Автомобиль «Toyota-Corolla»: легенда продолжается!

Для полноты отражения главной концепции автомобиля «Toyota-Corolla» японский производитель не случайно выбрал слово «corolla» («небольшой венец»). Этот популярный тойтовский автомобиль просто не мог не стать лидером по числу проданных экземпляров, при этом продукт был представлен на ведущих мировых рынках сбыта. В итоге потребности массового потребителя были удовлетворены, а компактная «Toyota- Corolla» возглавила модельный ряд японского концерна.

**1966 год. Первое поколение «Toyota-Corolla»: автомобиль, доступный каждому!**

Дебют первой «Toyota-Corolla» проходил под девизом: объем двигателя увеличен до 100 кубов. При разработке современного компактного авто были использованы самые передовые технологии, многие из которых внедрялись впервые не только производителем, но и вообще были впервые использованы в стране. Выпуск первого поколения «Toyota-Corolla» ознаменовал собой начало эры семейных автомобилей в Стране восходящего солнца.

Впервые «Toyota-Corolla» анонсировали на автосалоне в Токио. Модель не выделялась из общего ряда. Перед потребителем предстали автомобили с тремя типами кузовов: седан на две или четыре двери и универсал «Combi». Модели были оснащены двигателем объемом 1,1 литр и мощностью 50 л.с. (показатель не плохой, если вспомнить, о каком годе идет речь) и задним приводом. В 1967 году стартовали продажи автомобиля в Соединенных Штатах, а к 1971 году ее смогли купить и европейские потребители.

Именно эта модель позволила Японии стать лидером автомобильного экспорта. В том же 1966 году на базе «Corolla» начали выпускать популярные сегодня «Levin», «Sprinter», «Trueno», и уже к концу года с конвейера каждый месяц сходило до 30 тысяч новых автомобилей. Это был ошеломляющий показатель для 60-х годов.

**1970 год. Второе поколение «Toyota-Corolla»: безопасность и плавный ход!**

Второе поколение «Toyota-Corolla» стал первым автомобилем с пятиступенчатой коробкой передач. Его преимущества полностью удовлетворяли требованиям скоростных автомагистралей: просторный салон, улучшенные показатели устойчивости во время движения и возросший объем двигателя. Разработчики модели приложили максимум усилий, чтобы автомобиль мог еще больше соответствовать определению «плавного». Второе поколение «Toyota-Corolla» снова по количеству опередило все экспортируемые модели – машина уверенно заняла первую строчку топа.

**1974 год. Третье поколение «Toyota-Corolla»: нефтяной кризис и вопрос влияния на атмосферу.**

Третье поколение «Toyota-Corolla» было разработано с учетом кризиса в нефтяной отрасли, за которым последовал резкий скачок цен на бензин. Производитель представил на рынок экономичную модель, упор в которой делался на малый расход топлива. Кроме этого акцент был сделан на то, что экономичный расход бензина прекрасно отвечает строгим экологическим стандартам. Использование передовых технологий позволило автомобилю стать эталонным образцом, по которому определялись стандарты всех прочих моделей. Впервые японскому производителю удалось стать мировым лидером производства пассажирских автомобилей.

**1979 год. Четвертое поколение «Toyota-Corolla»: великолепный стиль через принципы аэродинамики.**

Четвертое поколение «Toyota-Corolla» характеризуется аэродинамическим премиум-стандартом и великолепным стилем. Это сделало автомобиль лидером в топе роскошных компактных авто эпохи 80-х. А Страна восходящего солнца смогла гордится первым автомобильным рекордом: общий объем выпущенных «Toyota-Corolla» достиг десятимиллионной отметки.

**1983 год. Пятое поколение «Toyota-Corolla»: вариации на тему.**

Пятое поколение «Toyota-Corolla» стало первым, в котором были представлены две вариации одного автомобиля. Первая предполагала расположение двигателя впереди и передний привод, вторая - также расположенный впереди двигатель, но задний привод. Разработчики пятого поколения «Toyota-Corolla» сосредоточили внимание на салоне, который бы в компактном седане отличался просторностью и молодежным дизайном. На рынке были представлены две версии: «купе типа FR» (позиционировался как автомобиль для захватывающего вождения) и «седан типа FF» (для езды с комфортом).

Серия Е8 пятого поколения «Toyota-Corolla» стала иной не только по форме, но и по идейному исполнению: передний привод, простая подвеска типа McPherson и новые верхневальные двигатели, которые были решено расположить поперек. Такое компактное и технологичное расположение двигателей выгодно отличало серию от моделей семейства «Corolla II». При возросшей мощности (63 и 75 л.с.) объемы двигателя остались прежними: 1,3 и 1,6 литра соответственно. В наследство от предыдущей модели автомобиль получил также дизель на 1,8 литра.

Пятое поколение «Toyota-Corolla» выпускалось с разными типами кузовов: седан, хэтчбек, 5-дверный лифтбек (марка «Sprinter»). Модель с универсальным кузовом было решено не выпускать, потому что на тот момент еще продолжалось производство грузопассажирского автомобиля с задним приводом. Отдельно, для страстных водителей, производитель выпустил 4-местные купе «Sprinter Trueno» и «Corolla Levin».

