



Toyota Corolla (1974 - 1981)

Al lang geen groentje meer

Rij-impressie | In 1966 introduceerde Toyota de Corolla. De Corolla werd dankzij hoge kwaliteit tegen lage prijzen de volksauto van Japan. Dat concept werkte zelfs zo goed, dat de Corolla uiteindelijk ook buiten Japan te koop was. Met de derde generatie van de Corolla brak Toyota zelfs wereldwijd definitief door. Een kennismaking moet duidelijk maken waarom.

De eerste Corolla was overduidelijk in Japan voor de Japanse markt gebouwd. Toen Toyota tijdens de oliecrisis kansen voor de export zag, kwamen er ook steeds meer varianten van de Corolla. De derde generatie (1974 - 1981) was er als sedan, stationcar en de hier gereden "hardtop coupé". Die uitvoering, intern bekend als "E35", is nu de meest gewilde. Dat zit niet alleen in het elegantere lijnenspel, maar bijvoorbeeld ook in de stijlloze ramen. Zoiets is nu heel gebruikelijk bij "premium"-auto's, maar destijds een absoluut statussymbool.

"In vergelijking met een moderne Corolla stuurt dit antieke exemplaar met de precisie van een cruise-schip: de reactie op een koerswijziging is indirect, waarna het koetswerk kalm in de gewenste richting wendt"



Terwijl Europese auto's uit die tijd veel steviger ogen, is de Corolla rank en slank als een Japanse schone. De vormen zijn bijna organisch en de vormgevers strooien rijkelijk met chroom om het lijnenspel te accentueren. Toch zit er meer achter het lijnenspel dan alleen het ideaalbeeld van de vormgever, want dit is ook de eerste Corolla die in de windtunnel is getest.

Interieur

Aan de stoelen is te merken dat ook deze derde Corolla geheel in Japan is ontworpen, want de stoelen zijn gemaakt voor het Japanse postuur. Alhoewel de hoofdruimte goed is, komen de hoofddeunen zelfs in de hoogste stand nog niet tot de schouders van een hedendaagse Europeaan. De zit op de achterbank is ongebruikelijk diep en daarom is de hoofdruimte achterin nog beter dan voorin.



Nog een primeur voor de E35 (en "E30" sedan): dit is de eerste Corolla met veiligheidsgordels. Daarbij heeft deze auto een buitenspiegel, een verklikkerlampje voor een parkeerrem en een monoradio. En daarmee is de uitrusting besproken.

Rijden

Het hier gereden exemplaar komt uit de collectie van de Duitse Toyota-importeur en die auto verkeert in heuse concoursstaat. Ondanks de respectabele leeftijd staat er maar 3.200 km op de teller (3.300 km na onze proefrit). Dit oudje start daarom alsof het een fonkelnieuwe auto is, waarna de 1.2 "3K" liter benzinemotor tevreden pruttelt. Zonder enig drama zet de "Corolla Hardtop Coupé" zich in beweging en dat is best bijzonder voor een auto van deze leeftijd. Het is niet ongebruikelijk dat de redacteur speciale aanwijzingen krijgt bij het rijden met een klassieke auto.



Een toerenteller ontbreekt en dus moet op gevoel worden geschakeld. Met een vermogen van 56 pk / 83 Nm op een gewicht van 842 kg zijn de prestaties ook naar hedendaagse maatstaven redelijk. Het museumstuk mengt zich daarom moeiteloos in het verkeer. Het probleem zit in het remmen! Wat voor moderne auto's bijremmen is, is voor een oldtimer vaak al een noodstop. Afstand houden en anticiperend rijden is dus het devies!

Het stuurwiel is groot en dun als een hoepel. Moderne auto's reageren dankzij grote velgen, banden met lage wangen en een modern onderstel direct op de besturing. In vergelijking met een moderne Corolla stuurt dit antieke exemplaar met de precisie van een cruise-schip: de reactie op een koerswijziging is indirect, waarna het koetswerk kalm in de gewenste richting wendt. In de wetenschap dat dit een unieke auto is, is rustig gereden en toch volop genoten; 80 km/u is hard zat!



Conclusie

Met de komst van de derde generatie van de Toyota Corolla stegen de export-cijfers spectaculair. Japanse auto's wisten zich voortaan wereldwijd te bewijzen met een hoge kwaliteit tegen lage prijzen. Bovendien bood Toyota de Corolla aan als sedan, stationcar en coupé en ook daarmee wist de fabrikant een breed publiek te bedienen.

In vergelijking met andere auto's uit de tijd van de E35 voelt de Corolla fragiel. Dat heeft niets te maken met de staat van de "testauto", want die is zo'n vijftig jaar later als nieuw. Afgestemd op de voorkeur uit het thuisland is de bediening lichter en indirecter dan die van de concurrenten destijds.

In 1979 werd de Corolla E30 opgevolgd door de E70. Echter, deze derde generatie was zo geliefd dat er nog een extra facelift volgde waarna de auto tot 1981 in productie bleef. ■



Specificaties

Toyota Corolla (1974 - 1981)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	400 x 157 x 135 cm
Wielbasis	237 cm
Gewicht	842 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	l
Bandenmaat	155/80R13

Motor en prestaties



Motorinhoud	1166 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	56 pk @ 6000 rpm
Koppel	83 Nm @ 3800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	sec.
Topsnelheid	145 km/u
Verbruik stad	n.b.
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	gr. / km

Prijs

Prijs	€ 0,-
Prijs instapmodel	€ 0,-