

**Читайте
в номере:**



ГОРЯЧИЕ НОВОСТИ

YARIS, RAV 4, IQ. 2

ПРЕЗЕНТАЦИЯ МОДЕЛИ

TOYOTA AVENSIS – НОВОЕ КАЧЕСТВО ДВИЖЕНИЯ 4

ТЕСТ-ДРАЙВ

ЭТА МАШИНА СТОИТ СВОИХ ДЕНЕГ! 12

МОДЕЛЬНЫЙ РЯД

АВТОМОБИЛИ МАРКИ TOYOTA
В АВТОЦЕНТРЕ ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА 16

ИЗ ИСТОРИИ TOYOTA

Для Америки – Генри Форд,
для Японии – Киширо Тойода 18

CONCEPT-CAR

FINE-T: АВТОМОБИЛЬ КАК ЧАСТЬ ЭКОСФЕРЫ. 21

Наши люди

Виктор Логинов: от «жигулей» до «тойоты». . . 22

«ЛЕВЫЙ» И «ПРАВЫЙ» РУЛЬ...

Что делать и как жить дальше? 23

АВТОФОРУМ

«TOYOTA» НА МОСКОВСКОМ
МЕЖДУНАРОДНОМ АВТОСАЛОНЕ 2008 24

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

«TOYOTA» В ЕВРОПЕ И РОССИИ 27

Улыбка на дороге

Юмор «ВТ». 28


№1 • 2008

*Иллюстрированный журнал
об автомобилях марки «Тойота»*



Мнения авторов публикаций и редакции могут не совпадать.

Рукописи не рецензируются и не возвращаются.

За содержание материалов, помеченных знаком , редакция ответственности не несет.

Адрес редакции и издателя: 344012, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Ивановского, 38/63, литер Б, 9-й этаж, тел. (863) 220-38-27, факс (863) 297-26-17, e-mail: vash-avto@aaanet.ru. Тираж - 999 экз.

Отпечатано в типографии «Лаки пак».

Главный редактор – Дмитрий Нефёдов.
Дизайн и верстка – издательский центр «Профпресс».
Обозреватель – Олег Махота.
Редактирование и корректура – Андрей Пантелеев.
Отдел рекламы – (863) 220-38-27.

Редакция выражает благодарность автосалону **Тойота Центр Ростов-на-Дону** за помощь, оказанную при подготовке номера. При подготовке некоторых текстов были использованы материалы портала www.toyota.ru



Спортивный RAV4

Компания Toyota представила спортивную версию компактного внедорожника RAV4, получившую приставку в названии SR180.

Внешне отличить «эсклюзивный» кроссовер можно по затемненным передним фарами и новым 18-дюймовым дискам. В салоне появилась «продвинутая» аудиосистема, система круиз-контроля, па-

норамная крыша с электроприводом и система помощи при парковке.

Под капотом новинки установлен 2,2-литровый турбодизель мощностью 177 л. с. и 400 Нм. Полноценно реали-

зовать весь потенциал мотора поможет 6-ступенчатая механическая коробка передач и система полного привода.

В Европе Toyota RAV4 SR180 будет стоить от 29 тыс. евро.

Toyota iQ

Представители компании Toyota официально объявили о начале продаж новой модели iQ.



В ноябре текущего года компактный автомобиль появится у дилеров в Японии, а в январе будущего года новинку начнут продавать на территории Европы. Будет ли машина поставляться на российский рынок, пока неизвестно.

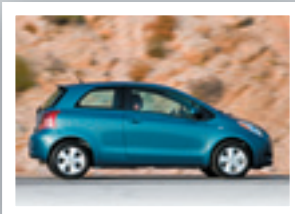
Toyota iQ станет самым экономичным автомобилем в линейке марки после модели Prius. Покупателям предложат новинку с тремя разными двигателями – бензиновыми объемом 1,0 и 1,3 л, а также с 1,4-литровым дизелем.

Ежегодно компания намерена продавать по 100 тыс. автомобилей iQ.

По материалам autonet.ru

Yaris NEW

Руководство марки Toyota объявило цены на обновленную модель Yaris 2009-го модельного года. В Европе стартовая цена новинки — 12 205 долларов.



Обновленная Toyota Yaris будет доступна с тремя типами кузовов – трех- и пятидверный хэтчбэк, а также седан. Под капотом окажется 1,5-литровый четырехцилиндровый мотор мощностью 107 л. с., работающий в паре с механической коробкой передач. Кроме того, будет доступна модификация с «автоматом».



Водородный автомобиль

Инженеры компании Toyota приступили к разработке нового автомобиля, работающего на водородном топливе.

Новинка, получившая название Toyota FCHV-adv, будет обладать новой силовой установкой, способной работать при температуре -30 °С.

Стоит отметить тот факт, что Toyota FCHV-adv получает топливные ячейки улучшенной производительности.

На одной зарядке машина сможет проехать 830 км, в то время как предшественник мог преодолеть не многим более 330 км.



Кроссовер Toyota RAV4 получит новый мотор

Популярный кроссовер Toyota RAV4 2009 модельного года получит новый мотор объемом 2,5 л мощностью 180 л. с.

Этот двигатель придет на смену устаревшему агрегату объемом 2,4 л. В паре с новым мотором будет работать либо механическая, либо автоматическая коробка передач. Стоимость машины увеличится в среднем на 350 долларов. В США переднеприводная версия будет стоить от 22 тыс. долларов, а полноприводная – от 27 тыс. долларов. В России новинка будет значительно дороже.



Грядет парижский автосалон

По данным toyota.ru

Во время автосалона состоится мировая премьера нового поколения Toyota Avensis. Второй премьерой станет серийная версия новой модели iQ – компактного городского автомобиля Toyota. Также будет презентован новый представитель модельного ряда компактных кроссоверов – полноприводный Urban Cruiser с дизельным двигателем D-4D объемом 1,4 литра. Стенд Тойота расположен в зале 4 выставочного центра.

Отчет об автосалоне – читайте в следующем номере «ВТ»

Воплощая решения Mobile Media в жизнь



СОВЕРШЕНСТВУЙТЕСЬ

Если Вас не устраивает качество вашей штатной аудио- или видеосистемы, наша компания может предложить установочный комплект (рамки, переходники, интерфейсы) для установки более качественных и усовершенствованных аппаратов, с функциями GPS/DVD/MP3/Bluetooth. При этом существуют готовые решения для сохранения функции Multi-руль.

ВСЕ В ОДНОМ

Мы предлагаем все варианты развлечений – пассажиры будут довольны в течение всей поездки. По Вашему желанию в одном устройстве могут быть объединены: GPS-навигация, DVD, TV, CD, MP3, Bluetooth, а также работать с другими источниками – даже с видеofilmami с плеера iPod. А наш модельный ряд мониторов для установки на потолке и в подголовниках гарантирует, что Ваши пассажиры останутся довольны.

ОСТАВАЙТЕСЬ НА СВЯЗИ

Простейший способ интегрировать плеер iPod в стереосистему автомобиля и получить поддержку телефона Bluetooth. Устройство eX-10 позволяет с легкостью подключить плеер iPod к штатной стереосистеме автомобиля – обеспечивая встроенную поддержку телефонов Bluetooth, полное управление плеером iPod, включая быстрый поиск, и стильный дисплей, устанавливаемый на приборной панели.

ПОРАЗИТЕ СВОИХ ПАССАЖИРОВ

Не дайте детям соскучиться – к Вашим услугам полный модельный ряд мониторов, которые можно подключить практически к любому источнику сигнала.

БЕЗОПАСНОЕ И УВЕРЕННОЕ ВОЖДЕНИЕ

Наша компания предлагает широкий модельный ряд продуктов, обеспечивающих комфорт и безопасность вождения. Система с камерой заднего вида всегда поможет припарковаться в сложных условиях.

