

COROLLA

50 LAT LEGENDY | 1966-2016



SPIS TREŚCI:

Korona z kwiatów. Historia Toyoty Corolli.	4
I generacja 1966 - 1970	8
II generacja 1970 - 1974	16
III generacja 1974 - 1979	24
IV generacja 1979 - 1983	32
V generacja 1983 - 1987	40
VI generacja 1987 - 1991	48
VII generacja 1991 - 1995	54
VIII generacja 1995 - 2000	62
IX generacja 2000 - 2006	70
X generacja 2006 - 2013	76
XI generacja 2013 - 2016	80
Corolla 2016	84
Corolla w sporcie	92

Tytuł: Corolla - 50 lat legendy | 1966-2016

Autor: Robert Przybylski

Konsultacje merytoryczne:

Maciej Kilim, Mateusz Malinowski, Jakub Ociepka, Adam Pietrzak

Redakcja, korekta, skład: ComplexPR

© Complex Group Sp. z o.o.

ul. Mleczna 8, 03-667 Warszawa

tel.: 22 245 03 05

tel.: +48 601 988 493 www.ComplexPR.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone. Zabrania się kopiowania w całości lub we fragmentach oraz przetrzymywania w formie elektronicznej bez pisemnej zgody wydawcy.

Zdjęcia pochodzą z archiwów Toyoty.

Warszawa 2016

COROLLA

50 LAT LEGENDY | 1966-2016



Prezes Toyota Motor Corporation Akio Toyoda w modelu Corolla GT z 1980 roku. Właśnie ten model zawładnął jego sercem po ukończeniu studiów.



Korona z kwiatów

Historia Toyoty Corolli

Produkowana od 1966 roku Toyota Corolla obchodzi w tym roku 50-lecie. Żaden inny samochód w historii nie cieszył się tak wielką popularnością, jak kompaktowa Toyota. Nabywców znalazły już ponad 44 mln tych aut, a co 40 sekund na świecie sprzedaje się kolejny egzemplarz. Corolla jest najpopularniejszym samochodem wszech czasów.

Od 1974 roku była światowym numerem jeden, utrzymując się w ścisłej czołówce najważniejszych i najlepiej sprzedających się aut w historii motoryzacji. W 1997 roku sięgnęła po tytuł najlepiej sprzedającego się samochodu na świecie, kolejny raz wyprzedzając legendarnego, obecnego na drogach od 1938 roku, Volkswagena Garbusa. Na stałe zapisała się w historii automobilizmu jako samochód, który zmotoryzował świat.



W rankingu najpopularniejszych aut w historii, Corolla pobiła także oferowanego od 1974 roku Golfa i produkowanego od 1948 roku Forda F. Kierowcy cenią ją za niezawodność, niskie koszty eksploatacji i estetykę. To ulubiony samochód nabywców indywidualnych.

Corolla od kilku lat dominuje pod względem rocznej sprzedaży. Co piąty samochód, wyprodukowany przez Toyotę to właśnie Corolla. W 2015 roku klienci na całym świecie zarejestrowali ponad 1 mln egzemplarzy. W 2013 roku z taśmy zjechała 40-milionowa Corolla XI generacji, produkowana w fabrykach na niemal wszystkich kontynentach i sprzedawana w 150 krajach.

Corolla oznacza „koronę z kwiatów” i wpisuje się w nieoficjalną tradycję nadawania modelom japońskiej marki nazw na literę „C”. W 1966 roku, gdy model debiutował na rynku, w ofercie były już: luksusowy Crown i średniej wielkości Corona. W późniejszych latach dołączyły do nich Celica, Carina, Corsa (znana też pod nazwą Tercel), Camry i Cressida.

Shinichi Yasui, główny inżynier najnowszej generacji Corolli - tłumaczy popularność modelu wiernością zasadom, nakreślonym przez szefa zespołu, tworzącego pierwszą generację, Tatsuo Hasegawę: „Corolla przynosi szczęście i dobrobyt ludziom na całym świecie”.



Narodziny popularnego samochodu

Historia Corolli zaczyna się na początku lat 60., gdy okazało się, że mała Toyota Publica z silnikiem o pojemności 800 cm³, nie zaspokaja potrzeb bogacącego się japońskiego społeczeństwa. Potrzebny był większy model, który plasowałby się pomiędzy Publicą i Coroną - z silnikiem o pojemności 1.5 litra. Cena musiała być na tyle niska, by mogły sobie na nie pozwolić rodziny, a konstrukcja i wyposażenie - wystarczająco atrakcyjne, by auto stało się spełnieniem marzeń klasy średniej.

Stworzenie nowego auta powierzono inżynierowi Tatsuo Hasegawie, który dał się poznać jako kompetentny konstruktor i technolog.

- Samochód popularny musi spełnić różnorodne, często wykluczające się wymagania - podkreślał Hasegawa - nawet jeśli zapewnia najwyższy komfort i doskonale się prowadzi, ale jego utrzymanie jest zbyt kosztowne dla zwykłego użytkownika, nie spotka się z przychylnością klientów.

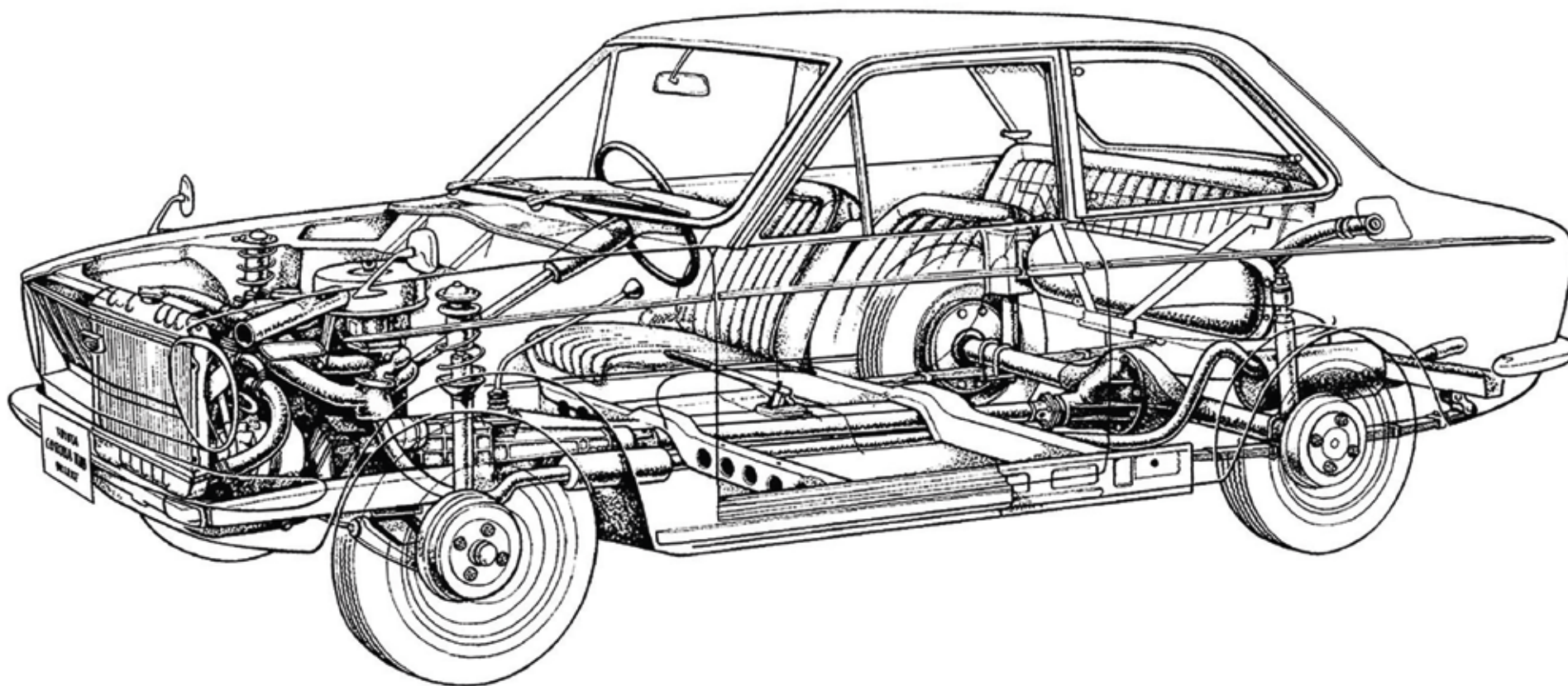
Przykładem tego podejścia był wybór silnika. Toyota zdecydowała się na chłodzoną cieczą, 4-cylindrową, rzędową jednostkę nowej konstrukcji, oznaczonej symbolem K, o pojemności 1100 cm³, o 0.1 litra większej od konkurencji. Dodatkowa pojemność zapewniała wyższą moc (równie 60 KM) i radość z jazdy.



Toyota Publica była zbyt mała dla bogacącego się społeczeństwa, Corona zbyt duża. Potrzebny był model pośredni.



I GENERACJA 1966-1970



Corolla otrzymała nowatorskie, zwarte i lekkie zawieszenie MacPhersona, które zapewniało wysoki komfort jazdy. Był to jednak mechanizm nieznany inżynierom Toyoty. - *Pierwszy prototyp rozpadł się już po pięciuset metrach. Po wielu zmianach konstrukcji, doprowadziliśmy ją do perfekcji i to zawieszenie stosowaliśmy w kolejnych modelach* - wspomina Hasegawa. Toyota dołożyła starań, by samochód był nowatorski i atrakcyjny. - *Wybraliśmy 4-stopniową skrzynię biegów, choć powszechnie używane były 3-stopniowe* - dodał Hasegawa.

Dźwignię zmiany biegów konstruktorzy przenieśli spod kierownicy na podłogę, pomiędzy indywidualne fotele kierowcy i pasażera. Nie mniej uwagi poświęcili kosztom utrzymania samochodu. Podwozie nie miało punktów smarowania. Olej silnikowy wymagał wymiany co 5 tys. km, filtr oleju co 10 tys. km, a filtr powietrza co 30 tys. km. Budując prototyp, konstruktorzy często przebywali w fabryce, aby na bieżąco wyjaśniać wszelkie wątpliwości, które mogły się pojawiać między projektantami i wykonawcami.