**1987 год. Шестое поколение «Toyota-Corolla»: на волне ажиотажа.**

В 1987 году японский производитель задался целью: выпустить больше «Toyota-Corolla», чем когда-либо ранее. Был создан «мировой автомобиль», высокое качество которого выходило далеко за рамки обозначенного класса. Унифицированные двигатели, высокие показатели мощности и экономичности. Была выпущена только версия FF. Простота управления и бесшумная работа двигателя подарили автомобилю прозвище «mini- Crown» («маленький венец»).

Популярный 90-й кузов серии Е9 и сегодня можно часто встретить на российских дорогах. Разработчики одолжили его форму у модели-предшественницы, но при этом изящно сгладили острые грани. Бензиновые двигатели на 1300 м 1600 кубов были оснащены каталитическими нейтрализаторами. Почти вся линейка двигателей получила систему топливного электровпрыска. Было решено оставить карбюраторы только на самых простых и недорогих моделях, которые предназначались для внутреннего рынка. При этом часть модификаций «Corolla» и «Sprinter», которые не планировалось экспортировать, оснастили полным приводом.

Для любителей быстрой езды японский производитель на базе «Corolla» продолжил выпуск купе «Sprinter Trueno» и «Corolla Levin». Двигатель на 1,6 литров были оснащены в данных машинах механическим наддувом. Кроме этого на базе «Corolla» было создано большое количество моделей, получивших прозвище «горячие хэтчбеки».

**1991 год. Седьмое поколение «Toyota-Corolla»: в погоне за роскошью и эмоциями.**

На волне массового ажиотажа вокруг роскошных предметов «Toyota» создает автомобиль «Toyota-Corolla» седьмого поколения. Концепция звучит просто: если функционал и эксплуатационные характеристики превосходят самые смелые ожидания, то автомобиль вызывает восторг.

Седьмое поколение было представлено публике с пятью основными типами кузова: трех- и пятидверный хэтчбек «Compact», пятидверный лифтбек, пятидверный универсал «Combi» и четырехдверный седан «Limousine».

На европейский рынок автомобиль поступил с парой бензиновых двигателей (1,3 и 1,6 литра) и с дизельным двигателем на 2 л. Автомобили, продаваемые на других рынках, отличались линейкой силовых агрегатов, которая наиболее щедро была представлена в Японии. Так на внутреннем рынке седьмое поколение «Toyota-Corolla» появилось с шестью бензиновыми и двумя дизельными двигателями, а также широким спектром их всевозможных вариаций. Подобным же образом дело обстояло с комплектацией салона и трансмиссией.

**1997 год. Восьмое поколение «Toyota-Corolla»: изящество в сочетании с экологичностью и безопасностью.**

Еще во время проектирования предыдущего поколения была сформулирована стратегия, направленная на формирование стандартов для последующих тойотовских моделей «Corolla», отличительными особенностями которых должны были стать гармония безопасности и экологичности. После снижения потребительского спроса на роскошь пришло желание получить простой и надежный автомобиль. В этой связи разработчики восьмого поколения уделили максимум внимания экологичности автомобиля, сократили издержки, снизив его массу, и акцентировали внимание на безопасности и надежности, оснастив автомобиль большим количеством подушек безопасности.

В 1995 году восьмое поколение «Toyota-Corolla» появилось на японском рынке. В очертаниях 110-кузова автомобиля явно угадывалась мировая тенденция к угловатости форм – ушла «пухлость» седьмого поколения. Японские конструкторы внесли изменения и в дизайн салона, а вот техническую «начинку» новинки решено было оставить без изменений.

В 1997 году восьмое поколение «Toyota-Corolla» было представлено американским и европейским потребителям, которые посетили Московский Международный автосалон. «Европейка» отличалась от японской версии характерным «глазастым» личиком. Принципиальных технических различий между европейской версией и японской не было, разве что в ряде незначительных мелочей.

В 2000 году производитель провел легкий рейсталинг: была изменена передняя светотехника, бампер и фальшрадиаторная решетка, что позволило представить публике слегка обновленную приборную панель. Автомобиль получил двухвальный двигатель 4ZZ-FE (1,4 литра, мощность 96 л.с.) с регулируемыми фазами газораспределения. Другие узлы и агрегаты решено было оставить без изменений.

**2001 год. Девятое поколение «Toyota-Corolla»: мировой стандарт XXI века.**

В основу разработок девятого поколения «Toyota-Corolla» была положена идея о «ценности нового века». Планировалось создать автомобиль-эталон, который бы мог диктовать мировые стандарты XXI века. Популярность «девяток» основана, в том числе, на удобном и изысканном интерьере, который позволяет ставить автомобиль в один ряд с самыми роскошными образцами. Японский производитель выпустил более 30 миллионов автомобилей, при этом уже в 36 раз продукт смог лидировать по количеству продаж на внутреннем рынке.