РЕГИОНАЛЬНЫЙ ДИЛЕР ALPINE В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ И РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

AS АВТОСТИЛЬ
аудио видео системы

тел.: (863) 220-94-50, 220-43-28

www.avtostyle.ru

Toyota Avensis – НОВОЕ КАЧЕСТВО ДВИЖЕНИЯ

В **Toyota Avensis** воплощено все то, что вдохновляет и ценится в дизайне европейских машин. Короткие свесы и низко расположенный центр тяжести придают автомобилю устойчивость, а приподнятые боковые линии и контур крыши обеспечивают дополнительный простор в салоне для водителя и пассажиров.



Характерное исполнение передней части автомобиля – с бампером и решеткой радиатора – визуально подчеркивается гармонично вписывающимся блоком фар.

Благодаря выверенной аэродинамике кузова **Toyota Avensis** коэффициент аэродинамического сопротивления для седана – 0,28, а для универсала – 0,29.

Ниши и карманы для мелких предметов оснащены резиновыми накладками, поглощающими шум от перемещения их содержимого.



Тщательная продуманность дизайна интерьера видна во всем. Очертания панели приборов плавно перетекают в линии дверных панелей. Стойки обиты тканью, гармонирующей с отделкой салона.

Сиденья специальной эргономичной формы прекрасно поддерживают сидящего, а их высокое расположение зна-

чительно облегчает посадку и высадку из автомобиля. Следует отметить, что столь привлекательным дизайном обладают все модели **Toyota Avensis**.

Выбираете ли вы утонченный, **динамичный седан** или **многофункциональный универсал** – ощущение благородного величия всегда сопутствует вашему выбору.

Первый взгляд

Когда вы садитесь в автомобиль, то понимаете, что **Toyota Avensis** спроектирован с особым тщанием и любовью. Совершенная эргономика позволяет полностью сосредоточиться на дороге и получать удовольствие от вождения.



Свежие и цветковые решения и виды отделки, а также три варианта комплектации делают авто **Toyota Avensis** еще более изысканным.

Как только вы почувствуете мощь двигателя, у вас не останется сомнений, что **Toyota Avensis** создан для людей и людьми, которые любят путешествовать на автомобиле.

Дизайн

Есть много способов движения вперед, но лишь немногие из них позволяют сделать это так же удобно и легко, как **Toyota Avensis**.

Взбираетесь ли вы на крутые склоны или просто едете по дороге, **Toyota** предлагает передовые технологии и высочайший уровень комфорта, чтобы сделать путешествие

говорит о том, что вас ждет динамичное и комфортное вождение.

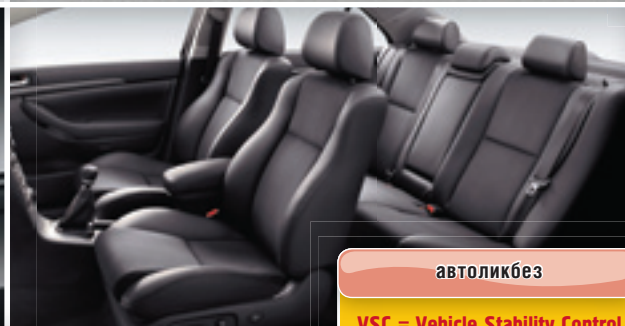
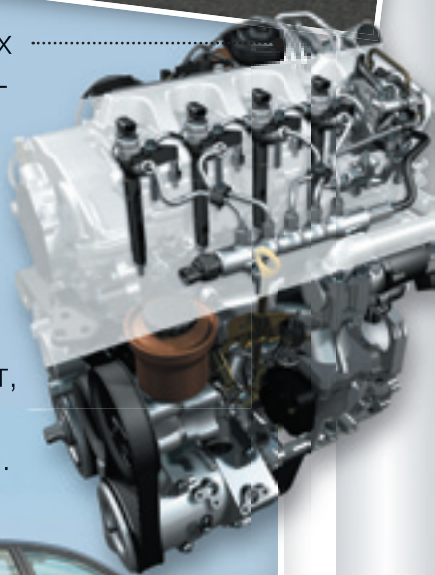
Почувствуйте гостеприимство салона **Toyota Avensis**. Ощущение уюта усиливается благодаря высококачественным материалам отделки. Интерьер представлен в двух цветовых гаммах: классический темно-серый или светлый элегантный серовато-бежевый цвет.

Toyota Avensis предлагается в трех комплектациях: **Toyota Avensis «Терра»**, **Toyota Avensis «Сол»** и **Toyota Avensis «Люкс»**.

Все автомобили **Toyota Avensis** отличаются просторным салоном, а **Toyota Avensis** с кузовом «универсал» не знает себе равных, когда речь заходит о вместимости и возможностях использования багажного отделения.

Задние сиденья, сдвигаются и складываются в соотноше-

Из трех бензиновых двигателей с системой VVT-I, каждый из которых дарит удовольствие от вождения и имеет низкий расход топлива, вы всегда можете выбрать тот, который более всего подходит вам.



как можно интереснее и легче. Один взгляд на этот автомобиль – и вы предвкушаете удовольствие от управления им. Элегантная решетка радиатора, чуть скошенные фары и задние фонари, боковые зеркала заднего вида со встроенными указателями поворота и специально разработанные легкосплавные диски – все го-

нии 60:40. Сложенные сиденья образуют большую плоскую поверхность, а объем багажного отсека увеличивается до 1500 л. Этого более чем достаточно для размещения, например, велосипеда и многих других предметов. Но даже при поднятых сиденьях объем багажного отделения **Toyota Avensis** довольно велик.

Динамика

Какой бы из двух типов кузова и трех бензиновых двигателей с системой VVT-I вы ни выбрали, **Toyota Avensis** способен дать многое, и особенно тем, кто разделяет нашу страсть к вождению.

Все двигатели прекрасно сочетают производительность

автоликбез

VSC = Vehicle Stability Control

Система курсовой устойчивости

Автоматически срабатывает после того, как улавливает занос из-за резкого поворота руля или недостаточного контакта со скользкой дорогой. Подтормаживая то или иное колесо и изменяя крутящий момент двигателя, она выводит автомобиль из заноса и помогает водителю стабилизировать траекторию движения.



с экономичностью работы. Три мощных бензиновых двигателя, включая два с непосредственным впрыском топлива, имеют мощность от 129 до 163 л. с. по DIN.

Благодаря передовым технологическим решениям бензиновых двигателей **Toyota Avensis** с непосредственным впрыском топлива идеальное сочетание мощи, разгонной динамики, экономии топлива и снижения токсичности отработавших газов обеспечивается при любом стиле вождения. Все бензиновые двигатели **Toyota Avensis** оснащены системой VVT-I, а двигатели объемом 2,0 и 2,4 литра оснащены также системой **непосредственного впрыска топлива**.