Toyota przygotowała nie tylko nowy samochód, ale i nowe fabryki. Z myślą o montażu Corolli powstał zakład w Takaoka, a silniki produkowała nowa fabryka w Kamigo. Oba zakłady należały do najefektywniejszych na świecie. Zostały wyposażone w najnowsze rozwiązania techniczne.

Nadwozia otrzymywały pokrycie elektroforetyczne, a pierwsza warstwa lakieru była nakładana elektrostatycznie. Pracę fabryki po raz pierwszy kontrolował komputer, dbający o płynny przebieg procesu produkcji i minimalizujący zapasy.



Bestseller Toyoty

Toyota zaprezentowała Corollę w październiku 1966 roku, przed otwarciem Salonu Samochodowego w Tokio. W tym samym roku, 5 i 6 listopada auto zostało przedstawione na specjalnie zorganizowanych pokazach w 86 salonach sprzedaży w całej Japonii. Model oferowano jako 2- i 4-drzwiowego sedana. Zgrabny samochód stał się sensacją, pokazy odwiedziło 1,3 mln ludzi, a duże zainteresowanie wkrótce przerodziło się w rekordową sprzedaż. Już w maju 1967 roku miesięczna sprzedaż Corolli przekroczyła 10 tys. sztuk. W tym samym miesiącu Toyota pokazała wersję kombi. Sprzedaż przekroczyła 167 tys. aut w 1968 roku i 248

tys. w kolejnym. Tak narodziła się masowa motoryzacja. Corolla wzmocniła dominującą pozycję Toyoty na japońskim rynku i stała się wzorcem popularnego auta. - Stworzyła popyt na samochody rodzinne i rozpoczęła masową motoryzację Japonii - mówił prezes koncernu, Eiji Toyoda. Sukces Corolli sprawił, że już na początku 1968 roku konieczne stało się powiększenie fabryki w Takaoka. W tym samym czasie powstały zakłady, dostarczające komponenty zawieszenia, mechanizmy kierownicze i elementy układu napędowego. Równolegle rozwijał się dział badawczy, który w 1967 roku zbudował pod Fuji tor testowy.



Dzięki sukcesowi Corolli, który zapewnił fundusze na rozbudowę infrastruktury, z fabryk Toyoty mogło wyjeżdżać ponad milion samochodów rocznie. Już w październiku 1968 roku, miesięczna produkcja przekroczyła poziom 100 tys. samochodów. Kolejnym celem było podniesienie produkcji do 2 mln aut rocznie. Firma wzniosła w tym celu fabrykę w Tsutsumi, która w 1970 roku zajęła się m.in. produkcją elementów z tworzyw sztucznych. Rosnąca skala produkcji skłoniła inżynierów do stworzenia nowego systemu jakości. Właśnie na przełomie lat 60. i 70. w pełni ukształtował się

słynny System Produkcji Toyoty. Rok wcześniej, sieć sprzedająca Corolle zmieniła nazwę z Publica na Corolla. Rynkowy bestseller otrzymał gęstą sieć dealerską. Corolla odniosła sukces także w USA, gdzie trafiła w 1968 roku. W rezultacie sprzedaż Toyoty na tym rynku wzrosła z 98 tys. w 1968 roku do 155 tys. rok później. Samochód otrzymał tarczowe hamulce i silnik o pojemności zwiększonej do 1.2 litra i mocy 68 KM. Dzięki Corolli, Toyota zajęła w 1969 roku drugie miejsce na liście najpopularniejszych importowanych marek w USA.





Życie zaczyna się po milionie

Latem 1970 roku wyprodukowano milionową Corollę. Toyota zaprezentowała drugą generację modelu. Nowy model od 1967 roku przygotowywał zespół, prowadzony przez Hasegawę. Konstruktorzy położyli nacisk na zwiększenie komfortu, wydłużyli i poszerzyli nadwozie. Samochód otrzymał 86-konny silnik z rodziny T o pojemności 1.4 litra, opracowany dla Cariny i Celiki. Oba modele zostały umiejscowione pomiędzy Corollą i Coroną. W marcu 1972 roku, Toyota zaprezentowała jeszcze mocniejszą wersję Corolli, ze 115-konnym silnikiem 2T-G z Celiki.

Shirou Sasaki, jeden z inżynierów pracujących nad Corollą drugiej generacji, wspominał wielką odpowiedzialność, jaką czuli wszyscy członkowie zespołu. - Widzieliśmy ogromne prasy instalowane w fabrykach i opanowywał nas strach, czy wszystko dobrze robimy. Dopiero po nadejściu pierwszych raportów sprzedaży, potwierdzających sukces auta, zniknęło to napięcie - przyznał konstruktor. Już w 1970 roku Corolla była najczęściej eksportowanym japońskim modelem. Do 1974 roku klienci kupili 2,4 mln Corolli drugiej generacji.



II GENERACJA 1970-1974



Model oferowany był w czterech nadwoziach: nowością było coupé, przygotowane z myślą o rosnącym rynku północnoamerykańskim. W 1971 roku eksport Toyoty do USA przekroczył 400 tys. sztuk. W 1973 roku liczba amerykańskich punktów sprzedaży wzrosła do 951, było to trzykrotnie więcej niż w 1965 roku. Atrakcyjny wizerunek zapewniała wer-

sja sportowa Corolla Levin, ze 115-konnym silnikiem 2T-G, wyposażonym w dwa wałki rozrządu w głowicy. Model okazał się bardzo mocny oraz podatny na tuning i przyczynił się do budowania legendy Toyoty. W Corolli drugiej generacji, silnik połączono z 5-stopniową skrzynią biegów. Toyota kolejny raz wyprzedziła konkurencję.



II GENERACJA 1970 - 1974





II GENERACJA 1970-1974



Coupe 1400 SL 1400cc 80PS Max. Speed 160km/h 0-400m 17.2 sec. 4-speed floor shift				標準装備品一覧表 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1400 SL</th> <th>1400 Hi-Deluxe</th> <th>1200 SL</th> <th>1200 Deluxe</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>エンジン</td> <td>1400cc 80PS</td> <td>1400cc 80PS</td> <td>1200cc 77PS</td> <td>1200cc 68PS</td> </tr> <tr> <td>変速機</td> <td>4速フロアシフト</td> <td>4速フロアシフト</td> <td>4速フロアシフト</td> <td>4速フロアシフト</td> </tr> <tr> <td>サスペンション</td> <td>フロント:ダブルウィッシュボーン リア:ダブルウィッシュボーン</td> <td>フロント:ダブルウィッシュボーン リア:ダブルウィッシュボーン</td> <td>フロント:ダブルウィッシュボーン リア:ダブルウィッシュボーン</td> <td>フロント:ダブルウィッシュボーン リア:ダブルウィッシュボーン</td> </tr> <tr> <td>ブレーキ</td> <td>フロント:ディスク リア:ドラム</td> <td>フロント:ディスク リア:ドラム</td> <td>フロント:ディスク リア:ドラム</td> <td>フロント:ディスク リア:ドラム</td> </tr> <tr> <td>タイヤ</td> <td>155SR13</td> <td>155SR13</td> <td>155SR13</td> <td>155SR13</td> </tr> <tr> <td>価格</td> <td>¥1,100,000</td> <td>¥1,200,000</td> <td>¥950,000</td> <td>¥850,000</td> </tr> </tbody> </table>		1400 SL	1400 Hi-Deluxe	1200 SL	1200 Deluxe	エンジン	1400cc 80PS	1400cc 80PS	1200cc 77PS	1200cc 68PS	変速機	4速フロアシフト	4速フロアシフト	4速フロアシフト	4速フロアシフト	サスペンション	フロント:ダブルウィッシュボーン リア:ダブルウィッシュボーン	フロント:ダブルウィッシュボーン リア:ダブルウィッシュボーン	フロント:ダブルウィッシュボーン リア:ダブルウィッシュボーン	フロント:ダブルウィッシュボーン リア:ダブルウィッシュボーン	ブレーキ	フロント:ディスク リア:ドラム	フロント:ディスク リア:ドラム	フロント:ディスク リア:ドラム	フロント:ディスク リア:ドラム	タイヤ	155SR13	155SR13	155SR13	155SR13	価格	¥1,100,000	¥1,200,000	¥950,000	¥850,000
	1400 SL	1400 Hi-Deluxe	1200 SL		1200 Deluxe																																		
エンジン	1400cc 80PS	1400cc 80PS	1200cc 77PS		1200cc 68PS																																		
変速機	4速フロアシフト	4速フロアシフト	4速フロアシフト		4速フロアシフト																																		
サスペンション	フロント:ダブルウィッシュボーン リア:ダブルウィッシュボーン	フロント:ダブルウィッシュボーン リア:ダブルウィッシュボーン	フロント:ダブルウィッシュボーン リア:ダブルウィッシュボーン	フロント:ダブルウィッシュボーン リア:ダブルウィッシュボーン																																			
ブレーキ	フロント:ディスク リア:ドラム	フロント:ディスク リア:ドラム	フロント:ディスク リア:ドラム	フロント:ディスク リア:ドラム																																			
タイヤ	155SR13	155SR13	155SR13	155SR13																																			
価格	¥1,100,000	¥1,200,000	¥950,000	¥850,000																																			
Coupe 1400 Hi-Deluxe 1400cc 80PS Max. Speed 160km/h 0-400m 17.2 sec. 4-speed floor shift & 2-speed floor Topyoglide																																							
Coupe 1200 SL 1200cc 77PS Max. Speed 150km/h 0-400m 17.7 sec. 4-speed floor shift																																							
Coupe 1200 Deluxe 1200cc 68PS Max. Speed 150km/h 0-400m 18.6 sec. 4-speed floor shift & 2-speed floor Topyoglide																																							



Druga generacja Corolli, jako pierwsza, otrzymała fotele z fabrycznie montowanymi zagłówkami. Pojawiła się także wydajna wentylacja, a nawet (oferowana za dopłatą) klimatyzacja. Zostało to wymuszone likwidacją trójkątnych okien w przednich drzwiach. W jednocześnie, pokrytej tworzywem desce

rozdzielczej znalazło się fabryczne radio. Sasaki zdecydował o zwiększeniu pojemności zbiornika paliwa do 45 litrów, by auto mogło pokonać bez tankowania nowo otwartą autostradę Tokio-Nishinomiya o długości 500 km. Corolle opuszczały fabryki na radialnych oponach.





