εκτός σχεδίου και σφόδρα ντροπιαστική εξέλιξη για το Ιαπωνικό ήθος και μαζί της ήρθαν και τα πελώρια μεταπολεμικά προβλήματα για το λαό και φυσικά στην παραγωγή.



Την δεύτερη μέρα του Σεπτέμβρη του '45, πάνω στο κατάστρωμα του Θωρηκτού Missouri ο υπουργός εξωτερικών της Ιαπωνίας, Μαμόρου Σιγκεμίτσου, υπογράφει το σύμφωνο της **■** άνευ όρων παράδοσης.

Με κατεστραμμένες υποδομές, ελάχιστες πρώτες ύλες, και ακόμα λιγότερα καύσιμα ο πληθυσμός περνούσε μια μεγάλη δοκιμασία. Στο εργοστάσιο, της Toyota, ο Κιχίρο, ο γιός του Σακίσι Τογιόντα, αυτός που πήρε το τεράστιο ρίσκο να μετατρέψει την πιο πετυχημένη σε παγκόσμια κλίμακα βιομηχανία αργαλειών σε αυτοκινητοβιομηχανία, αντιμετώπιζε σωρεία προβλημάτων. Προκειμένου να θρέψει το προσωπικό, παράλληλα με την παραγωγή μαγειρικών σκευών, στην οποία είχε στραφεί με υλικά που περίσσευαν από αεροπλάνα, καλλιεργούσαν και εκτάσεις γύρω από τις εγκαταστάσεις. Ήταν μια τιτάνια προσπάθεια που αποτύπωσε με λίγες λέξεις: *“Θα συνεχίσω να προσπαθώ μέχρι να πέσω”*.

Άλλο ένα χρονικό σκαλοπάτι εβδομήντα χρόνων από τότε και ερχόμαστε στις μέρες μας, που η Toyota Motor Corporation είναι ένας πολυεθνικός κολοσσός, ο οποίος απασχολεί 340.000 εργαζόμενους και βρίσκεται μέσα στην πρώτη δεκαπεντάδα εταιρειών στον κόσμο με βάση τα έσοδα. Για να έχουμε ένα μέτρο, τα έσοδα της το 2014 ήταν 252 δισεκατομμύρια δολάρια. Την ίδια χρονιά το σύνολο των εσόδων που προέβλεπε ο κρατικός προϋπολογισμός για την πατρίδα μας ήταν 55,2 δισ. ευρώ (σχεδόν 62 δισ. δολ.). Τέλος, για το 2013 ανακοίνωσε καθαρά κέρδη 7 δισ. ευρώ.



Το πιο πετυχημένο μοντέλο αυτής της εποχούμενης αυτοκρατορίας είναι η Corolla. Το 1997, ξεπέρασε τις πωλήσεις του Σκαθαριού της VW που είχε μέχρι τότε το ρεκόρ, ενώ τον Ιούλιο του '13 ανακοινώθηκε ότι είχαν πουληθεί 40 εκατομμύρια Corolla. Το όνομά της έχει να κάνει με την ευρύτερη ονοματοδοσία εκείνης της εποχής όπως τα Corona και τα Crown που γεννήθηκαν μέσα από τη δομή των ανθών. Μιλώντας για εποχή, πρέπει να ορίσουμε το χρονικό πλαίσιο. Η πρώτη γενιά (E10) λανσαρίστηκε τον Οκτώβριο του 1966 και ήταν εφοδιασμένη με έναν ταπεινό κινητήρα 1.077 κ.εκ. Παρήχθη σε τρεις εκδόσεις, σεντάν, κουπέ, στέιшон, όλες δίπορτες.

Την άνοιξη του '70 μας ήρθε η δεύτερη γενιά (E20), λίγο μακρύτερη, φαρδύτερη και σε μεγαλύτερη ποικιλία μοντέλων, δίπορτων, τρίπορτων πεντάπορτων με επίσης μεγαλύτερη γκάμα κινητήρων. Η επιτυχία της σειράς είχε αρχίσει για να συνεχιστεί με την τρίτη γενιά την E30.

Το '83 στην πέμπτη γενιά (E80) η κλασική διάταξη κινητήρας μπροστά, κίνηση πίσω, θα αλλάξει σε όλα μπροστά, για να φθάσουμε το 2013, στην έβδομη γενιά και ποιός ξέρει αν και πότε αυτή η ιστορία με τις Corolla θα φθάσει σε ένα τέλος.

Σε αυτό το special drive βάλαμε δίπλα – δίπλα δυο μοντέλα που τα χωρίζουν σαράντα χρόνια. Μια E 30 και μια E170. Το τρέχον δηλαδή και ένα μοντέλο με μεγάλο ίχθος. Ο πρόγονος χτιζόταν σε οκτώ διαφορετικά αμαξώματα, με επτά διαφορετικούς κινητήρες από 55 έως 124 ίππους. Η παραγωγή ξεκίνησε σχεδόν ταυτόχρονα με την Ελληνική μεταπολίτευση τον Αύγουστο του '74 και κράτησε έως τον Ιούλιο του '81, μια μεγάλη χρονική περίοδο, ειδικά για τα απονατολίτικα μέτρα, ένδειξη της επιτυχίας του μοντέλου. Σε αυτό συνετέλεσε και η ενεργειακή κρίση του '73, η οποία ανέδειξε μια νέα αγορά στη Δύση όπου αποκλείστηκαν από τις επιλογές του καταναλωτικού κοινού τα ενεργοβόρα οχήματα το οποίο στράφηκε με μικρές, οικονομικές προτάσεις.