Подвеска

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА. В стойках Макферсона передней подвески предусмотрены усиленные амортизаторы

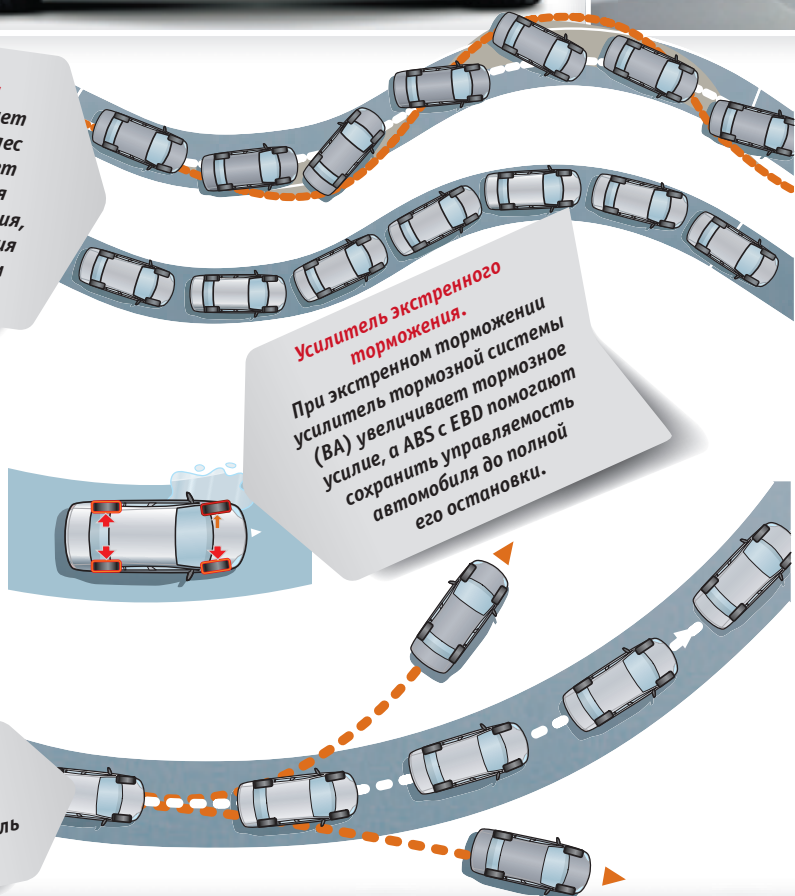
и стабилизаторы поперечной устойчивости, повышающие комфортность поездки и точность рулевого управления.

ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА. Рычаг стабилизатора поперечной устойчивости, установленный в независимой задней подвеске с двойным рычагом, сокращает время реакции подвески и повышает устойчивость автомобиля на поворотах.

Система курсовой устойчивости VSC помогает справиться с боковым заносом и сохранить контроль над автомобилем.

Антипробуксовочная система TRC обнаруживает пробуксовку ведущих колес и автоматически снижает мощность двигателя для устранения проскальзывания, а также для восстановления сцепления шин с дорожным покрытием.

Усилитель экстренного торможения. При экстренном торможении усилитель тормозной системы (ВА) увеличивает тормозное усилие, а ABS с EBD помогают сохранить управляемость автомобиля до полной его остановки.





Коробка передач

Превосходная управляемость и плавный ход за счет использования 5-ступенчатой механической, 4- или 5-ступенчатой автоматической трансмиссии, устанавливаемых на модели **Toyota Avensis**, обеспечивают высочайшую маневренность без ущерба для комфорта водителя и пассажиров, и соответствуют вашему стилю вождения. На автомобилях с 2,4-литровым двигателем и системой **VVT-I** устанавливается усовершенствованная 5 ступенчатая автоматическая коробка передач с возможностью последовательного переключения, позволяющая вручную переключать передачи в соответствии с вашим стилем вождения.

Аэродинамика

Передний спойлер и бампер, а также нижняя часть ку-

зова, прикрывающая топливный бак, сконструированы так, чтобы улучшить аэродинамические характеристики автомобиля. В результате коэффициент лобового сопротивления у седана составляет 0,28, у универсала – 0,29. Использование нового звукоизоляционного материала **Ultra Light Concept (ULC)** не только уменьшает дорожный шум, но и снижает массу автомобиля, а следовательно, и расход топлива.

Комфорт

Сиденье водителя регулируется по 10 направлениям, а рулевая колонка – по наклону и вылету, что позволяет водителю принять наиболее удобное положение для управления автомобилем. Сиденье водителя



также может иметь регулировку поясничной поддержки, уменьшающую напряжение мышц спины. Передние сиденья оснащены электрообогревом, для управления которым предусмот-



Новейшее оборудование и высочайшее качество отделочных материалов превращают управление автомобилем **Toyota** в поистине неповторимое наслаждение.

рены реостаты¹. Кроме того, **Toyota Avensis** оборудован обязательной для автомобилей премиум-класса регулируемой пассажирского сиденья по высоте¹.

Технологии

Устройство автоматического регулирования уровня сигнала (**ASL**) в аудиосистеме изменяет громкость и частоту звука в зависимости от скорости автомобиля и уровня шума, позволяя вам наслаждаться качественным звучанием из восьми динамиков, размещенных в салоне. Система может воспроизводить файлы в формате MP3 и WMA на компакт-дисках и имеет удобные органы управления на рулевом колесе. Благодаря всему этому прослушивание музыки становится истинным наслаждением. Кроме того, в базовую комплектацию входит двухзонный кондиционер. Компрессор климатической установки с переменной производительностью оптимизирует потребление энергии в соответствии с необходимостью и условиями езды и, таким образом, снижает расход топлива. Показания с панели приборов с системой подсветки **Optitron** прекрасно читаются, особенно в темное время суток. На информационный дисплей также выводятся показания о расходе топлива, средней скорости и общем пройденном расстоянии.

Безопасность

«Спокойствие» также входит в стандартную комплектацию **Toyota Avensis**. Независимая комиссия Euro NCAP, поддерживаемая европейски-



ми странами, а также организациями автолюбителей и потребителей, и оценивающая уровень безопасности новых автомобилей, присвоила **Toyota Avensis** рейтинг «5 звезд», соответствующий высшей степени безопасности.

Передние вентилируемые и задние дисковые тормоза в сочетании с системами **BA** и **ABS с EBD** обеспечивают неизменно эффективное, уверенное и предсказуемое торможение автомобиля.

Система курсовой устойчивости (VSC) срабатывает при обнаружении заноса, возникающего в результате резкого поворота руля или при недостаточном сцеплении шин со скользкой дорогой. Под-



¹ В зависимости от комплектации.



варианты цвета отделки салона

Преднатяжители ремней безопасности.
Передние ремни безопасности с преднатяжителями и ограничителями усилия снижают вероятность травмирования грудной клетки

Поглощение энергии удара при столкновении
Кузов Avensis превосходно защищает пассажиров при боковом столкновении.

Сиденья с технологией предотвращения травмирования
при резком движении головы при ударе автомобиля сзади. Конструкция передних сидений WIL сводит к минимуму риск получения травмы при внезапном резком движении головы при ударе сзади на низкой скорости.

тормаживая то или иное колесо и изменяя крутящий момент двигателя, система восстанавливает сцепление шин с дорогой и помогает водителю стабилизировать траекторию движения автомобиля. **VSC** входит в стандартную комплектацию всех автомобилей **Toyota Avensis**.

Все автомобили **Toyota Avensis** оборудованы фарами прожекторного типа, которые превосходно освещают дорогу и повышают безопасность движения в темное время суток. **Toyota Avensis** – первый в Европе автомобиль с подушкой безо-

автоликбез

EBD = Electronic Brake-Force Distribution

Система электронного распределения тормозного усилия

Работает в комплексе с системой **ABS**, обеспечивая с помощью электроники равномерное распределение тормозного усилия между всеми четырьмя колесами, чтобы обеспечить каждому из них оптимальное сцепление с дорогой.

Anti-Lock Braking System (ABS)

Антиблокировочная тормозная система

Помогает избежать блокировки колес при внезапном торможении или при торможении на скользкой дороге.

B/A = Brake Assist

Усилитель тормозов

Усилитель тормозов обеспечивает аварийное торможение в случае, когда водитель нажимает на педаль тормоза резко, но недостаточно сильно. Для этого система измеряет насколько быстро и с каким усилием нажата педаль, после чего, при необходимости, мгновенно повышает давление в тормозной системе до максимально эффективного.

пасности для защиты коленей водителя. Эта подушка позволяет снизить вероятность получения травм ног при лобовом столкновении. Кроме того, энергопоглощающая складывающаяся рулевая колонка вместе с ремнями и подушками безопасности снижает риск получения травм головы и туловища.

Передние и задние деформируемые зоны, усиленные стойки и крыша снижают деформацию салона при ударе, уменьшая опасность для находящихся внутри людей. Боковые защитные брусья дверей, круговые ребра жесткости и поглощающие силу удара панели повышают безопасность при боковых ударах.

