КЛЮЧИ ОТ ГОРОДА

Сергей Канунников. Фото автора и «Тойота»

Легкое нажатие кнопки, и двигатель затих – двухдневное общение с «Тойотой-Ярис» подошло к концу. Уже шагнув в сторону аэровокзала, понимаю: что-то не так. Ах да, ключ от автомобиля остался у меня в кармане! Вернее, не ключ, а брелок с двумя кнопками – потому и забыл. Эдакие «штучки» плохо вяжутся с компактной машинкой, ведь совсем недавно им удивлялись на моделях представительского класса. «Умный» брелок – далеко не единственная особенность нового «Яриса», с помощью которой фирма намерена подобрать ключи ко многим крупным городам мира, в том числе российским.

К АВТОРИТЕТАМ БЕЗ ПИЕТЕТА

Представлять компактный, европейского B-класса автомобиль на французском Лазурном берегу – довольно смелое решение. Первая поездка – в Монако, где минут за пять нетрудно встретить «Бентли», пару «феррари» и с полдюжины «порше». Впрочем, даже в здешнем автопарке преобладают компактные модели. А уж среди них «Ярис», заметно подросший по сравнению с первым поколением (в длину на 110, в ширину на 30 мм), не затерялся. У него и «лицо» очень серьезное: анфас машина напоминает даже не «Короллу», а «Авенсис». Такой облик понравится тем, кто считает, что даже компактный автомобиль не должен выглядеть игрушкой для дошколят.

До чего удобно садиться! Благодаря большой двери и грамотно сделанному проему оказываешься в кресле раньше, чем понимаешь, как это сделал. Далеко не каждый автомобиль классом выше порадует таким сиденьем: достаточно просторным, но хорошо удерживающим тело. При этом боковины не слишком высоки, потому для посадки за руль не понадобится гибкость акробата. Осталось отрегулировать рулевую колонку по высоте и длине и нажать кнопку Start.

Я не большой поклонник приборов, вынесенных на середину панели, но к «тойотовским» привык быстро, благо светятся они мирволюбивым зеленым. Дизайн салона – не откровение, но вполне добротен. Увы, исполнение далеко от идеала, что для «Тойоты» неожиданно. Панели дверей подогнаны кое-как, крышка вещевого ящика топорщится. Быстро иду к соседней машине: в ней

Увеличить погрузочную площадь можно, складывая и сдвигая на 150 мм задний разрезной диван.

Панель приборов – в стиле техно. Версия с кондиционером, а не климатической установкой (на фото) отличается лишь деталями.

примерно то же самое. Может, спешка коснулась предсерийных образцов?

ДИАЛОГ С «МУЛЬТИКОМ»

Рычаг коробки – в положение E: ведь это, строго говоря, не «автомат», а механическая коробка с электронным управ-

ПО БАЗОВОМУ ОСНАЩЕНИЮ, КОМФОРТУ, УПРАВЛЯЕМОСТИ «ТОЙОТА-ЯРИС» СОПЕРНИЧАЕТ С МОДЕЛЯМИ СЛЕДУЮЩЕГО КЛАССА. ПРАВДА, И ПО ЦЕНЕ ТОЖЕ.

«Ярис» унаследовал черты старших моделей, поэтому отлично узнаешь с любого ракурса.

лением. Такие часто называют роботизированными, на языке «Тойоты» – Multi Mode. Потихоньку выползаю со стоянки на оперативный простор, давлю педаль, и… ничего не происходит. Наконец-то мотор набирает обороты и включается вторая. Пробую еще раз: по субъективным ощущениям, пока растягивается невидимая «резинка» и коробка переходит на следующую передачу, проходит около секунды!

Поддерживать ритм автострады и то трудно без привычки, а в горах мы с «Ярисом» откровенно мешаем догоняющим. Выходя на прямую из крутого поворота, жду вместе с раздраженными водителями, пристроившимися сзади, когда же модный агрегат соизволит подтянуть передачу пониже. Все! Хватит издеваться, рычаг – в ручной режим. Совсем другое дело: задержка на разгоне минимальная, перед поворотом включаю вторую и уверенно набираю скорость на прямой. Ведь 87 сил, особенно если не опускать оборо-

МЕШКИ И КЛЕТКИ

Проектируя «Ярис» второго поколения, конструкторы, разумеется, немало сил и времени потратили на безопасность. Колдовали над «клеткой» кузова, призванной принять и распределить энергию фронтального или бокового ударов, упаковывали в компактный кузов подушки безопасности. В стандартной комплектации их четыре. В качестве опции можно получить еще и боковые шторки, и (впервые в машинах B-класса) мешок, защищающий колени водителя.