Pokryzysowe Corolle

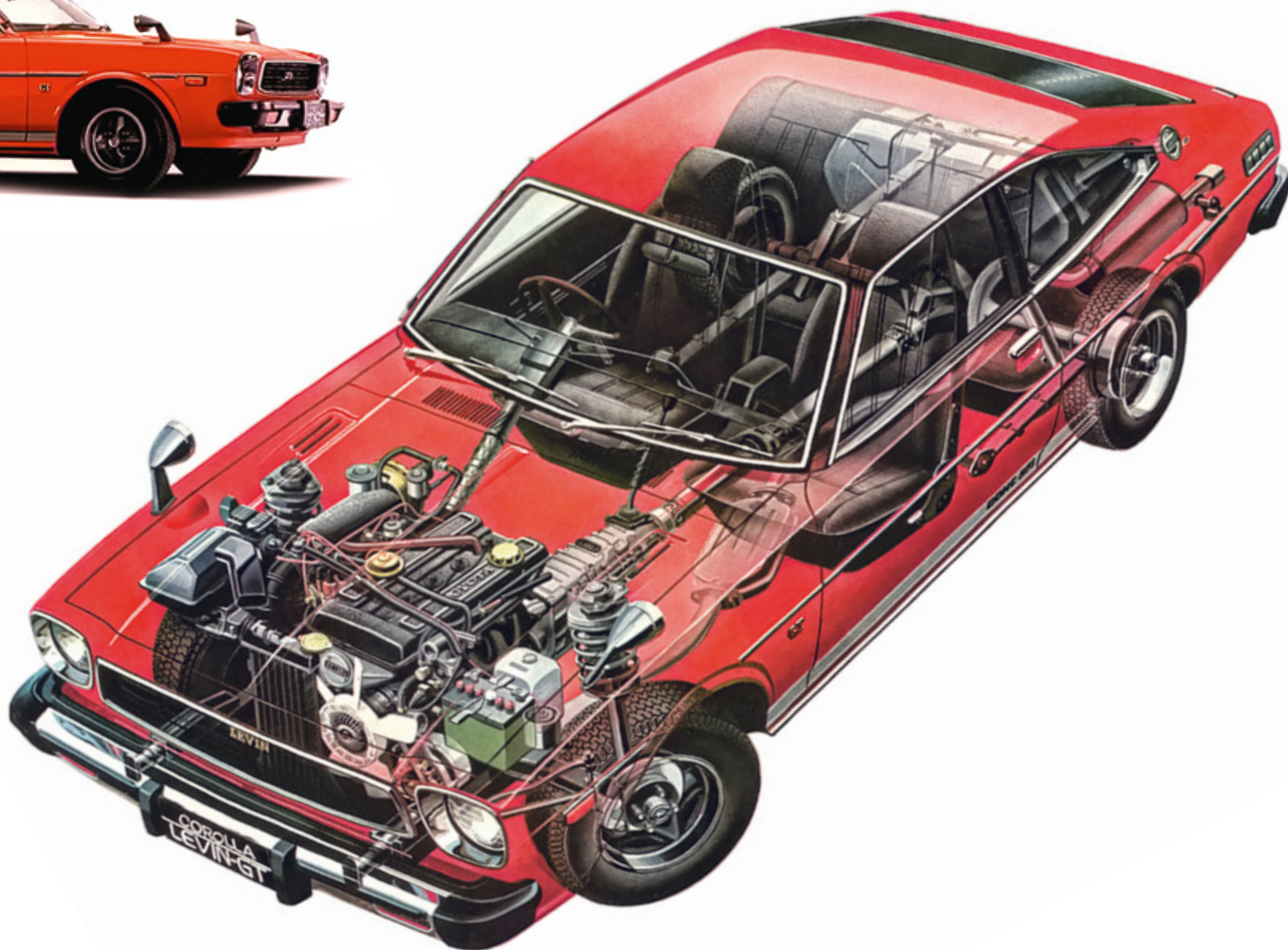
Przygotowując trzecią generację Corolli, oferowaną od 1974 do 1979 roku, główny inżynier Shirou Sasaki musiał wziąć pod uwagę nie tylko wywołane kryzysem naftowym nastroje, ale i głosy klientów, domagających się wyższego komfortu. Sasaki, który chętnie spędzał czas na jachcie, dostrzegł też nową modę na surfing. Kiedy w sklepie sportowym dyskretnie mierzył deskę, podszedł do niego sprzedawca, oferując upust i tłumacząc, że coraz modniejsze są krótsze deski. Sasaki postanowił, że liftback powinien być na tyle długi, by w jego wnętrzu zmieściła się deska surfingowa.



III GENERACJA 1974 - 1979

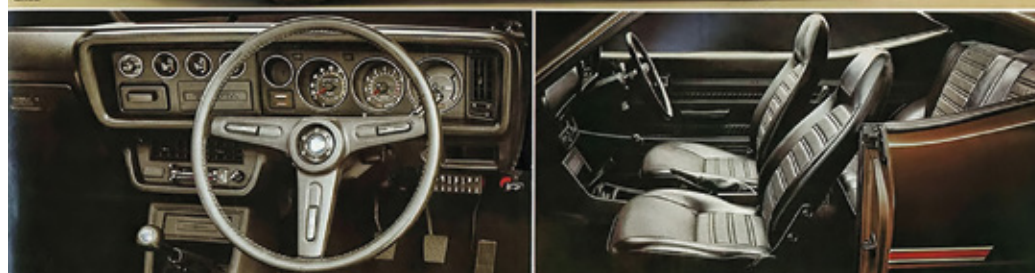


Konstruktorzy musieli wziąć pod uwagę także nowe regulacje. Ograniczały one w USA i w Japonii ilość trujących substancji w spalinach. Początkowo konstruktorzy skupili się na uzyskaniu homologacji przez silniki rodziny T o pojemności 1.4 oraz 1.6 litra. Inżynierowie nie byli pewni, jakie rozwiązanie okaże się najlepsze, więc przetestowali trzy najbardziej obiecujące: jedna modyfikacja silnika otrzymała katalizatory, druga pracowała na ubogiej mieszance z komorą wirową TGP (Turbulence Generating Pot), a trzecia wykorzystywała wiry do lepszego spalania mieszanki. Kolejnym krokiem było połączenie silnika na ubogą mieszankę z katalizatorem utleniającym. Prace badawcze nad ekologicznymi silnikami prowadzono na torze testowym pod górą Fuji.





III GENERACJA 1974-1979



III GENERACJA 1974 - 1979



Wkrótce Toyota opanowała konstrukcję i produkcję silników z elektronicznie sterowanym wtryskiem paliwa. Otrzymała go, ceniona przez sportowców i światek motorowy, jednostka 2T-G 115 KM, którą po modyfikacji oznaczono skrótem 2T-GEU. Moc zmodernizowanego silnika zmniejszyła się do 110 KM, jednak po wprowadzeniu trójfunkcyjnych katalizatorów powróciła do 115 KM. Po raz pierwszy w Corolli oferowana była 3-stopniowa, automatyczna przekładnia (wcześniejsze modele miały 2 biegi).

III GENERACJA 1974-1979



Dzięki sprawnemu przygotowaniu oszczędnych i ekologicznych silników dla Corolli, Toyota mogła z powodzeniem konkurować na światowych rynkach. Już w 1974 roku roczna produkcja modelu okazała się większa, niż VW Garbusa i japoński model zajął pierwsze miejsce w rankingu najpopularniejszych aut osobowych. Eksport Corolli przekraczał każdego roku 300 tys. aut. W 1975 roku Toyota sprzedała w USA 258 tys. aut i wyprzedziła Volkswagena, jako najpopularniejsza importowana marka. Szczególnie dobrze sprzedawały się Corolle i Celiki.



Trzecia generacja po raz pierwszy otrzymała nadwozia, badane w tunelu aerodynamicznym. W ofercie pojawiło się dodatkowe nadwozie z hardtopem, niespotykane wcześniej w tym modelu.

Corolla trzeciej generacji spełniała także wymagające normy bezpieczeństwa. Jako pierwsza Toyota otrzymała samoblokujące się pasy ze zwijaczami oraz bezpieczną kolumnę kierownicy. Z przodu i z tyłu auto wyposażono w strefy kontrolowanego zgniotu. Wzmocnienia karoserii zwiększyły masę auta o 40 kg, ale dzięki nim spełniało ono wszystkie normy. Auto sprzedawało się lepiej, niż zakładały plany. Łącznie z fabryk wyjechało 3 755 029 Corolli trzeciej generacji.



Aerodynamiczne jest piękne

W marcu 1979 roku na rynku ukazała się czwarta generacja Corolli. Jej konstruktor prowadzący, Fumio Agetsuma, skupił się na zaspokojeniu oczekiwań klientów. W 1975 roku zlecił szeroko zakrojone badania opinii użytkowników, poznając nie tylko ich nawyki (np. pokonywany miesięczny dystans), ale też specyfikę wykorzystania auta. Z badania wyraźnie wynikało, że preferowany jest lekko usportowiony charakter samochodu. Dlatego w modelach z najmniejszymi silnikami, zastosował szybką w działaniu zębatkową przekładnię kierowniczą i w maksymalnym stopniu wykorzystał zdobycze aerodynamiki. Inżynierowie spędzili ponad 400 godzin na próbach w tunelu aerodynamicznym. W rezultacie auto było nie tylko oszczędne, ale i ciche. Toyota zastosowała dodatkowe wytlumienia wnętrza.