Передние ремни безопасности оборудованы преднатяжителями, мгновенно натягивающими ремень в момент столкновения автомобиля с препятствием, а также ограничителями усилия натяжения, ослабляющими натяжение ремня при достижении определенной нагрузки. Вместе с подушками безопасности ремни повышают безопасность пассажиров, снижая вероятность получения травм грудной клетки. Двухэтапная система двухминутного звукового и визуального предупреждения проинформирует вас о непристегнутом переднем ремне безопасности. Задние сиденья оснащены ремнями безопасности с трехточечным креплением и аварийным устройством блокировки вытяжения (ELR), автоматически подтягивающим и блокирующим ремень в момент удара. **ET**



технические характеристики

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Расход топлива ¹ (директива ЕС VVT-i, 80/1268-1999/100/ЕС)	Бенз. двигатель VVT-i, 1,8 л	Бенз. двигатель VVT-i с непосредственным впрыском топлива, 2,0 л	Бенз. двигатель VVT-i с непосредственным впрыском топлива, 2,4 л
Коробка передач	5-ст. МКП	5-ст. МКП (4-ст. АКП)	5-ст. АКП (4-ст. АКП)
Смешанный цикл (л/100 км)			
■ Седан	7,2 (7,7)	8,1 (9,2)	9,5
■ Универсал	7,2	9,4	–
Загородный цикл (л/100 км)			
■ Седан	5,8 (6,3)	6,6 (7,2)	7,2
■ Универсал	5,8	7,3	–
Городской цикл (л/100 км)			
■ Седан	9,4 (10,3)	10,6 (12,8)	13,5
■ Универсал	9,4	12,9	–
Рекомендуемый тип топлива	Бензин с октановым числом 95 (или выше)		
Емкость топливного бака (л)	60	60	60
Выброс двуокиси углерода (CO₂)			
Смешанный цикл (г/км)			
■ Седан	171 (187)	191 (221)	227
■ Универсал	172	224	–
Загородный цикл (г/км)			
■ Седан	142 (151)	156 (171)	172
■ Универсал	143	174	–
Городской цикл (г/км)			
■ Седан	223 (251)	253 (308)	320
■ Универсал	223	310	–
Токсичность отработанных газов (директива ЕС 70/220-1999/102 (этап 3) /ЕС)			
Норма Euro	Euro 4	Euro 4	Euro 4
Оксид углерода, CO (г/км)	0,48 (0,45)	0,49 (0,35)	0,26
Углеводороды, HC (г/км)	0,03 (0,04)	0,07 (0,05)	0,06
Оксиды азота, NO _x (г/км)	0,05 (0,03)	0,02 (0,02)	0,03
Шум (при езде) (директива ЕС 1999/101/ЕС)			
Шум, дБ (А)	73 (71)	72 (71)	73,5

ДВИГАТЕЛЬ

Обозначение двигателя	1ZZ-FE	1AZ-FSE	2AZ-FSE
Число цилиндров	4, рядное расположение	4, рядное расположение	4, рядное расположение
Газораспределительный механизм	16 клапанов, VVT-i, DOHC с цепным приводом	16 клапанов, VVT-i, DOHC с цепным приводом	16 клапанов, VVT-i, DOHC с цепным приводом
Система впрыска топлива	Последовательный многоточечный впрыск с электрон. управлением	Последовательный многоточечный непосредственный впрыск с электронным управлением	Последовательный многоточечный непосредственный впрыск с электронным управлением
Рабочий объем (см ³)	1 794	1 998	2 362
Диаметр цилиндра x ход поршня (мм)	79,0 x 91,5	86,0 x 86,0	88,5 x 96,0
Степень сжатия	10,0:1	11,0:1	11,0:1
Максимальная мощность (кВт/об/мин)	95 кВт (129 л. с. по DIN)/ 6 000 об/мин	108 кВт (147 л. с. по DIN)/ 5 700 об/мин	120 кВт (163 л. с. по DIN)/ 5 800 об/мин
Максимальный крутящий момент (Нм/об/мин)	170/4 200	196/4 000	230/3 800

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЕЙ

Максимальная скорость (км/ч)			
■ Седан/универсал	200 (195)	210 (205)	220
Разгон 0–100 км/ч (с)			
■ Седан	10,3 (11,6)	9,4 (11,1)	9,1
■ Универсал	10,5	11,3	–
Разгон 0–400 м (с)			
■ Седан	17,1 (17,79)	16,6 (17,6)	16,5
■ Универсал	17,2	17,77	–

¹ Эти данные получены в идеальных условиях, без учета влияния манеры вождения, а также дорожных, погодных и прочих условий, влияющих на расход топлива. Реальный расход топлива может отличаться от указанного и определяется только опытным (экспериментальным) путем.

Коэффициент аэродинамического сопротивления

■ Седан	0,28 (0,28)	0,28 (0,28)	0,28
■ Универсал	0,29	0,29	—

ПОДВЕСКА

Передняя	Стойки Макферсона со стабилизатором поперечной устойчивости		
Задняя	Независимая с двойным рычагом, стабилизатором поперечной устойчивости и тягой стабилизатора		

ТОРМОЗА

Спереди: вентилируемые диски (мм)	277	295	295
Сзади: невентилируемые диски (мм)	280	280	280
ABS/EBD	●	●	●
Усилитель экстренного торможения	●	●	●

МКП – механическая коробка передач. АКП – автоматическая коробка передач

● – стандартная комплектация, — не предлагается



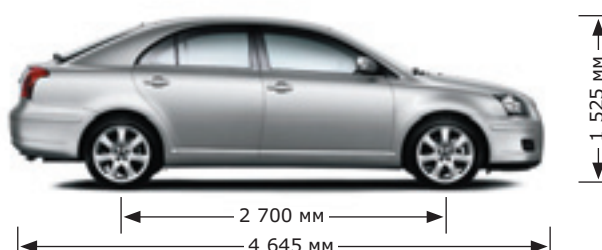
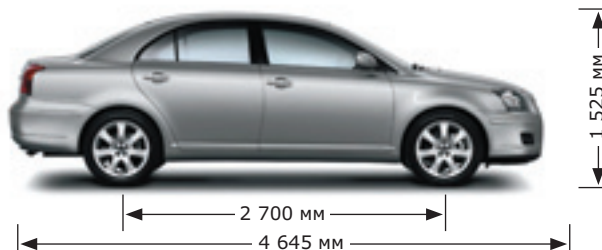
АНОНС «ВТ»

Экологический менеджмент

Работающий двигатель автомобиля служит источником выбросов в атмосферу, оказывая негативное влияние на химический состав воздуха, которым мы дышим, и, в глобальном масштабе, на изменения климата на планете. Важнейший вопрос – как можно снизить это влияние?

Для Тойота минимизация подобных воздействий на окружающую среду – одно из приоритетных направлений деятельности на протяжении многих лет. Экологическая политика компании является частью концепции устойчивого развития, которая в будущем станет основой глобального экономического мышления. Создание автомобилей с возможностью стопроцентной утилизации, безвредных для окружающей среды – приоритетная задача для Тойота в ближайшие годы. **Подробнее об этом – в следующем номере «ВТ»**

Размерные характеристики Toyota Avensis



Эта машина СТОИТ СВОИХ денег!

ТЕСТ-ДРАЙВ

Очерк модели **Avensis**, предложенный вам, уважаемые читатели, был бы, на наш взгляд, неполным, если бы мы не предоставили слово конкретному человеку – владельцу подобного авто.

Итак, о своем **Avensis 2007** говорит Алексей (г. Москва).