После компьютерных тестов «ярисы» нещадно били в реальных: о неподвижные препятствия и своя лоб в лоб и лоб в бок с солидным «Лексусом». В результате автомобиль уже получил максимальные 5 звезд в тесте EuroNCAP за фронтальный удар и довольно высокие оценки за «дружелюбие» к детям и взрослым пешеходам.

Мечта барахольщика! В «Ярисе» три больших вещевых ящика, два – маленьких, а еще, конечно, карманы в дверях.

Если обеспечить максимум простора задним пассажирам, багажу останется совсем немного места.

ты ниже 3000, машинке вполне хватает, главное – приложить их вовремя.

По-моему, 600 долларов сверху по сравнению с обычной коробкой «мультик» не стоит. Эта штука имеет право на существование разве что в тихих, дисциплинированных и обязательно равнинных западно-европейских городах, но не в российских с нервным, рваным ритмом движения.

ЧЕРТЫ ВУНДЕРКИНДА

Создатели «Яриса» постоянно подчеркивают: автомобиль нацелён на верхнюю строчку по продажам в своем секторе и даже готов потягаться за симпатии покупателей с моделями следующего класса.

Для этого есть предпосылки. Конструктивных откровений в «Ярисе» не найдете, зато известные решения грамотно и тщательно доведены. Небольшой автомобиль уверенно стоит на дороге, почти не кренится в крутых поворотах. Плата за примерное поведение – разумеется, жестковатая подвеска. Рулевое управление с электроусилителем – очень чувствительное, более чуткое, чем на большинстве машин этого класса. Ход педали тормоза мог быть чуть поменьше. Но в целом эффективность нормальная. Кстати, устройство экстренного дотормаживания – в базовой комплектации.

Маневренность у «Яриса» отменная. Показатель из характеристики – радиус разворота 4,7 м – производит заметно меньшее впечатление, чем реальные маневры на узеньких улочках Монако. Всякий раз удивлялся: неужели действительно умещусь?

Ну, а каково за спинками передних кресел? Конечно, чудес не бывает – нормально, не более. Третьего на диван пускать не хочется. Если пытаться увеличить багажник, сдвинув сиденье вперед (иначе можно увезти две-три не самые большие дорожные сумки), комфортно усядутся разве что дети. Правда, можно комбинировать: задний диван не только раскладывается, но и сдвигается по частям.

Базовая комплектация «Яриса» богаче, чем у большинства одноклассников: электроприводы передних стекол, кожаный руль с кнопками управления аудиосистемой с CD и MP3, кондиционер, система стабилизации и иные устройства для комфорта и безопасности. Но и цены – совсем не детские. В России пятидверный «Ярис» с 1,3-литровым бензиновым мотором (иных версий, в том числе с 1,4-литровым 90-сильным дизелем, у нас продавать не будут) обойдется в $17 390. За роботизированную коробку – еще 600. Ну а за топ-версию на легкосплавных колесах, с климат-контролем, дополнительными подушками безопасности и тем самым умным ключом-брелоком (smart key) попросят уже $20 450.

Словом, борьба за ключи от российских городов для «Яриса» легкой не будет. Окончательного ответа маркетологи ждут от молодых энергичных дам: именно на их интерес «тойоты» рассчитывают в первую очередь. А подарок они смогут получить уже в марте, когда в Россию придут первые «ярисы». □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	TOYOTA YARIS		
	1,0	1,3	1,4 D-4D
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	3750		
ширина	1695		
высота	1530		
база	2460		
колея спереди	1470		
сзади	1460		
Радиус поворота, м	4,7		
Снаряженная масса, кг	1030	1055	1155
Полная масса, кг	1440	1480	1525
Время разгона 0–100 км/ч, с	15,7/16,9*	11,5/13,1*	10,7/11,8*
Макс. скорость, км/ч	155	170	175
Топливо	АИ-95		ДТ
запас топлива, л	42		
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	4,9/4,9*	5,3/5,3*	4,0
городской цикл	6,4/6,0	7,2/6,7	5,4
смешанный цикл	5,4/5,3	6,0/5,8	4,5
Кузов			
Количество дверей	5		
мест	5		
Объем багажник (VDA), л	272–363/737–1086		
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	12	16	8
Рабочий объем, см³	998	1296	1364
Степень сжатия	10,5	11,0	17,9
Мощность, кВт/л.с.	51/69	64/87	66/90
при об/мин	6000	6000	3800
Крутящий момент, Н·м	93	121	190
при об/мин	3600	4200	1800–3000
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5/A5		
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	упругая поперечная балка		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	барабанные	дисковые	
Размер шин	165/70R14	185/60R15	

*С механической/автоматической коробкой передач