В конце лета 2000 года стартовали продажи японской версии «девятой» «Corolla». Внешне новинка получилась солиднее, чем ее европейская родственница. Она немного походила на гидромобиль «Toyota Prius». Сначала автомобиль выпускался с двумя типами кузова: седан и универсал («Fielder»), а затем был добавлен пятидверный хэтчбек.

Покупатель получил возможность выбрать седан или универсал с бензиновым двигателем «Beams» на 4 цилиндра объемом 1,3; 1,5 или 1,8 литра и мощностью от 88 до 136 л.с., оснащенный системой изменения фаз гидрораспределения. Хэтчбеку достался только двигатель объемом 1,5 литра и мощностью 110 л.с., а также силовой агрегат с усовершенствованной системой управления фазами гидрораспределения и высотой подъема клапанов, которой было достаточно для 190 л.с. Не стоит забывать и о 79-сильном дизельном двигателя с прямым впрыском топлива, крутящийся момент от которых передавался на колеса при помощи пяти- или шестиступенчатой «механики» и через адаптивный «автомат» Super EST.

Самые мощные версии девятого поколения «Toyota-Corolla» оснащены ABS, системой стабилизации VSC и системой-«автомат», позволяющей тормозить при движении на крутых спусках. Опциально автомобиль оснащался кожаным салоном, декоративными панелями «по дерево», навигационной системой с ТВ-монитором и прочими «наворотами».

**2006 год. Десятое поколение «Toyota-Corolla» (серия Е140, 150): точно в цель!**

В октябре 2006 года была анонсирована «Toyota-Corolla» десятого поколения. Были представлены две версии, которые отличались внешним дизайном и габаритами: «Corolla Axio» для внутреннего рынка и «Corolla Altis» для продаж в юго-восточном азиатском регионе. Автомобиль с кузовом универсал сохранил прежнее имя – «Corolla Fielder», для хэтчбека придумали новое – «Toyota Auris». Именно под этим именем модель узнали не только в Японии, но и на рынках Европы, Австралии и Океании.

Европейские тесты позволили «Toyota-Corolla» серии Е140 стать первым «пятизвездочным» автомобилем в сегменте С.

**2012 год. Одиннадцатое поколение «Toyota-Corolla» (серия Е160): легенда продолжается!**

В апреле 2012 года журнал «Car&Driver» разместил на своих страницах первые снимки международной версии одиннадцатого поколения «Toyota-Corolla». В начале 2013 года были показаны снимки «Toyota-Corolla» для американского рынка, в том числе представлен интерьер и перечислены некоторые факты, касающиеся двигателя ожидаемой новинки. Буквально через несколько дней на Североамериканском автосалоне был представлен концепт седана «Corolla Furia»». В феврале интернет-сообщество обсуждало шпионские фотографии автомобиля, а уже в апреле японский производитель поспешил заверить, что новая «Corolla» появится в 2013 году. В конце мая представители концерна подкрепили свои слова официальным изображением и более подробной информацией о новинке.

В мае 2012 года японский производитель на заводе «Central Motors» в префектуре Маяги начал выпуск одиннадцатого поколения «Toyota-Corolla» (серия Е160). На внутреннем рынке были представлены седан «Corolla Axio» и универсал «Corolla Fielder». Были также подтверждены слухи о выпуске гибридов, которые увидели свет в августе 2013 года. Гибридные версии «Corolla Axio» и «Corolla Fielder» получили гибридную силовую установку на полтора литра, как у «Toyota Prius C». Тесты показали, что топливный расход подобной установки составляет 3,03 литра на 100 километров.

С 10 августа 2013 года продажи автомобиля стартовали в России, а с сентября – на рынке Северной Америки. Американская версия «Corolla» чуть «вытянулась» в длину и ширину, при этом коэффициент лобового сопротивления был сокращен до 0,28. Базовая модель получила светодиодные ходовые огни, систему «Bluetooth Hands Free» и потоковое воспроизведение аудио-файлов. «Европейка» почти ничем не отличалась от своей американской подружки, кроме дизайна передней и задней части.

Было решено немного уменьшить габариты новинки, чтобы удовлетворить потребности удобной парковки и движения по узким дорогам. Автомобиль одиннадцатого поколения получил двигатель на четыре цилиндра объемом 1,3 или 1,5 литров с передним или полным приводом. Кроме этого, оба двигателя предлагались с пятиступенчатой «механикой» или с бесступенчатой CVT. Трансмиссия CVT присутствует только в полноприводной модели с двигателем на 1,3 литра. «Corolla Fielder» получила двигатель на четыре цилиндра объемом 1,5 или 1,8 литра с трансмиссией CVT. Первый двигатель установлен на передне- и полноприводную модель, второй – только на переднеприводной.

За недолгую историю своего существования одиннадцатое поколение «Toyota-Corolla» стало мировым лидером, как по количеству продаж, так и по популярности. Недаром «Toyota-Corolla» заняла почетное место в Книге рекордов Гиннеса и получила звание «Самой продаваемое в мире модели».