«...**Avensis** мне посоветовал отец, ну, а я сам рассматривал следующие варианты: **Avensis**, соответственно, **Accord**, **Premiera**, **Passat**, **Mazda 6**, **Legasy** – в общем выбирал из «одноклассников». В конце концов все же остановился на **Avensis** – подкупила **Toyota** со своим безумным качеством! Мне 25, но, допустим, **Accord** не взял сознательно со всей его неимоверной агрессивностью, хотя парень я далеко не спокойный. **Avensis** весомо солиднее внешне, кто бы что ни говорил! **Mazda 6** – так, не рыба, не мясо, **Premiera** – как «беременный» кит; **Passat**, конечно, соблазнял, но за те де-

ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ:

год выпуска – 2007,
двигатель – бензиновый
(2 400 куб. см, 163 л.с.),
тип кузова – седан, транс-
миссия – автоматическая,
привод – передний,
срок владения – месяц,
пробег – 3 000 км,
расход топлива – 10,5 –
11,2 л на 100 км.

нги, что я выделил – он бы вышел «не в полном фарше», а **Avensis** я взял, как и хотел, со всеми «прибамбасами»!..

Наконец, дошел до непосредственно **Avensis**. Взял я ее у официального дилера...

Нашел, то что хотел: черный **Avensis** с черным кожаным перфорированным салоном, с двигателем 2,4 и в полной комплектации, какую только предлагает **Toyota**. До покупки попробовал ее на тест-драйве, но только с двигателем 2,0... удовлетворило. Разобрался со всеми документами, кредитами и забрал новье!

Что сказать по впечатлению? На данный момент отъездил 3 000 км и вполне доволен покупкой. Начнем по порядку. Безопасность оценивать не буду и не хочу, но с учетом евро-краш-тестов – на твердую 5... Девять подушек безопасности – чувствую себя в машине спокойно!

Комфорт. Вот тут вылезло несколько «косячков»: ростом я 186 см. и...

ножкам несколько не хватает регулировки сиденья по длине – ну, то есть еще бы сантиметров на 5-6 отодвинуться от руля, и все в порядке, а так – ноги слегка полусогнуты, а иногда (повторюсь – иногда) хочется отодвинуться подальше и вытянуть ноги! Второе. Первую неделю езды, а езжу я немало – по 120-140 км в день, из области в центр Москвы на работу – свод коробки передач «резал» голень правой ноги (то есть неприятно давил. Сейчас к первому и второму так называемому недостатку уже привык и нареканий не вызывает. Педали удобные, расстояние между ними нормальное... Неплохо было бы регулировку руля по высоте расширить. Люблю когда руки лежат на коленях и достают до руля. В дальних поездках очень удобно. Передние стойки несколько не мешают обзору, все отлично просматривается. Согласен со многими

относительно заднего обзора, при парковке – плохо просматривается пространство за багажником! Поэтому предусмотрительно поставил парктроник и не жалею! Полезная штучка! Едем дальше.

Порадовало множество полостей в салоне авто, особенно в подлокотном «бардачке». Там аж два отделения: поменьше и побольше! Бардачок на торпеде конечно хорош. По внутреннему пространству ничего плохого не скажу. Жена с ребенком с удобством располагаются сзади (по ее словам). Да и сам сядил – нареканий нет! Кожа – потрясающая, довольно толстая, пятая точка не потеет. Подогревы сидений, на мой взгляд, не особенно мощные. Иногда даже кажется, что это не они греют, а ты теплом своего тела нагрел сиденье!

Рулевое колесо легкое. Управление на руле – тоже плюс, не помешает. Кстати, вместо штатной магнитолы поставил навигацию с 7-дюймовым дисплеем и со всеми примочками типа DVD, MP3, CD и т. д. Так что езжу и радуюсь, – мне говорят, куда мне поворачивать, да еще и фильмы

смотрю! Задние зеркала радуют обзором, климат работает на «четверочку», потому что когда он стоит на автомате, все никак не могу своевременно прогреть ноги, приходится направлять воздух только на них. Хм-м... А так... Окна, вроде бы, не запотевают, с этим проблем нет.

Приборы читаются отлично, без нареканий. Радует, как младенца, датчик света и дождя! Круиз-контроль (кто бы что ни говорил) очень порадовал, пользуюсь им регулярно! Приятная мелочь – открытие лючка бензобака из салона, а вот почему так же не открывается багажник – не пойму! Багажник приличных размеров, пока еще не забил его сабвуфером... Но хочется музыки побасовитее. Кстати, штатные колонки вполне нормально басят.

Ходовые качества. По подвеске недовольства нет. Жесткость устраивает, в повороты автомобиль входит уверенно (не хуже «бэхи»), и не надо говорить, что **Avensis** непонятно управляется, я, конечно, понимаю, что отдельные индивиды у нас боги из Формулы-1 управляют, но, поездив на двух «бэхах», про управление **Avensisa** могу сказать только хорошее! Коробка передач приемистая, ну да, иногда, вроде как задумывается, но я считаю, что это зависит от ее подстраиваемости к манере вождения.

Передние подкрылки оставляют желать лучшего в отношении шумоизоляции. Это барабанная дробь на гравии! Но, честно говоря, меня это не особенно «напрягает», я по асфальту как-то больше езжу, а вот «сверчки», о которых писали в других отзывах, да, действительно бывают. У себя слышал только один раз, потом он пропал.

Конечно, **Avensis** – не спорткар, но динамика у его двигателя на 2,4 л достойная: сколько раз уже совершал те же вынужденные обгоны, когда нужен потенциал движка, и ни разу даже не дотронулся до кик-дауна, хватало хода педали газа! Да, кстати, по под-

веске! Кто-то считает, что она очень мягкая? Отнюдь, подвеска жестче, чем у 528-й «бэхи», чем **Avensis** мне и нравится, по крайней мере, не цепляю брызговиками при медленном переезде лежащих копов! Нормальная подвеска!

Порадовал передний привод (хотя лучше полного, на мой взгляд, нет ничего). Да, езжу на летней резине, сэкономил на зимней, тает уж все, но чувствую себя совершенно уверенно. Естественно, не рискую!

Электрика. Свет фар выше всяких похвал!

Про надежность пока только положительные отклики с моей стороны. За 3 000 км, пока, тыфу-тыфу, ничего не сломалось. Сразу поставил металлическую защиту картера (по нашим дорогам-то).

Внешний вид. Согласен, на стремительную лань **Avensis** не тянет, как и на переешего леопарда (как Accord), но своей солидностью ему хватает! Линии обводов спокойные и четкие, машина хороша собой. Так что внешне **Avensis** мне нравится все больше и больше. **ET**

Обобщая все вышеописанное, перечислим наиболее существенные моменты.

Достоинства:

- просторный кожаный салон;
- управляемость;
- динамика;
- эргономика;
- соотношение «цена – качество»;
- круиз-контроль, датчики света и дождя – отличные «фишки».

Недостатки:

- слегка не хватает места особо длинным ногам :) ;
- нет «памяти сидений» (мелочь, а удобно) ;
- шум от «подкрылок» ;
- люка нет даже в дополнительной комплектации;
- хотелось бы дистанционного открывания багажника.

Англоязычная версия вашего сайта за 24 часа!



Устанавливаем на сайты сервис перевода текстового контента на английский язык!

В дизайн вашего сайта органически вписывается кнопка «Eng», при нажатии на которую все тексты автоматически переводятся на английский язык, без изменения оригинального дизайна сайта.

ОБРАЩАЕМ ВАШЕ ВНИМАНИЕ!

Установка данного сервиса избавляет от необходимости обращаться к услугам специалиста для перевода новой информации, добавляемой на сайт!

Данный сервис будет переводить все тексты, во всех разделах, в реальном режиме времени, полностью автоматически.

Функционирование данного сервиса вы можете протестировать на портале www.ugspectehnika.ru

СТОИМОСТЬ УСТАНОВКИ СЕРВИСА на ваш сайт – 9 800 рублей.
СРОК УСТАНОВКИ – 24 часа после оплаты!