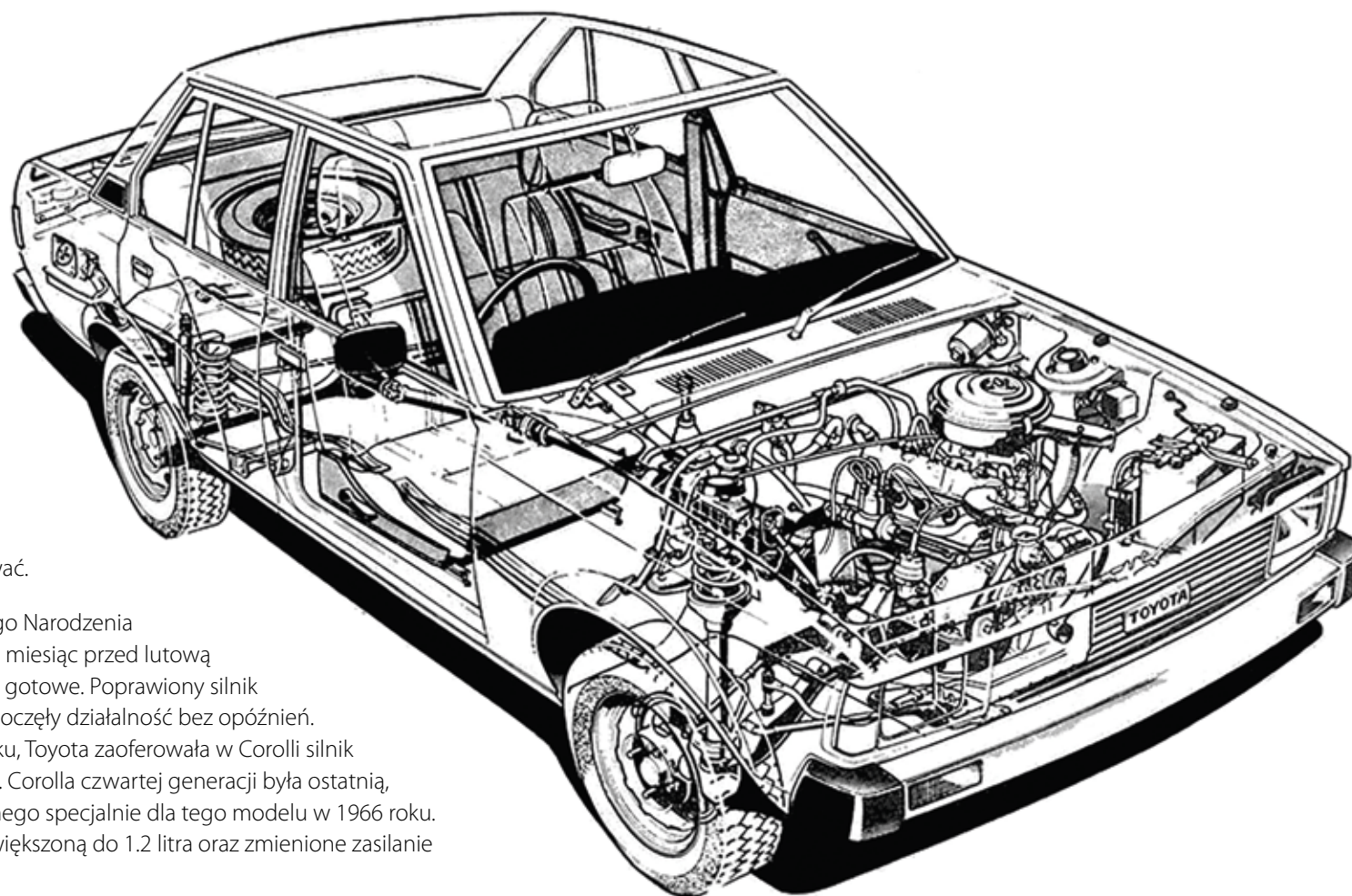


IV GENERACJA 1979 - 1983

Pierwotnie nową Corollę miał napędzać znany z trzeciej generacji silnik 1A-U, lecz na pół roku przed premierą auta gotowy był 3A-U, z większym momentem przy niskich obrotach. Agetsuma zdecydował się wykorzystać wyłącznie nowy silnik. Wkrótce jednak okazało się, że w nowych silnikach pękają głowice. Trzeba je było szybko przekonstruować.

Agetsuma i jego zespół Święta Bożego Narodzenia i Nowy Rok spędzili więc w pracy. Na miesiąc przed lutową premierą samochodu, wszystko było gotowe. Poprawiony silnik okazał się niezawodny, a fabryki rozpoczęły działalność bez opóźnień. Pod koniec życia modelu, w 1982 roku, Toyota zaoferowała w Corolli silnik wysokoprężny o pojemności 1.8 litra. Corolla czwartej generacji była ostatnią, która używała silnika K, przygotowanego specjalnie dla tego modelu w 1966 roku. Ostatnie wersje miały pojemność, zwiększoną do 1.2 litra oraz zmienione zasilanie i stopień sprężania.

Podczas wizytacji holenderskiego agenta Toyoty, Agetsuma usłyszał, że Corolla ma zawieszenie jak powóz konny, z półeliptycznymi resorami. Uwaga nie była przyjemna, Agetsuma postanowił zmienić zawieszenie i wprowadził drążki reakcyjne, prowadzące tylny most oraz sprężyny śrubowe.





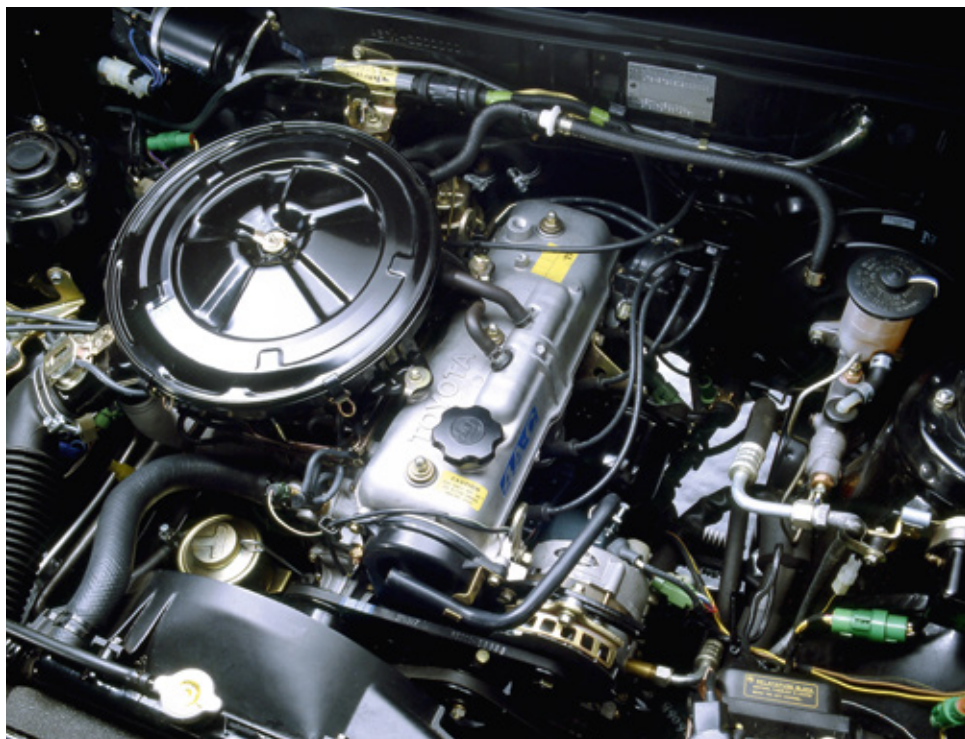


Od samego początku Corolla oferowana była w pięciu wersjach nadwozia, jako 2- i 4-drzwiowy sedan, hardtop, coupe, liftback i van. W maju 1982 roku ofertę wzbogaciło kombi. W gamie modelowej cały czas znajdowała się usportowiona wersja, napędzana silnikiem 2T-GEU, nazwana Levin.

Model szybko podbił zagraniczne rynki i już w 1980 roku eksport przekroczył pół miliona sztuk. We wrześniu 1976 roku dyrekcja Toyoty podjęła decyzję o rozbudowie fabryk i zwiększeniu ich przepustowości do 3 mln sztuk aut rocznie. Fabryka w Taharze stała się dziesiątym zakładem firmy, produkcja Corolli ruszyła w niej w styczniu 1980 roku.







W zaledwie trzy lata – w okresie od 1979 do 1982 roku - Corolla stała się najpopularniejszym samochodem na świecie, wyprzedzając Golfa. W styczniu 1983 roku Corolle wysyłane były do odbiorców w 116 państwach, zaś całkowita liczba wyeksportowanych egzemplarzy sięgnęła 4,73 mln. W marcu tego samego roku łączna produkcja Corolli przekroczyła 10 mln sztuk. Corolla potrzebowała szesnastu lat i czterech miesięcy do osiągnięcia tego rekordu i był to najlepszy wynik w całej powojennej historii motoryzacji.

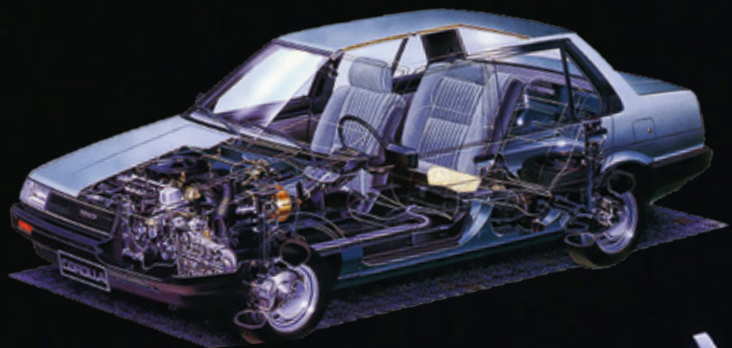


Przednionapędowy samochód rodzinny

Piąta generacja Corolli trafiła do salonów w maju 1983 roku. Kryzys paliwowy zniechęcił użytkowników do dużych aut. Co więcej, każdy nowy model musiał być oszczędniejszy od poprzedniego. Można było tego dokonać, zmieniając architekturę z tylnonapędowej na przednionapędową. W przypadku Corolli, decyzja nie była łatwa - to najważniejszy model firmy, wskazana była duża ostrożność przy podejmowaniu tak ważnych decyzji.



V GENERACJA 1983 - 1987



Przedni napęd wymaga skomplikowanego mechanizmu przeniesienia momentu obrotowego na skręcające koła. Początkowo nikt nie miał pewności, czy będzie on równie trwały i niezawodny, jak napęd na tylną oś - tym bardziej, że Corolla trafiła na różne rynki, w tym do krajów o nie najlepszej sieci drogowej.



