



Статус "Yaris" стал выше

Новое поколение тойотовской малолитражки

В 1999 году "Toyota" представила специально созданную для европейского рынка малолитражку "Yaris". Автомобиль привлекал внимание тем, что был компактнее своих прямых конкурентов ("Peugeot 206", "Fiat Punto" и т.д.) и снабжался простеньким 3-цилиндровым бензиновым мотором. Несмотря на это, покупатели прекрасно приняли компактную "Toyota". С каждым годом спрос на нее только увеличивался — редкий случай для автомобильного рынка. И вот, спустя шесть лет, японцы представили второе поколение "Yaris". Что из себя представляет деботант, журналистам предстояло выяснить на улицах Монако.

YARIS



Больше мощности

БОЛЬШИНСТВО автомобильных журналистов придерживаются правила идти от малого к большому. Иными словами, начинать знакомство с новой машиной надлежит с самого простого мотора, потом перейти к версиям помощнее и лишь напоследок опробовать самую

сильную модификацию. Так лучше понимать суть автомобиля.

Руководствуясь этим рассуждением, прошу организаторов теста ключи от стандартного "Yaris", снабженного литровым двигателем с тремя цилиндрами мощностью в 69 сил (у предшественника он развивал 65 л.с.).

— Такие версии уже все разобрали, — слышу в ответ

— Может, начнем с турбодвигательной модификации? — предложил коллега. Как-никак в ее распоряжении 90 "лошадей". Учитывая, что наш маршрут проложен по горам, такой мотор — то, что надо. К тому же дизель-то новый: у прежнего "Yaris" при тех же 1.4 л рабочего объема он выдавал на 15 л.с. меньше.

Услышав русскую речь, представитель "Toyota", не



особо церемонясь, выдал нам ключ от 87-сильного "Yaris 1.3".

— На российский рынок модель пойдет только с этим мотором. Вот ее и катайте.

Разместившись в салоне, обнаруживаю запуску на месте с выжатым педалью замка зажигания. Ах да, наша машина снабжена устройством "Smart Entry&Start". Благодаря ей при моем приближении "Yaris" сам разблокирует дверные замки. А чтобы запустить двигатель, пришлось лишь утопить (при выжатом сцеплении) на передней панели специальную кнопку, "Smart Entry&Start" — новинка для "Toyota". Даже на более крупные и солидные "Avenis" и "Camry" она не устанавливается.

— А мотора то почти не слышно, — прокомментируют коллег работу двигателя на холостых оборотах. Не зря toyотовцы акцентировали внимание на том, что по звукоизоляции салона "Yaris" превосходит большинство одноклассников.

Во время пресс-конференции японцы подчеркивают, что новинка превосходит конкурентов и по маневренности. Радиус поворота "Yaris" где-то на полметра меньше, чем у соперников. Это очень важное качество для городской машины. Ведь в условиях мегаполиса приходится совершать очень много перестроений и маневров в стесненных условиях. Я сам был поражен, когда мне удалось в один присест вырваться между плотно припаркованными автомобилями на стоянке аэропорта. Будь поменьше другая машина, алгоритм выезда с места стоянки был бы таким: "вперед-назад-вперед".

На ходу дивитесь за рекомендацию себя с са-

мой хорошей стороны. Благодаря фирменной toyотовской системе изменения фаз газораспределения "VVT-i" он позволял трогаться с места без подгазовки. Мотор легко выкручивался до 6,000 об/мин, не досажая при этом истинным воем в салоне. И лишь когда дорога ушла в горы, реакция двигателя на газ стала не столь живой: все же рабочий объем 1,3 л не особо велик для малолитражки.

За время поездки средний расход топлива составил 6,4/100 км. Отличный результат, учитывая, что темп движения был, мягко говоря, выше среднего, а моя машина была снабжена механической коробкой. На "Yaris" устанавливается также роботизированная трансмиссия (с ней потребление бензина еще более скромное), которую toyотовцы называют "MultiMode". Она может работать как в полностью автоматическом, так и в ручном режиме — водитель может последовательно переключать передачи, покачивая вперед-назад рычаг коробки.

...Далее маршрут вышел на длинный пустой прямой — и незаметно для себя разошелся до предельных 170 км/ч. По ощущению от вождения, компактная "Toyota" вплотную приблизилась к моделям голф-класса. А по безопасности "Yaris" даже не уступает машинам "семейной" сегмента. При проведении краш-тестов агентством "Euro-NCAP" японский дебютант заработал пять звезд, показав рекордные результаты (35 баллов). Это значит, что при серьезной аварии у водителя и пассажиров "Yaris" очень много шансов остаться живыми и невредимыми.



Пожалуй, самая запоминающаяся в классе интерьер. Особенно хороша сужающаяся к низу центральная консоль.



Задний диван разделен на две части в соотношении 60/40. Каждый половинка имеет продольную регулировку.



В боковых выемках консоли предусмотрено место для банок с напитками.

кой-нибудь очередной ящичек. Так, перед передним пассажиром расположено сразу три (!) "бардачка". Один — на традиционном месте, второй — в верхней части передней панели, а третий (и самый маленький) — рядом с дверью. Точно такой же находится в районе левой двери. Кроме того, в распоряжении водителя есть объемный ящик над рулевой колонкой.

Приборная доска, как и у прежнего "Yaris", находится в центральной части передней панели. Скорость движения, обороты двигателя и уровень топлива в баке водитель увидит не по традиционным шкалам, а по электронным приборам.