Тел./факс (863) 236-13-19

E-mail: komp@alfabiz.ru

ГРАФИЧЕСКИЕ элементы (картинки, flash-анимация) и иные НЕТЕКСТОВЫЕ материалы, являющиеся элементами дизайна, **ДАНЫМ СЕРВИСОМ НЕ ПЕРЕВОДЯТСЯ!**



Технические характеристики

Двигатель	1,3 л бензиновый двигатель VVT-I
Число цилиндров	4, рядное расположение
Рабочий объем, см ³	1296
Максимальная мощность, кВт/об/мин	64 кВт (87 л.с. (DIN)) 6000 об/мин
Максимальный крутящий момент (Нм/об/мин)	121/4200
Коробка передач	5-ст. МКП / 5-ст. MultiMode
Максимальная скорость	170
Разгон 0-100 км/ч, с	11,5
Передняя подвеска	На стойках МакФерсона
Задняя подвеска	Торсионная
Длина x Ширина x Высота, мм	3750 x 1695 x 1530
Максимальная снаряженная масса, кг	Терра, 980-1030 / Терра+, 1010-1055 / Сол, 1055-1115

TOYOTA YARIS

от 486 400 р.



Двигатель	1,4 л VVT-I	1,6 л Dual VVT-I
Число цилиндров	4, рядный	4, рядный
Рабочий объем, см ³	1398	1598
Максимальная мощность, кВт/об/мин	71/97 л.с. по	91/124 л.с.
Максимальный крутящий момент (Нм/об/мин)	130/4400	157/5200
Коробка передач	5-ст. МКП	5-ст. МКП / 5-ст. MultiMode
Максимальная скорость	170	195
Разгон 0-100 км/ч, с	13,0	10,4
Передняя подвеска	На стойках МакФерсона	На стойках МакФерсона
Задняя подвеска	Торсионная	Торсионная
Длина x Ширина x Высота, мм	4540 x 1760 x 1470	4540 x 1760 x 1470
Макс. снаряженная масса, кг	1270	1300

TOYOTA COROLLA

от 519 500 р.



Двигатель	1,8 л VVT-I	1,8 л VVT-I
Число цилиндров	4, рядное	4, рядное
Рабочий объем, см ³	1794	1794
Максимальная мощность, кВт/об/мин	95 кВт (129 л.с. (DIN)) 6000 об/мин	170/4200
Максимальный крутящий момент (Нм/об/мин)	170/4200	170/4200
Коробка передач	5-ст. МКП	5-ст. MultiMode
Максимальная скорость	195	195
Разгон 0-100 км/ч, с	10,8	12,7
Передняя подвеска	Стойки МакФерсона со стабилизатором поперечной устойчивости	Стойки МакФерсона со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Торсионная балка со стабилизатором поперечной устойчивости	Торсионная балка со стабилизатором поперечной устойчивости
Длина x ширина x высота, мм	4360 x 1770 x 1620	4360 x 1770 x 1620
Максимальная снаряженная масса, кг	1365-1430	1365-1430

TOYOTA COROLLA VERSO

от 731 000 р.



Двигатель	1,8 л VVT-i	2,0 л D-4	2,4 л D-4
Число цилиндров	4 в ряд	4 в ряд	4 в ряд
Рабочий объем, см ³	1794	1998	2362
Макс. мощность, кВт/об/мин	95/129 л.с.	108/147 л.с.	120/163 л.с.
Коробка передач	5-ст. МКП	4-ст. АКП / 5-ст. МКП	4-ст. АКП / 5-ст. АКП
Макс. скорость – седан	200	185	205
Макс. скорость – универсал	195	185	195
Разгон 0-100 км/ч, с (седан)	10,3	11,6	9,4
Разгон 0-100 км/ч, с (универсал)	10,5	11,3	11,1
Передняя подвеска	Стойки МакФерсона со стабилизатором поперечной устойчивости	Стойки МакФерсона со стабилизатором поперечной устойчивости	Стойки МакФерсона со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Независимая двухрычажная с дополнительным рычагом	Независимая двухрычажная с дополнительным рычагом	Независимая двухрычажная с дополнительным рычагом
Длина x ширина x высота, мм (седан)	4630 x 1760 x 1480	4630 x 1760 x 1480	4630 x 1760 x 1480

TOYOTA AVENSIS

от 692 000 р.



Двигатель	2,4 л VVT-I	2,4 л VVT-I	3,5 л Dual VVT-I
Число цилиндров	4, рядный	4, рядный	6, V-образный
Рабочий объем, см ³	2362	2362	3456
Макс. мощность, кВт/об/мин	123 кВт/167 л.с.	123 кВт/167 л.с.	204 кВт/277 л.с.
Макс. крутящий момент (Нм/об/мин)	224/4000 об/мин	224/4000 об/мин	346/4700 об/мин
Коробка передач	5-ст. МКП	5-ст. АКП	6-ст. АКП
Максимальная скорость	210	205	230
Разгон 0-100 км/ч, с	9,6	10,2	7,4
Передняя подвеска	На стойках МакФерсон	На стойках МакФерсон	На стойках МакФерсон
Задняя подвеска	Двухрычажная	Двухрычажная	Двухрычажная
Длина x ширина x высота, мм	4815 x 1820 x 1480	4815 x 1820 x 1480	4815 x 1820 x 1480
Максимальная снаряженная масса, кг	1450-1525	1450-1525	1540-1610

TOYOTA CAMRY

от 800 500 р.





Технические характеристики



от 911 500 р.

Двигатель 2,0 л бензиновый двигатель VVT-i,
Число цилиндров 4, рядное расположение
Рабочий объем, см³ 1998
Макс. мощность, кВт/об/мин. 112 кВт (152 л.с. (DIN)) 6000 об/мин
Макс. крутящий момент (Нм/об/мин) 194/4000
Коробка передач. 5-ст. МКП. 4-ст. АКП
Максимальная скорость 175
Разгон 0-100 км/ч, с 12,0
Передняя подвеска На стойках МакФерсона
Задняя подвеска С двойным А-образным рычагом
Высота, мм 1685
Максимальная снаряженная масса, кг 1465-1530 1505-1570

TOYOTA RAV 4



от 1 502 500 р.

Двигатель 4,0 л бензиновый V6 VVT-i
Число цилиндров 6
Рабочий объем, см³ 3956
Максимальная мощность, кВт/об/мин. 183 кВт (249 л.с.)/5200 об/мин
Максимальный крутящий момент (Нм/об/мин) 380 Нм/3800 об/мин
Коробка передач. 5-ст. АКП
Максимальная скорость 175
Разгон 0-100 км/ч, с 9,5
Передняя подвеска Двухрычажная пружинная
Задняя подвеска Четырехрычажная пружинная
Длина x Ширина x Высота, мм 4850 x 1875 x 1895
Максимальная снаряженная масса, кг 1860-2070

TOYOTA LC PRADO



от 2 256 500 р.

Двигатель Бензиновый V-образный, 4,7 л Дизельный V-образный, 4,5 л
Число цилиндров 8 8
Рабочий объем, см³ 4663 4461
Максимальная мощность, кВт/л.с./DIN/об/мин 212/288/5400 173/235/3200
Максимальный крутящий момент (Нм/об/мин) 445/3400 615/1800-2200
Коробка передач. 5-ст. АКП 6-ст. АКП
Максимальная скорость 200 210
Разгон 0-100 км/ч, с 9,2 8,6
Передняя подвеска Двухрычажная
Задняя подвеска Зависимая, с 4 продольными тягами, поперечной тягой, на пружинах
Длина x Ширина x Высота, мм 4950 x 1970 x 1950
Максимальная снаряженная масса, кг 2555 2640

TOYOTA LC 200



от 550 000 р.