Kolejną przeszkodą był wysoki koszt przejścia na nową architekturę. Modernizacja fabryk, przy założeniu produkcji 727 tys. Corolli rocznie kosztowałaby 120 mld jenów. Ten problem został rozwiązany, dzięki postępowi technologicznemu oraz pozostaniu przy tylnym napędzie w wersji coupé. Przedni napęd otrzymały tylko sedany, dla których przestronne wnętrze miało większe znaczenie. W rezultacie, koszty przygotowania produkcji zmalały o połowę. W listopadzie 1979 roku władze korporacji zaaprobowały plan.





Równocześnie klienci poszukiwali coraz lepiej wyposażonych i coraz bardziej komfortowych aut. Kierowcy testowi nabijali tysiące próbnych kilometrów, m.in. na niemieckich autostradach, za kierownicą prototypów zasiadł nawet utytułowany zawodnik rajdowy, Ove Anderson. - Kiedy on i inni europejscy specjaliści stwierdzili, że Corolla jest lepsza od europejskich modeli z tego samego segmentu, było to cudowniejsze, niż pochwały pod adresem mojego syna - podkreślał z dumą Agetsuma.

Inżynierowie po raz pierwszy wsparli się przy projektowaniu auta komputerami. Przyspieszyły one prace nad tworzeniem przestrzennych modeli oraz obliczaniem sztywności nadwozia. Mimo to, zespół musiał przygotować 600 prototypów, aż 100 z nich poddano próbom zderzeniowym.



V GENERACJA 1983 - 1987



Samochód trafił do klientów w dziewięciu wersjach nadwoziowych (kolejne dwie wersje: furgon i kombi pochodziły z czwartej generacji) z silnikami o pojemnościach od 1.3 do 1.6 litra oraz 1.8-litrowym Dieslem. W 1984, drugim roku produkcji, sedany otrzymały silnik 1.3 litra z nowej rodziny E, który miał 3 zawory na cylinder oraz gaźnik. Od lutego 1984 roku Corollę można było wyposażyć w 4-stopniowy automat.





W wersji coupé (z tylnym napędem) znany silnik 2T-GEU ustąpił miejsca silnikowi 4A-GEU. Został zmodyfikowany - zamiast jednego, otrzymał dwa wałki rozrządu w głowicy i cztery zamiast dwóch zaworów na cylinder. W rezultacie tych zmian moc sięgnęła 130 KM. Silnik połączono z 5-stopniową przekładnią. Zespół napędowy w wersji z nadwoziem coupé, stał się ulubionym autem tunerów i sportowców. Nazywany Hachi-roku (po japońsku „86” - od kodu podwozia) do dziś jest legendą torów.

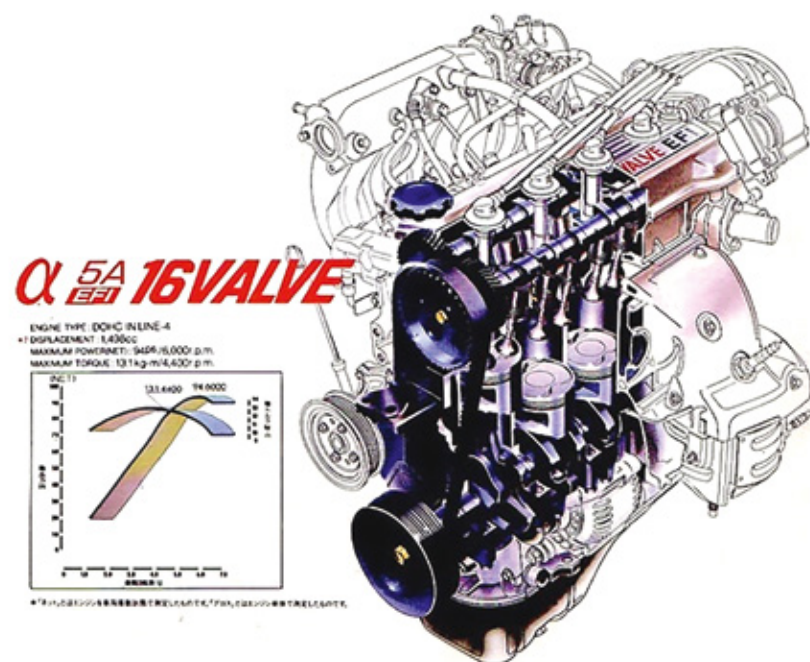
We wrześniu 1986 roku z kalifornijskiego NUMMI (New United Motor Manufacturing, Inc.) wyjechała pierwsza Corolla FX, wyprodukowana w USA. Był to przednionapędowy hatchback, podobny do Volkswagena Rabbit (czyli Golfa), napędzany silnikiem 1.6 z jednym lub dwoma wałkami w głowicy.



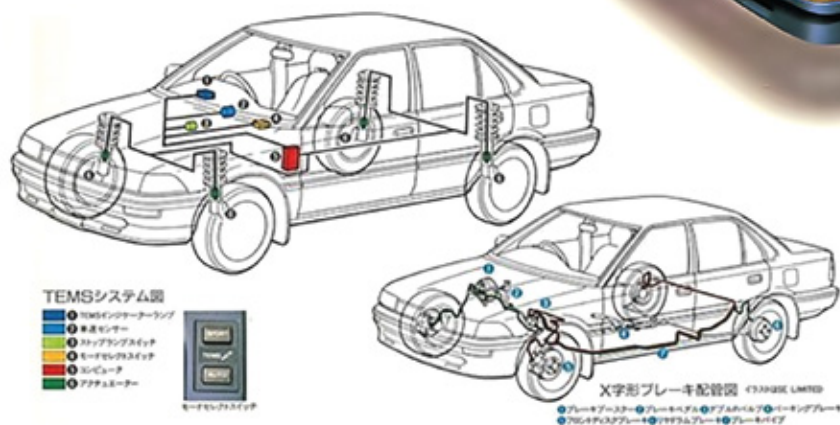
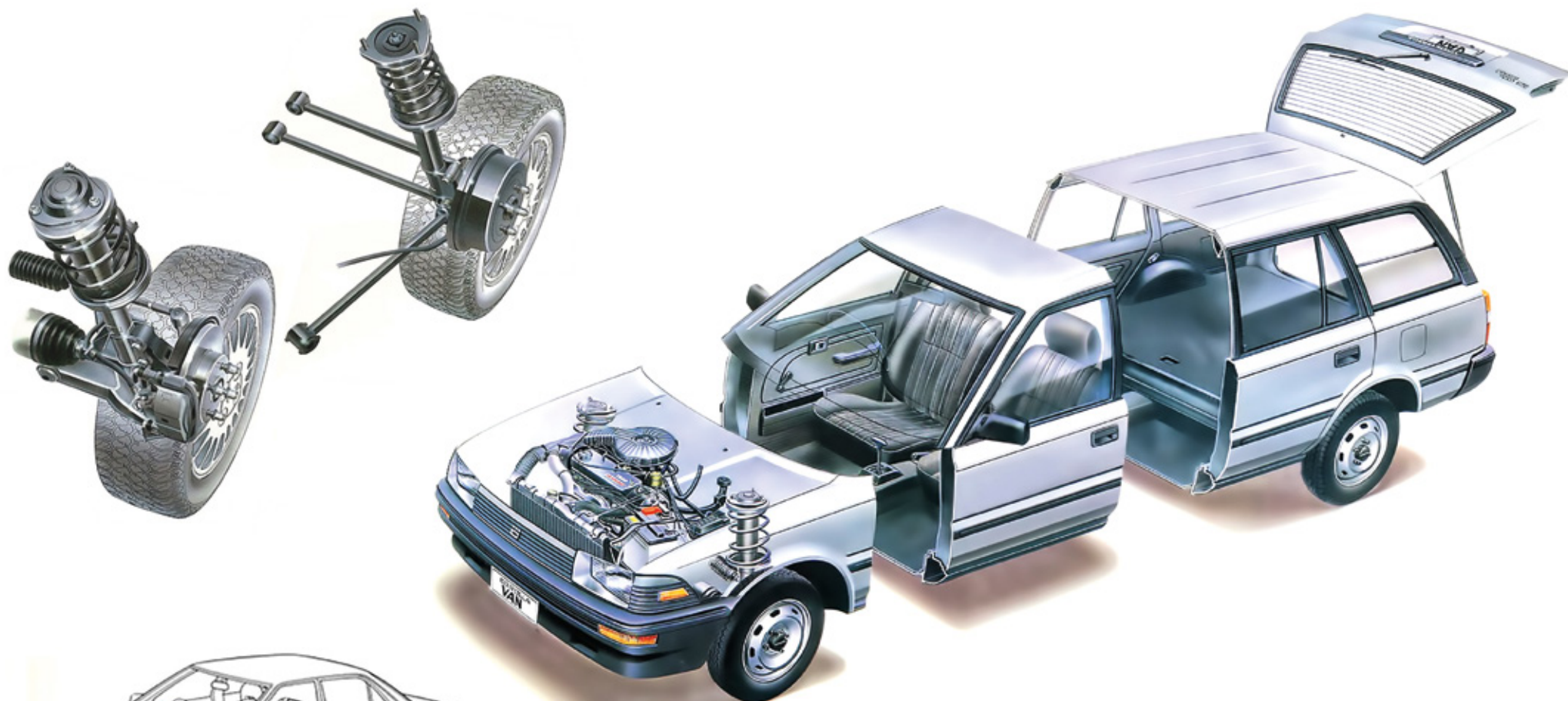
Dwa wałki w głowicy

W maju 1987 roku pojawiła się Corolla szóstej generacji. Zespołem twórców kierował Akihiko Saito, który otrzymał zadanie zmniejszenia głośności nowego modelu. Badania akustyczne były w tym czasie w powijakach, a najwięcej na ten temat wiedziało wojsko, które badało dźwięki okrętów podwodnych. Armia dysponowała programem komputerowym, który identyfikował dźwięki i wskazywał ich źródło. Dzięki temu narzędziu, konstruktorzy sprawnie uporali się z zadaniem.

Główną cechą Corolli szóstej generacji były silniki z dwoma wałkami w głowicy. Tego typu jednostki, oznaczane z angielska DOHC (Double OverHead Camshaft) spotykane były wcześniej jedynie w sportowych i wyczynowych samochodach. Toyota zdecydowała się na tak drogi w budowie silnik, ponieważ był to jedyny sposób, aby zapewnić autom wysokie osiągi i jednocześnie małe spalanie. Prace trwały kilka lat i obejmowały długie testy, mające dowieść, że przyjęte rozwiązania są trwałe, niezawodne i łatwe do naprawy. Jednostka o pojemności 1.5 l nosiła oznaczenie 5A-FE.