Самая эстетически привлекательная деталь в салоне — стильная, сужающаяся к полу центральная консоль. В верхней ее части находится стереосистема с CD-приводом, а в нижней — расположенное друг под другом три круглых регуляторов климатической установки. Причем в боковых частях консоли сделаны очень удобные выемки, в которых легко приоткрыть, к примеру, по банке газировки.

Качество отделочных материалов — обычное для этой и декоративными вставками "под алюминий". Зато к качеству сборки придраться трудно. Швы и зазоры между элементами интерьера минимальны. В чем в 4-й, а в культуре производства "Toyota" всегда была на высоте.

По размерам салона новый "Yaris" конкурирует с автомобилями голф-класса, а по практичности — с микроминивэнами.

Больше простора

ПЕРВОЕ, на что обращать внимание, когда оказываешься внутри "Yaris", — весьма просторный для малолитражки салон. Места хватает и на передних креслах, и на задних. Причем, если прежде пассажиры "галерки" вынуждены были мириться с центральным туннелем на полу, то на дебютанте его не стало. За счет высокого кузова расстояния от головы до потолка — предостаточно. Вообще, если бы не одно "но", то по простору "Yaris" можно смело ставить на одну ступень с моделями голф-класса. И это "но" — недостаточная ширина лужо. "Чувство локтя" все же напоминает, что находишься в малолитражке.

Высокая практичность — еще одно достоинство этой "Toyota". Места корзинки! Мест, где можно разложить вещи, здесь в

избытке. Объем багажника в сравнении с первым поколением модели увеличен на треть. Если положить много, то можно скинуть вперед задний диван (угол наклона его спинки регулируется) на 15 см. В случае, когда и этого окажется недостаточно, нажав на специальный рычажок, складываешь сиденье с полом спинки задних кресел. И тогда в "Yaris" легко поместится, скажем, стиральная машина. Недаром toyотовцы сомневаются, стоит ли им делать на базе дебютанта микроминивэн "Verso". Ведь их новая малолитражка по практичности не сильно уступает такому роду машин. А объемные лужокие модели — превосходит.

В салоне "Yaris" обнаружилась целая куча разнообразных емкостей под необходимость в повседневной жизни мелочушку. И то и дело наткнешься на я-



На российском рынке компактная "Toyota" будет продаваться исключительно с 1,3-литровым 87-сильным двигателем.

Больше цена

ВСКОРЕ после дебюта "Яриса" первого поколения машина начала продаваться на российском рынке. Но похвастаться успехом у покупателей тойотовская малолитражка так и не смогла. И все потому, что за литровый хэтчбек была выставлена цена, сопоставимая с более крупной и мощной "Corolla". При этом в сегменте В, в котором выступала "Yaris", были модели куда более доступные и потому — популярные. Неудивитель-

но, что вскоре маленькая "Toyota" исчезла из дилерских прайс-листов. За прошедшие шесть лет ситуация на нашем автомобильном рынке кардинально изменилась. Во-первых, его емкость многократно увеличилась. Во-вторых, стала другой его структура. Если раньше большая часть проданных иномарок приходилась на дорожные внедорожники и крупные седаны, то теперь большая часть сбыва приходится на автомобили гольф-класса и малолитражки. Причем



Трехдверный вариант на российский рынок поставляться не будет.

в сегменте В теперь предлагаются не только доступные модели ("Hyundai Getz", "Chevrolet Aveo" и т.д.), но и весьма дорогостоящие ("Mercedes-Benz A-класса", "Mini"). К тому же последняя группа постепенно расширяется. Только за последний год на рынок вышли "Peugeot 1007", "Renault Modus", "Honda Jazz", цены на которые сопоставимы со стоимостью моделей гольф-класса. Почему? Потому, что производитель позиционирует их в сегменте "премиум". Дес-

кать, эти машины предназначены для особого потребителя, которого цена интересует меньше, чем эксклюзивность. Только вот эксклюзивностью в этом случае, на мой взгляд, и не пахнет. Ведь элитный товар производится в малом количестве и только люкс-марки. А неречесленные бренды при всем моем уважении к ним не относятся. К чему я это? К тому, что тойотовцы намерены предложить "Yaris" именно как машину класса "премиум". Мол,

она будет вторым или третьим автомобилем для живущей в крупном городе богатой семьи. С марта следующего года "Toyota" будет продавать дебютанта по цене (более \$17.000), примерно равной известной всем модели "Corolla". Базовое оснащение — сопоставимое: ABS, четыре подушки безопасности, кондиционер, электроприводы передних стекол и боковых обогреваемых зеркал, CD/MP3-проигрыватель с шестью динамиками, централь-

ный замок, бортовой компьютер. Цена более богатой версии (плюс три подушки безопасности, система "Smart Entry&Start", климат-контроль, противотуманные фары, литые колесные диски, трансмиссия "MultiMode") превысит \$20.000. На мой взгляд, "Corolla", которая и мощнее, и просторнее, выглядит более логичной покупкой.

Юрий ТИМКИН,
фото автора
и фотостудии производителя
Монако — Москва

Краткая техническая характеристика

"Toyota Yaris"

Габаритные размеры, см	375x169,5x153 см
Двигатель	рядный, 4-цил., 1,3 л
Мощность	87 л.с. при 6.000 об/мин
Крутящий момент	121 Нм при 4.200 об/мин
Максимальная скорость, км/ч	170 км/ч
Раезон 0-100 км/ч, с	11,5 (13,1) с
Средний расход топлива, л/100 км	6 (5,8) л/100 км
Запас топлива, л	42 л

* Данные для версии с трансмиссией "MultiMode".