Двигатель 1,4 л VVT-I 1,6 л DUAL VVT-I
Число цилиндров 4, рядный 4, рядный
Рабочий объем, см³ 1398 1598
Макс. мощность, кВт/об/мин. 71 (97 л.с. по DIN)/6000 91 (124 л.с. по DIN)/6000
Макс. крутящий момент (Нм/об/мин) 130/4400 157/5200
Коробка передач. 5-ст. МКП 5-ст. МКП 5 Multimode
Максимальная скорость 170 190 190
Разгон 0-100 км/ч, с 13,0 10,4 12,1
Передняя подвеска на стойках МакФерсон
Задняя подвеска торсионная балка
Длина x Ширина x Высота, мм 4220 x 1760 x 1515
Максимальная снаряженная масса, кг 1220-1275 1230-1305

TOYOTA AURIS



от 1 009 500 р.

Двигатель TOYOTA/2 TR – FE/бензиновый
Количество и расположение цилиндров 4, рядное
Рабочий объем, см³ 2694
Максимальная мощность, кВт (мин⁻¹) 111 (4800)
Коробка передач (марка, тип) Механическая, трехвальная, пятиступенчатая
Число передач 5
Передняя подвеска Независимая, торсионная на двойных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска Зависимая, рессорная, с телескопическими амортизаторами
Длина x Ширина x Высота 5380 x 1880 x 2285
База, мм 3110
Полная масса транспортного средства, кг 3050
Схема компоновки транспортного средства. Заднеприводная, расположение двигателя продольное

TOYOTA HIACE

Для Америки – Генри Форд, Для Японии – Киширо Тойода

Одним из достоинств хорошего автомобиля является способность увековечить имя своего создателя. Еще в 1920-х годах собственной автомобильной промышленности Страна Восходящего Солнца не имела, хотя General Motors, Ford и Chrysler строили на ее территории свои сборочные заводы. Однако такой расклад нисколько не обескуражил предприимчивого **Киширо Тойоду**, задумавшего начать собственный автомобильный бизнес. Отец оставил ему в наследство текстильную компанию **Toyoda Automatic Loom Works Ltd.** Дело приносило неплохой доход, и в 1933 году с капиталом в 100 000 фунтов стерлингов, вырученных от продажи английским промышленникам патентов на прядильные машины, Киширо открыл новое отделение в своей компании. Оно должно было заниматься производством легковых и грузовых автомобилей.

Киширо
ТОЙОДА



это интересно

Текстильное прошлое компании отразилось и на логотипе

Время неудержимо движется вперед, поглощая исторические события в тумане человеческой памяти. История становления нынешних автогигантов обладает незначительным преимуществом – это логотип марки. Именно он гордо поблескивает на миллионах машин и, подобно древнему манускрипту, способен немало рассказать о прошлом компании.

Корни автомобильной «Тойоты» растут аж из 1930-х годов прошлого столетия. Срок более чем достаточный, чтобы прошлое обросло различными мифами и легендами. Логотип тому подтверждение. Существует несколько заблуждений в трактовке символа. Счастливчики, обладающие образным мышлением, вполне оправданно замечают в логотипе стилизованный глобус. Якобы два овала – это меридиан и параллель, символизирующие глобальность планов компании. Возможно, подобная трактовка сегодня была бы предпочтительней, однако, правда жизни гораздо проще.

В 1926 году был основан завод **Toyoda Automatic Loom Works** по выпуску машин для текстильной

Отсутствие собственного конструкторского и технологического опыта в этой области заставило прибегнуть к заимствованию. Неудивительно, что экспериментальная модель первого японского автомобиля А, изготовленная спустя два года всего в трех экземплярах, практически копировала один из самых авангардных и в то же время весьма неудачных американских автомобилей – **Chrysler Airflow**.

Фабрика в городке Кормо, где разместилось основное производство, быстро разрасталась. Вместе с ней рос и город, который со вре-

Текстильная фабрика **Toyoda Automatic Loom Works Ltd.**, 1930-е гг.



менем стали называть Тойота-сити. Вскоре с конвейера сошел первый серийный автомобиль (модель АА), имевший

шестицилиндровый 3,4-литровый двигатель мощностью 62 л. с. За месяц было изготовлено всего 150 машин, но вера Киширо в светлое будущее японского автомобилестроения была столь велика, что он без колебаний пожертвовал все собственные сбережения – 45 000 000 иен – на строительство нового завода Toyota Motor Co в Хонше, вступившего в строй в 1938 году.

Ответ на резонный вопрос, почему «тойода» превратилась в «тойоту», следует искать в особенностях японского языка. Чтобы написать иероглифами слово Toyota, приходи-

Завод **ToyotaMotorCo**, 1958 г.



промышленности. В 1933 году старший сын владельца компании **Сакичи Тойоды (Sakichi Toyoda)** **Киичиро Тойода (Kiichiro Toyoda)** открывает автомобильный департамент. В качестве начального капитала для разработки первых автомобилей были использованы деньги, вырученные при продаже патентных прав на прядильные машины английской компании **Platt Brothers**. Для торгового наименования избирается созвучное имени основателя слово «Тойота», под которым автомобильная марка и достигла впоследствии мировой известности.

Таким образом, текстильное прошлое компании сыграло решающую роль в формировании логотипа. На самом деле пересечение овалов – это сплетение петель. Незамысловатые портновские стяжки обозначают стилизованную букву Т.

Впервые новым символом снабдили модель А1 (впоследствии АА). Произошло это в 1935 году. Тираж первой «Тойоты» составил тогда ни много ни мало три экземпляра. Спустя год завод начал серийное производство АА. И история великой марки стартовала.

На сегодняшний день «Тойота» не только один из крупнейших японских, но и мировых производителей автомобилей и занимает третье место в мире по масштабам производства.

Toyota обновляет свой логотип в дилерских организациях по всей Европе. Графически обновленный логотип остается прежним, однако фирменные «эллипсы», символизирующие единство автопроизводителя, его партнеров и клиентов, меняют цвет и вместо красных становятся серебристыми. Это уже третье обновление фирменного логотипа Toyota, официально зарегистрированного в Европе в 1963 году. Последнее было произведено в 1993 году.

Сакиширо ТОЙОДА



Spinning weaving Co, 1918 г.

лось делать такое количество движений кисточкой, которое считалось «несчастливым». По этому поводу в руководстве фирмы шли споры, пока, наконец, не было принято название Toyota, производящее более благоприятное впечатление на покупателей. Так обладатель «несчастливой» фамилии стал основателем одной из самых процветающих в мире и здравствующей по сей день промышленной империи.

Рецепт – американский, модель – европейская

Из-за нехватки в Японии руд и других полезных ископаемых, необходимых для производства автомобилей, компании пришлось создавать новые материалы и разрабатывать соответствующие технологии. Значительные средства выделялись на развитие электротехники, строительство научно-иссле-

Toyota AA, 1933 г.



довательского центра. В 1941–1942 годах Киширо создал дочерние компании: сталелитейную, металлообрабатывающих станков и автомобильных комплектующих. В это же время на свет появилась новая модель **ВА**. Она не была подражанием американцам: на этот раз конструкторы «позаимствовали» дизайн-идею у европейцев. Очередное творение сильно напоминало модель **PV-60**, выпускавшуюся фирмой Volvo.

Во время Второй мировой войны Toyota выпускала исключительно военные грузовики с деревянными сиденьями, тормозами только на задних колесах и одной передней фарой. В послевоенный период американские оккупационные власти разрешили продолжать выпуск грузовиков. А вот возобновить производство легковых машин удалось намного позже, и лишь в 1947 году появился прототип **S** первой послевоенной серии. Это были малолитражки с хребтовой рамой и подвеской на витых пружинах, что для японского автомобилестроения того периода являлось необычным.