Nie wszystkie Corolle otrzymały ten silnik, ale wszystkie otrzymały przedni napęd i zostały wyposażone w hamulce tarczowe na przednich kołach. Najdroższe wersje miały zawieszenie o zmiennej charakterystyce (TEMS - Toyota Electronically Modulated Suspension).

Podobny postęp obserwowany był w przygotowaniu pozostałych komponentów samochodu. Wspólnie z ponad setką dostawców, inżynierowie wprowadzili 2 tys. ulepszeń. Nadwozia, początkowo w czterech wersjach, a od sierpnia 1987 roku, także furgon i kombi - otrzymały lakier kładziony w technologii, stosowanej wcześniej w limuzynach Crown. Dzięki zastosowaniu udoskonalonych technik obliczeniowych, wzrosła sztywność karoserii.





W marcu 1989 roku Corolla ustanowiła rekord miesięcznej sprzedaży w Japonii z wynikiem 44 tys. aut. Na dodatek kombi z napędem na 4 koła (rozwinęty z przednionapędowej konstrukcji, choć ze sztywną tylną osią) stało się przebojem, a światowa sprzedaż przekroczyła 100 tys. aut w miesiącu.

W listopadzie 1988 roku ruszyła produkcja Corolli w Kanadzie. Samochód z kanadyjskiej fabryki cztery razy pod rząd zdobył tytuł najlepiej zmontowanego pojazdu w tym kraju.



Mała Camry

Siódma generacja, zaprezentowana w czerwcu 1991 roku, miała większe od poprzedniej wymiary i bogate wyposażenie. Z wyglądu przypominała model Camry. Okazała się wielkim sukcesem handlowym, łącznie fabryki opuściło 2,4 mln tych aut. Szef zespołu, Akihiko Saito postawił przed konstruktorami zwięzłe opisany cel: klienci mają wybierać ten model z przyjemnością, a nie tolerować go z konieczności. Położył nacisk na komfort oraz przyjemność jazdy.





VII GENERACJA 1991 - 1995

Aby zagwarantować dobre własności dynamiczne auta, konstruktorzy spędzili pół roku na torze testowym Shibetsu, gdzie warunki drogowe przypominają te europejskie. Inżynierom udało się osiągnąć wyznaczony cel. Nowa Corolla była chwalona za dobre prowadzenie, precyzyjnie działający układ kierowniczy oraz ulepszony mechanizm zmiany biegów w ręcznych przekładniach, który wymagał krótszego ruchu dźwigni.

W momencie premiery, Corollę oferowano w wersjach sedan i coupé. Wkrótce gama powiększyła się o kombi oraz furgon, a w rok po premierze dołączyły: 3-drzwiowy hatchback i 4-drzwiowy hardtop. Nadwozie, wykonane w znacznej części z odpornych na rdzę blach, otrzymało boczne wzmocnienia w drzwiach, wymagane amerykańskimi normami bezpieczeństwa.





Silniki przejęto z wcześniejszej generacji, choć wszystkie bez wyjątku były wyposażone w elektronicznie sterowany wtrysk benzyny i dwa wałki rozrządu, umieszczone w głowicy. Ich moce różniły się nieco od wcześniejszych wersji, co wynikało z wejścia w życie kolejnych norm czystości spalin, zmuszających konstruktorów do wprowadzania modyfikacji. Montowany w usportowionej wersji Corolli silnik 4A-GE miał nie tylko 5 zaworów na cylinder (podobne rozwiązanie zastosowało Ferrari), ale również zmienne fazy zaworów ssących. Silniki otrzymały też hydrauliczne poduszki, redukujące wibracje.



VII GENERACJA 1991 - 1995



Wzbogacono wyposażenie - w droższych wersjach standardem była automatyczna klimatyzacja, czujnik parkowania i centralny zamek, a za dopłatą Toyota oferowała ABS i poduszki powietrzne oraz elektrycznie regulowany fotel kierowcy. W 1992 roku ruszyła produkcja, przeznaczonych na rynki Europy i Azji Corolli w Wielkiej Brytanii, a dwa lata później w Turcji.

Corolla siódmej generacji zniknęła z oferty w Japonii w 1995 roku, natomiast w USA pozostała w produkcji blisko trzy lata dłużej. Od 1997 roku wszystkie sprzedawane w Ameryce Północnej Corolle były produkowane na miejscu. W tym samym roku Corolla wyprzedziła VW Garbusa w rankingu najpopularniejszych modeli świata.





Wysokowyttrzymała stal

W maju 1995 roku pojawiła się Corolla ósmej generacji, reklamowana jako oszczędny, ekonomiczny samochód. Miała atrakcyjną cenę i niskie koszty użytkowania, wynikające m.in. z zastosowania nowych, oszczędnych silników. Szefem zespołu został Takayasu Honda, który pracował już przy Corolli czwartej generacji. Jego długoletnia praca nad kolejnymi wcieleniami najpopularniejszego modelu Toyoty sprawiła, że nazywany był „Panem Corollą”.











Nowe normy bezpieczeństwa spowodowały wzrost masy pojazdu, co kłóciło się z koniecznością redukcji spalania. Konstruktorzy rozwiązyali tę sprzeczność, wprowadzając nowe technologie, wysokowytrzymałą stal i optymalizując przy pomocy komputerów kształt nadwozia. W ten sposób zmniejszyli masę sedana o 50 kg, a coupé o 70 kg. W momencie premiery, dostępne były nadwozia w pięciu stylach. W Japonii wielką popularnością cieszyło się kombi, nazwane „Coro-gon”, które sprzedawało się lepiej od sedana. W 1997 roku dołączył do nich minivan, Corolla Verso.

VIII GENERACJA 1995 - 2000



Twórcy modelu obniżyli koszty utrzymania i napraw samochodu. W tym celu zastosowali poziomy podział zderzaka, w którym po stłuczce można było wymienić zniszczony fragment.

Pod maską pracowały znane wcześniej silniki benzynowe i wysokoprężny. Konstruktorzy sięgnęli również po sprawdzone przekładnie ręczne i automatyczne. Dopiero w 1998 roku pojawił się silnik o pojemności 1.8 l i mocy 120 KM. W całości wykonany z aluminium, należał do jednych z najlżejszych w segmencie. Jednostka okazała się bardzo popularna w USA.



Po raz pierwszy twórcy auta zastosowali łatwe do powtórnego przetworzenia materiały syntetyczne. Wykonali z nich m.in. osłonę zderzaka, wykładziny bagażnika i dywaniki. Na liście wyposażenia dodatkowego pozostawali: ABS, poduszki powietrzne oraz odtwarzacz CD.

Produkcja Corolli poza granicami Japonii ruszyła w 1968 roku w Malajzji. Od tamtej pory Corolla wyjeżdżała z zakładów, działających na wszystkich głównych rynkach. W 1999 roku wyprodukowały one więcej Corolli od fabryk japońskich.





Standard XXI wieku

Takeshi Yoshida, główny inżynier, odpowiadający za przygotowanie Corolli dziewiątej generacji, postawił sobie za cel przygotowanie całkowicie nowego modelu, który zrywał z dotychczasową linią i stanowił drogowskaz dla aut rodzinnych XXI wieku. - *Nieustannie słyszałem, że nie możemy pozwolić sobie na błąd w przygotowaniu Corolli. Jeśli producent zbyt koncentruje się na błędach, wówczas przygotowuje model, który jest tani i łatwy w produkcji, a zatem wygodny dla niego, a nie dla klientów* - wyjaśnił Yoshida.



IX GENERACJA 2000 - 2006



Szef zespołu zerwał z dotychczasowymi założeniami, opracowywanymi głównie z myślą o rynku japońskim i północnoamerykańskim. Mierzył w Europę, z wysoko umieszczoną poprzeczką pod względem dynamiki auta, komfortu i ekonomii. Corolla dziewiątej generacji, jako pierwsza miała stylistykę, opracowaną w europejskim centrum projektowym.

Zespół Yoshidy stworzył całkowicie nową platformę. Z przodu zachował co prawda kolumny MacPhersona, lecz z tyłu zastosował belkę skrętną, a w wersji czteronapędowej - podwójne wahacze.



Główny inżynier ułatwił komunikację zespołu, tworząc wspólną dla wszystkich przestrzeń pracy. To posunięcie umożliwiło osiągnięcie trzech głównych celów: przestronnego wnętrza, dobrego prowadzenia i bezpieczeństwa. W tych trzech obszarach nowy model musiał przewyższać konkurentów.

Zaprezentowana w 2000 roku Corolla serii E120, jako pierwsza miała stylistykę opracowaną w Europie. Produkcja modelu ruszyła w Wielkiej Brytanii dopiero w dwa lata po pojawieniu się auta w Japonii.





Auto otrzymało zmodernizowane silniki benzynowe ze zmiennymi fazami otwarcia zaworów. Corolla dziewiątej generacji była ostatnią, wykorzystującą popularny silnik 4A-GE. Zastąpiła go nowa konstrukcja 2ZZ-GE o pojemności 1.8 litra. Miała zmienne fazy otwarcia zaworów ssących i wydechowych, krótki skok i wysoki stopień sprężania. Rozwijała nieosiągalną kiedyś moc 100 KM. Silniki wysokoprężne otrzymały system wtryskowy common rail. W 2004 roku najsłabszy, 2-litrowy Diesel został zastąpiony przez jednostkę o pojem-

ności 1.4 litra. Zaprezentowana w sierpniu 2000 roku Corolla nie zdobyła w kolejnym roku tytułu najlepiej sprzedającego się auta w Japonii. Utracony po 34 latach tytuł przypadł Hondzie Fit (w Europie oferowanej pod nazwą Jazz). Corolla odzyskała tytuł dopiero w 2003 roku. W 2005 roku na całym świecie sprzedaż Corolli przekroczyła 1,39 mln, a łącznie - od początku istnienia modelu - 30 mln sztuk. Gdy w 2006 roku kończyła się produkcja tej generacji, klienci kupili już w sumie 31,6 mln Corolli.



