

Historie do roku 1997

Další vývoj Toyoty lze nazvat japonským zázrakem. Už v roce 1969 byla Corolla prvním japonským vozem, jehož celková výroba převýšila milion kusů. V prosinci 1970 se představily první Celica a Carina. V lednu 1972 byla vyrobena desetimiliontá Toyota. Pátá generace Corolly z roku 1983 byla první s motory vpředu napříč a s předním pohonem. V roce 1984 překvapila Toyota sportovním kupé MR2 s motorem uprostřed před poháněnou zadní nápravou. Celica se dále vyvíjela, model s přeplňovaným motorem a stálým pohonem všech kol se od roku 1987 stal základem úspěšných soutěžních automobilů, které vítězily v mistrovství světa. Ve sportu se Toyota soustředila na rallye, ale přeplňované motory odvozené od dvoulitrových čtyřválců Celica se objevily také ve sportovních prototypch IMSA a ve vítězném voze slavného závodu do vrchu Pikes Peak. V devadesátých letech se firma vrátila k závodům sportovních prototypů s vozy vlastní konstrukce, poháněnými také speciálními osmiválci 3.2/3.6 Turbo a nepřepřňovanými desetiválci 3.5 RV10. Do závodů třídy GT nasazovala kupé Supra a ve spolupráci s týmem legendárního Dana Gurneye připravila vstup do prestižní formule Indy Car s vozy Eagle (1996) a Reynard (1997).

Padesátimiliontý automobil Toyota vyjel v lednu 1986, osmdesátimiliontý v září 1993 a devadesátimiliontý v září 1996. Pouze Ford a General Motors vyrobily více vozů. V USA však Toyota prodala přes 20 milionů automobilů. V Japonsku se automobily Toyota vyrábějí v závodech Motomachi (velké osobní, Picnic, RAV 4), Takaoka (Corolla, Tercel, Paseo), Tsutsumi (Carina/Corona, Camry, Lexus), Tahara (velké osobní, Celica, nákladní) a Honsha (nákladní, autobusy). Skupina Toyota sdružuje řadu dceřiných společností. V Japonsku k nim patří Toyota Motor Corporation (automobily, vysokozdvizné vozíky, motorové čluny, prefabrikované domky), Toyoda Automatic Loom Works (textilní stroje, vysokozdvizné vozíky, díly), Aichi Steel Works (železářny), Toyoda Machine Works (obráběcí stroje, autodíly), Toyota Auto Body (automobily, karoserie), Toyota Tsusho (obchod a finanční služby), Aisin Seiki (autodíly, šicí stroje), Denso (dříve Nippondenso, elektrické a elektronické autopříslušenství), Toyoda Boshoku (autodíly, čalounění, oděvy), Toyota CRDL (výzkumné středisko), Kanto Auto Works (automobily, prefabrikované domky), Toyoda Gosei (pryžové a plastové díly), Towa Real Estate (nemovitosti), Hino Motors (nákladní vozy a autobusy, podíl cca 11 %) a Daihatsu Motor (malé vozy, podíl 33 %). Vývoj automobilů, přizpůsobených jednotlivým světovým regionům, začal v roce 1976 lehkými užitkovými modely pro jihovýchodní Asii, které se tam montují s využitím domácích dílů. Jsou to Toyoty Tamaraw pro Filipíny a Kijang pro Indonésii, které záhy našly pokračovatele v dalších dílech světa. Odlišné modely se vyrábějí pro Evropu (např. Carina E, Corolla), Ameriku (např. Camry, Tacoma, Avalon), Japonsko (např. Crown, Celsior, Cresta, Corsa, Tercel, Soarer), Thajsko (Soluna, Corolla) atd. Původně pro USA a Kanadu vznikla řada luxusních vozů pod novou značkou Lexus, které se však už vyváží i do Evropy.

Toyota pracuje také na nových řešeních. Zážehový motor D4 s přímým vstřikem paliva se zkušebně montuje do sedanů Corona Premio pro japonský trh, objevil se vznětový motor s přímým vstřikem paliva systému Common Rail. Už od roku 1971 vyvíjí elektromobily a vloni zahájila produkci elektrických verzí RAV 4 EV pro domácí trh. Speciální elektromobil RaRa 10, napájený ze slunečních článků, vyhrál International Solar Car Rally v japonském Notu. Vízí budoucnosti jsou koncepční studie automobilů, představované na autosalonech. K posledním patří elektrický městský vůz EV 50, aerodynamický sedan AXV-V (s motorem D4 s přímým vstřikem), velkoprostorové vozy Raum a Raum II, hybridní sedan Prius s elektrickým a zážehovým motorem, lehký sportovní AXV-IV s dvoudobým motorem, sportovní roadster MRJ, terénní Moguls atd. Ve vývoji je také automatický systém řízení vozidel ASV (Advanced Safety Vehicle), který eliminuje chyby řidiče a zabraňuje kolizím.

Pro přeplňování motorů vyrábí Toyota turbodmychadla vlastní konstrukce už od roku 1982, výrobu vznětových motorů zahájila v roce 1957 pro těžké nákladní vozy a o dva roky později pro osobní automobily a od té doby vznikla řada typů s objemy 1500 až 6500 cm³. Vývoj se nezastavil a zkoušejí se nové dvoudobé motory se dvěma, čtyřmi a šesti válci v sérii S2 (zážehové) a S2 Diesel (vznětové). Toyota pracuje také na pohonu plynovou turbínou (v osmdesátých letech ji zkoušela ve sportovním kupé GTV a v autobusech Hino), elektrických pohonech a alternativních palivech pro pístové motory (metanol, LPG, CNG). Zkoušela dokonce rotační motory systému Wankel a Stirlingův teplovzdušný stroj (od 1981 vyvíjený v dceřiné společnosti Aisin).

Automobily Toyota se nevyrábějí jen v Japonsku, ale také v dalších třech desítkách zemí. Zahraniční montáž začala terénními vozy v Brazílii už v roce 1959, následovaly Jižní Afrika (1962), Austrálie (1963), Thajsko (1964), Nový Zéland a Peru (1967), Portugalsko a Malajsie (1968), Indonésie (1970), Trinidad a Tobago (1971), USA (1984), Kanada a Indie (1985), Tchaj-wan (1988), Filipíny (1989), Velká Británie

(1994), Argentina (1996), Vietnam (1997) a další země. Největší a nejvýznamnější továrny mimo Japonsko jsou v USA a ve Velké Británii, kde roční výrobní počty jdou do statisíců.