5 gwiazdek Corolli

W październiku 2006 roku w Japonii Toyota zaprezentowała Corollę dziesiątej generacji. Głównym inżynierem był Soichiro Okudaira. Jego zespół miał za zadanie stworzyć auto, które będzie spełniać wymagania zarówno europejskich, jaki i amerykańskich klientów. Rynek europejski był najbardziej wymagający, natomiast amerykański największy. Konstruktorzy wybrali drogę ewolucji.





Model, który pojawił się w sprzedaży w 2006 roku, był tej samej wielkości co poprzednik, jednak zapewniał więcej przestrzeni pasażerom, szczególnie na wysokości bioder i barków. Lepsze było także wyposażenie. Na głównym rynku Corolli, w USA, klimatyzacja i odtwarzacz CD były w standardzie. Parkowanie ułatwiała: umieszczona w środkowym lusterku kamera cofania oraz ultradźwiękowe czujniki.





W Japonii Toyota oferowała Corollę w wersji GT, ze 150-konnym, turbodoładowanym silnikiem o pojemności 1.5 litra. Samochód toczył się na oponach o wymiarze 215/45R17. Wersja wyczynowa otrzymała 3,5-litrowy, 300-konny silnik oraz sekwencyjną, wyścigową, 6-stopniową skrzynię Hewland. Torowy samochód miał 18-calowe koła i ważył jedynie 1100 kg.

W przeciwieństwie do technicznie bliźniaczego Aurisa, 4-drzwiowa Corolla nie trafiła do wszystkich krajów Europy. W 2007 roku uzyskała 5 gwiazdek w teście zderzeniowym EuroNCAP.



Sama parkuje

Jedenasta generacja Corolli została przygotowana przez zespół Shinischiego Yasui, który powiedział: - Mam nadzieję, że na widok nowej Corolli serca naszych klientów zabiją szybciej.

Model jest większy od poprzednika, ma o 10 cm zwiększony rozstaw osi (do 270 cm). Więcej miejsca na nogi mają pasażerowie, do 452 litrów wzrosła także pojemność bagażnika, choć tylny zwis skrócono o 2,5 cm.





Konstruktorzy przygotowali więcej miejsca dla pasażerów obu rzędów siedzeń. Prowadzący ma wygodniejszą pozycję za kierownicą, której średnica zmalała do 373 mm. W wyższych wersjach wyposażenia pojawił się ekran o przekątnej 6,1 cala, umożliwiający obsługę systemu multimedialnego. Corolla może być wyposażona w siedem poduszek powietrznych i potrafi sama parkować.



Nadwozie jedenastej generacji jest bardziej opływowe, jego współczynnik oporu C_x zmalał do 0,27, podczas gdy w poprzedniej wersji wynosił 0,29. Do zmniejszenia zużycia paliwa przyczyniają się nie tylko zmodernizowane silniki, ale też 6-stopniowe skrzynie biegów oraz - nowość w tym modelu - bezstopniowa przekładnia Multidrive S z siedmioma wirtualnymi biegami. Model się przyjął, o czym świadczy 5-procentowy wzrost globalnej sprzedaży Corolli w stosunku do 2012 roku. W rekordowym 2013 roku, sprzedaż sięgnęła 1,22 mln aut.



Toyota Corolla 2016

W lipcu 2016 roku, na 50-lecie modelu, Toyota zaprezentowała zmodernizowaną, wyróżniającą się nową stylistyką przodu i światłami diodowymi Corollę. Auto otrzymało także całkowicie nowe wnętrze, z 7-calowym, dotykowym ekranem, wielofunkcyjnym, 4,2-calowym wyświetlaczem komputera pokładowego i system multimedialnym Toyota Touch 2 z nowym oprogramowaniem nawigacji oraz pełnym pakietem map.







Już od drugiej z kolei wersji wyposażenia standardowo jest instalowany system Toyota Safety Sense, który zapobiega kolizjom i łagodzi ich skutki w różnych sytuacjach drogowych. O warunkach ruchu informacji do systemu dostarcza kamera oraz czujnik laserowy. Urządzenie rozpoznaje także znaki drogowe i ostrzega o opuszczeniu przez samochód pasa ruchu. Corolla otrzymała ulepszone zawieszenie i dodatkowo usztywnioną karoserię. Do wyboru jest diesel oraz dwa silniki benzynowe.





Chociaż Corolla ma 50 lat, nadal jest młoda i atrakcyjna. W 2015 roku ten model sprzedał się w liczbie 1,34 mln sztuk, o 4,7 proc. więcej niż rok wcześniej. Jest to najlepszy wynik, jaki kiedykolwiek pojedynczy model uzyskał w historii branży motoryzacyjnej. Największe rynki Corolli to USA (0,36 mln) oraz Chiny (0,3 mln), w Japonii sprzedaż przekroczyła 0,1 mln sztuk. Jest to najpopularniejszy model świata, a historia Corolli toczy się dalej.

1966-2016 TOYOTA COROLLA

1 E10
1966



WERSJA: Hi-deluxe 2-drzwiowy sedan | **ROCZNIK:** 1966 | **MASA w kg:** 730
DŁUGOŚĆ x SZEROKOŚĆ x WYSOKOŚĆ w mm: 3855 x 1485 x 1380 | **ROZSTAW OSI w mm:** 2285
UKŁAD NAPĘDOWY: Silnik z przodu, napęd na tył | **SILNIK: MODEL, POJEMNOŚĆ cm³:** K-D, 1125
MOC W KM PRZY OBR./MIN: 64 przy 6400 | **SKRZYNIA BIEGÓW:** 4 przełożenia, dźwignia w podłodze

2 E20
1970



WERSJA: 1400 Hi-deluxe 4-drzwiowy sedan | **ROCZNIK:** 1970 | **MASA w kg:** 850
DŁUGOŚĆ x SZEROKOŚĆ x WYSOKOŚĆ w mm: 3945 x 1505 x 1375 | **ROZSTAW OSI w mm:** 2335
UKŁAD NAPĘDOWY: Silnik z przodu, napęd na tył | **SILNIK: MODEL, POJEMNOŚĆ cm³:** T, 1407
MOC W KM PRZY OBR./MIN: 86 przy 6000 | **SKRZYNIA BIEGÓW:** 4 przełożenia, dźwignia w podłodze

3 E30
1974



WERSJA: 1400SL sedan | **ROCZNIK:** 1974 | **MASA w kg:** 890
DŁUGOŚĆ x SZEROKOŚĆ x WYSOKOŚĆ w mm: 3995 x 1570 x 1375 | **ROZSTAW OSI w mm:** 2370
UKŁAD NAPĘDOWY: Silnik z przodu, napęd na tył | **SILNIK: MODEL, POJEMNOŚĆ cm³:** T-BR, 1407
MOC W KM PRZY OBR./MIN: 91 przy 6000 | **SKRZYNIA BIEGÓW:** 4 przełożenia, dźwignia w podłodze

4 E70
1979



WERSJA: 1500GL sedan | **ROCZNIK:** 1979 | **MASA w kg:** 850
DŁUGOŚĆ x SZEROKOŚĆ x WYSOKOŚĆ w mm: 4050 x 1610 x 1385 | **ROZSTAW OSI w mm:** 2400
UKŁAD NAPĘDOWY: Silnik z przodu, napęd na tył | **SILNIK: MODEL, POJEMNOŚĆ cm³:** 3A-U, 1452
MOC W KM PRZY OBR./MIN: 80 przy 5600 | **SKRZYNIA BIEGÓW:** 4 przełożenia, dźwignia w podłodze

5 E80
1985



WERSJA: 1500SE sedan | **ROCZNIK:** 1985 | **MASA w kg:** 890
DŁUGOŚĆ x SZEROKOŚĆ x WYSOKOŚĆ w mm: 4185 x 1635 x 1385 | **ROZSTAW OSI w mm:** 2430
UKŁAD NAPĘDOWY: Silnik z przodu, napęd na przód | **SILNIK: MODEL, POJEMNOŚĆ cm³:** 3A-LU, 1452
MOC W KM PRZY OBR./MIN: 83 przy 5600 | **SKRZYNIA BIEGÓW:** 5 przełożeń, dźwignia w podłodze

6 E90
1990



WERSJA: 1500SE sedan | **ROCZNIK:** 1990 | **MASA w kg:** 960
DŁUGOŚĆ x SZEROKOŚĆ x WYSOKOŚĆ w mm: 4235 x 1655 x 1365 | **ROZSTAW OSI w mm:** 2430
UKŁAD NAPĘDOWY: Silnik z przodu, napęd na przód | **SILNIK: MODEL, POJEMNOŚĆ cm³:** 5A-FE, 1498
MOC W KM PRZY OBR./MIN: 94 przy 6000 | **SKRZYNIA BIEGÓW:** 5 przełożeń, dźwignia w podłodze

WERSJA: 1500SE-L sedan | **ROCZNIK:** 1991 | **MASA w kg:** 1100

DŁUGOŚĆ x SZEROKOŚĆ x WYSOKOŚĆ w mm: 4270 x 1685 x 1380 | **ROZSTAW OSI w mm:** 2465

UKŁAD NAPĘDOWY: Silnik z przodu, napęd na przód | **SILNIK: MODEL, POJEMNOŚĆ cm³:** 5A-FE, 1498

MOC W KM PRZY OBR./MIN: 105 przy 6000 | **SKRZYNIA BIEGÓW:** 5 przełożeń, dźwignia w podłodze



E100
1991

7

WERSJA: 1500SE sedan | **ROCZNIK:** 1995 | **MASA w kg:** 1020

DŁUGOŚĆ x SZEROKOŚĆ x WYSOKOŚĆ w mm: 4285 x 1690 x 1385 | **ROZSTAW OSI w mm:** 2465

UKŁAD NAPĘDOWY: Silnik z przodu, napęd na przód | **SILNIK: MODEL, POJEMNOŚĆ cm³:** 5A-FE, 1498

MOC W KM PRZY OBR./MIN: 100 przy 5600 | **SKRZYNIA BIEGÓW:** 5 przełożeń, dźwignia w podłodze



E110
1995

8

WERSJA: 1.5G sedan | **ROCZNIK:** 2000 | **MASA w kg:** 1060

DŁUGOŚĆ x SZEROKOŚĆ x WYSOKOŚĆ w mm: 4410 x 1695 x 1470 | **ROZSTAW OSI w mm:** 2600

UKŁAD NAPĘDOWY: Silnik z przodu, napęd na przód | **SILNIK: MODEL, POJEMNOŚĆ cm³:** 1NZ-FE, 1496

MOC W KM PRZY OBR./MIN: 110 przy 6000 | **SKRZYNIA BIEGÓW:** 5 przełożeń, dźwignia w podłodze



E120
2000

9

WERSJA: 1,6 sedan | **ROCZNIK:** 2006 | **MASA w kg:** 1240

DŁUGOŚĆ x SZEROKOŚĆ x WYSOKOŚĆ w mm: 4540 x 1760 x 1470 | **ROZSTAW OSI w mm:** 2600

UKŁAD NAPĘDOWY: Silnik z przodu, napęd na przód | **SILNIK: MODEL, POJEMNOŚĆ cm³:** 1ZR-FE, 1598

MOC W KM PRZY OBR./MIN: 123 przy 6000 | **SKRZYNIA BIEGÓW:** 5 przełożeń, dźwignia w podłodze



E140
2006

10

WERSJA: 1,6 sedan | **ROCZNIK:** 2013 | **MASA w kg:** 1245

DŁUGOŚĆ x SZEROKOŚĆ x WYSOKOŚĆ w mm: 4620 x 1775 x 1465 | **ROZSTAW OSI w mm:** 2700

UKŁAD NAPĘDOWY: Silnik z przodu, napęd na przód | **SILNIK: MODEL, POJEMNOŚĆ cm³:** 1ZR-FE, 1598

MOC W KM PRZY OBR./MIN: 123 przy 6000 | **SKRZYNIA BIEGÓW:** 6 przełożeń, dźwignia w podłodze



E170
2013

11

NOWA COROLLA zachwyca prestiżową sylwetką, którą idealnie podkreślają chromowany grill przedni oraz światła typu LED, teraz również z tyłu pojazdu. Na tablicy rozdzielczej pojawił się nowy ekran TFT o przekątnej 4,2 cala. Konsola centralna z 7-calowym ekranem dotykowym. System Toyota Safety Sense dostępny już od drugiej wersji wyposażenia. We wnętrzu jeszcze lepsze materiały i doskonalsza ergonomia obejmująca przeprojektowane fotele. Nadwozie dostępne w 9 kolorach, wśród których są dostępne trzy nowe warianty.



FACELIFTING
2016



Corolla w sporcie

Kojarzona ze statecznym sedanem, Corolla może pochwalić się poważnymi sportowymi sukcesami. Historia zaczęła się od zamontowania w lekkiej, ważącej 855 kg Corolli mocnego, 115-konnego silnika DOHC z Celiki. Wersja trafiła do salonów w marcu 1972 roku i szybko zwróciła na siebie uwagę sportowego świata. W listopadzie 1973 roku Walter Boyce wygrał Corollą TE20 amerykański rajd Press on Regardless. Było to pierwsze zwycięstwo Corolli w Rajdowych Mistrzostwach Świata.

W sierpniu 1975 roku, Hannu Mikkola prowadząc Toyotę Levin (z silnikiem 2T-G) zwyciężył w fińskim Rajdzie Tysiąca Jezior. To pierwszy mistrzowski tytuł, wywalczony w Europie przez japońską markę.



Hannu Mikkola w Toyocie Levin, 1975 r.



Walter Boyce i pilot Doug Woods w 1973 podczas rajdu Press on Regardless

COROLLA W SPORCIE



Ove Andersson (na prawo) and pilot Martin Holmes po ukończeniu RAC Rally w 1976 r.

Corolla pokazała się z najlepszej strony w rajdach, rozgrywanych w Nigerii, Kanadzie, Nowej Zelandii, USA, Portugalii, Danii, Grecji, Finlandii, Wielkiej Brytanii, Francji, RPA, Paragwaju, Indonezji, RFN, Gwatemali, Kenii, Belgii i Malezji.

Sportowa Corolla Levin AE86 (zwana „Hachi-roku”, co po japońsku oznacza „osiemdziesiąt sześć”) stała się ulubionym modelem amatorów sportowej jazdy. Model ewoluował w AE82 (wersja amerykańska to Corolla FX), następnie w AE92/AE101, czyli przednionapędową Corollę Levin.

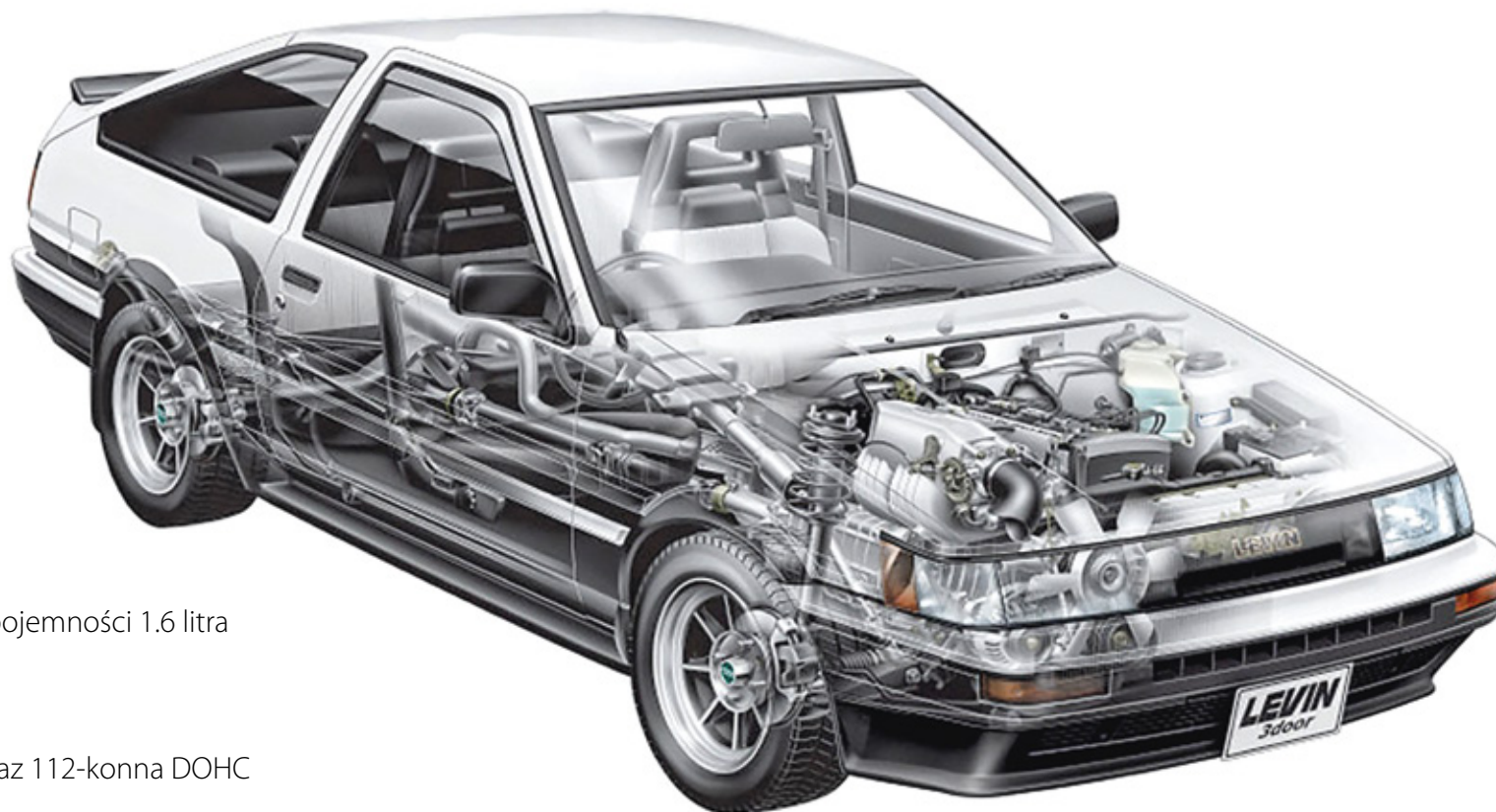
Corolla startowała zarówno w wyścigach (np. Spa Francorchamps w 1974 roku), jak i w rajdach (np. RAC w tym samym roku). W 1983 roku EA86 odniosła zwycięstwo w swojej klasie w 24-godzinny wyścigu na torze Spa Francorchamps.



Toyota Corolla WRC

W 1986 roku Corolla FX (AE82) brała udział w Inter Tec, dwa lata później na starcie tej samej imprezy pojawiła się Corolla Levin (AE92).

Toyota promowała sportową Celikę, gdy w 1997 roku zaszła zmiana - w WRC wystawiła Corollę. Mocnymi stronami auta było dobre trzymanie się drogi oraz łatwość, z jaką można było zmieniać ustawienia i szybkość z jaką mechanicy mogli obsługiwać samochód. Corolla WRC była co prawda wolniejsza od Subaru Imprezy WRC oraz Mitsubishi Lancera Evolution, które w rajdach startowały od wielu lat, jednak zaletą Corolli była wysoka średnia prędkość. Auto uzyskiwało ją na różnych nawierzchniach, w tym na asfalcie, szutrze, śniegu i lodzie. W 1999 roku Corolla zdobyła tytuł mistrza WRC wśród producentów. Po tym sukcesie Toyota wycofała się z rajdów, koncentrując się na wyścigach F1.



- A** – oznaczenie silnika 4-A o pojemności 1.6 litra
- E** – Corolla
- 8** – piąta generacja
- 6** – wersja 70-konna SOHC oraz 112-konna DOHC



Legendarna Corolla AE86

Była to ostatnia Corolla z tylnym napędem, przygotowana z nadwoziem liftback lub 3-drzwiowym hatchback. Auto było szybkie, oszczędne i tanie w eksploatacji. Toczyło się na 13- lub 14-calowych kołach. Wersja SR5 produkowana w latach 1984 - 1987 miała słabszy, 72-konny silnik z jednym wałkiem rozrządu w głowicy i hamulcami bębnowymi na tylnej osi. Od 1985 roku w ofercie była 16-zaworowa, 112-konna wersja GT-S z mechanizmem różnicowym o zwiększonym tarciu i hamulcami tarczowymi przy wszystkich kołach. Mocniejszy model dostępny był jedynie z 5-stopniową przekładnią, podczas gdy w słabszej można było wybrać także 4-stopniowy automat.



www.toyota.pl/corolla