Недостаток средств поставил компанию на грань банкротства. Стремясь сохранить производство, руководство фирмы пыталось лавировать, задерживая выдачу зарплаты. Но это лишь вызвало серию длительных забастовок, еще более усугубивших ситуацию. Пришлось радикально менять финансовую политику, что привело к появлению **Toyota Motor Sales Co**. Длительные переговоры с профсоюзами помогли выработать соглашение, устраивавшее обе стороны, хотя около 2 000 рабочих мест все же пришлось сократить. В начале 1950-х компании удалась привлечь значительные инвестиции – Toyota вновь вставала на ноги. Была

введена «система предложений», которая поощряла сотрудников фирмы, вносящих конструктивные идеи по совершенствованию производственного цикла и технологий.

Сделано в Японии

Создатель предприятия и несомненный пионер японского автомобилестроения Киширо Тойода скончался в 1952 году, когда начинался расцвет созданного им детища. К тому времени, накопив опыт, в отличие от других японских автомобильных фирм, Toyota не покупала лицензий у западных компаний, а активно разрабатывала собственные оригинальные конструкции. Исследования требовали больших ассигнований, но положительно влияли на имидж, а главное – обеспечили технологический прорыв в будущее. Гамма выпускаемых машин расширялась: внедорожник ВJ, позд-



Toyopet Crown RS, 1955 г.

нее переименованный в **Land Cruiser**, роскошная **Toyopet Crown**. В 1957 году с конвейера сошла **Toyota Corona**, ставшая первым японским автомобилем, экспортируемым в США. На него компания возлагала боль-



Toyopet Corolla 1100, 1966 г.

шие надежды. Специально учрежденная **Toyota Motor Sales USA Inc.** должна была обеспечить проникновение на американский рынок. Но японские малолитражки не годились для скоростных американских дорог и поездок на большие расстояния. Toyota извлекла урок, срочно начав шестилетнюю



Toyopet Corona

программу реконструкции. Ее итогом стало появление новых моделей, успешно конкурирующих с американскими.

В шестидесятых годах экономическая ситуация в Японии продолжала улучшаться. Заметно возрос объем продаж автомобилей на внутреннем рынке. Самой популярной малолитражкой здесь стала **Toyota Publica** (1961 г.), а «самым желанным японским легковым автомобилем» – **Toyota Corolla** (1966



Toyota Crown, 1957 г.

г.). В 1963 году Toyota выпустила 129 000 автомобилей. К концу десятилетия 46 % японского экспорта машин приходилось на ее долю, 54,4 % японских машин, продававшихся в Америке, носили марку Toyota.

Роскошь и практицизм

В 1967 году Toyota получила контроль над фирмами **Hino** и **Daihatsu**. В семидесятых годах открылись новые заводы в Майоши, Шимойама, Тсутсуми, Киню-уре и Тахаре. К 1978 году с конвейеров фирмы сходило более 2 млн. легковых автомобилей, в том числе – первый японский автомобиль с передним приводом **Toyota Tercel**. Причем модели постоянно совершенствовались: агрегаты, первоначально разрабатывавшиеся только для самых дорогих машин, постепенно переключивались и на более дешевые. Круиз-контроль, сначала установленный на престижной **Toyota Century**,

немного спустя перешел на массовые серии. Электронная система контроля впрыска топлива, применявшаяся на дорогостоящей **Mark-II**, вскоре уже использовалась на всех «Тойотах» с бензиновым двигателем. Электронная система противоскольжения, впервые установленная на **Toyota Crown**, позднее появилась на других моделях.

В 1970-х годах серьезным испытанием для фирмы стал энергетический кризис. Несмотря на финансовые трудности, Toyota продолжала гибкую политику поощрения своих торговых агентов, всячески укрепляла «политику товарищества» внутри компании, прибегала к жесткой сырьевой экономии. Буквально из отходов производства удалось собрать материальные резервы, достаточные для выпуска новых моделей **Sprinter**, **Carina** и **Celica**. Значительные средства пришлось выделить на создание более эффективной выхлопной системы, так как еще в 1970 году конгресс США принял законодательный акт, нацеленный на борьбу с загрязнением воздуха выхлопными газами, а в середине 70-х аналогичные законы приняла и Япония.

Империя Киширо Тойоды

Выпуском в начале 80-х трехмиллионного автомобиля **Toyota Motor** подтвердила свой статус крупнейшего автомобилестроительного концерна Японии, занимающего третье место в мире по объемам производства. В 1984 году товарооборот фирмы составляет 5,5 млн. йен, а экспорт превышает миллион автомобилей. Особой популярностью за границей пользовалась **Toyota Corolla**. С 1966 по 1984 г. на экспорт пошло свыше 5,5 млн. этих машин.

Под эгидой компании Toyota работает три специализированных исследовательских центра. **Toyota Central Research and Development** занимается исследованием

процессов смазки и сгорания топлива а также технологическим анализом и разработкой новых материалов. **Technical Center** специализируется на «технологиях будущего», а **Head Office Technical Center** внедряет новые разработки и конструкции в серийное производство автомобилей.

Одной из интереснейших разработок 1980-х годов стала электронная система полного контроля двигателя и четырехскоростной автоматической коробки передач. Были созданы перспективные модели, отличающиеся техническим совершенством, аэродинамическим дизайном, пассажирским комфортом и продуманностью исполнения: **EX-II** (1981), **FX-I** (1985) и **FXV** (1985). Они снабжались легкими кузовами, электронным контролем подвески, приводом на все колеса и двигателями с турбонаддувом.

Toyota непрерывно контактирует с иностранными

предприятиями. В феврале 1983 года было подписано многолетнее соглашение с **General Motors**: совместно с этим американским гигантом Toyota приобрела контрольный пакет акций крупнейшего английского производителя спортивных машин – фирмы **Lotus**. Кроме того, Toyota имеет собственный завод в штате Кентукки, производящий 200 тыс. машин в год. В 1988 году открылся сборочный завод, мощностью 50 тыс. автомобилей в год в Канаде.

Сегодня в группе **Toyota** – 13 головных компаний. Важное место в этой системе занимают формально самостоятельные **Hino** и **Daihatsu**, а также тысячи средних и мелких автомобильных фирм. Toyota не ограничивает сферу своих интересов производством автомобилей, вкладывая средства в развитие других отраслей машиностроения. **BT**



Компания Toyota видит будущее автомобилестроения в уменьшении влияния автомобилей на окружающую среду, увеличении привлекательности автомобиля для клиентов и повышении уровня безопасности. Toyota **Fine-T** был разработан с учетом этих требований. Взяв за основу концепцию Vibrant Clarity, дизайнеры Toyota создали автомобиль, в котором внешняя красота сочетается с высокими технологиями, обеспечивающими функциональность и комфорт для пассажиров.

Fine-T выглядит гостеприимным, благодаря системе облегчения посадки и высадки из автомобиля – двери типа «крыло чайки» открываются вверх, а водительское сиденье поворачивается наружу, облегчая посадку. После того как водитель садится в автомобиль, си-

Fine-T: автомобиль как часть экоосферы



Замечательная маневренность обеспечивается системой рулевого управления с большим углом поворота всех четырех колес и независимым полным приводом с электродвигателями на всех колесах – со встроенным блоком управления мощностью привода и углом поворота колеса.

денье автоматически возвращается в исходное положение. Для высадки из машины достаточно нажать кнопку, которая поворачивает сиденье, а затем просто встать. Перед высадкой рулевое колесо электрической системы управления автоматически убирается. Современная гибридная система с топливными элементами наглядно показывает, что воздействие

на окружающую среду может быть минимальным. Поистине революционная компоновка достигнута благодаря размещению компактного блока с топливными элементами под полом, а также использованию встроенных в колеса электродвигателей системы привода. Таким образом, в **Fine-T** удалось создать салон, сопоставимый по размерам с салоном

Avensis, при приблизительно таких же габаритах, как у Yaris.

Для уменьшения габаритов **Fine-T** новая высокопроизводительная батарея топливных элементов Toyota FC Stack расположена под полом. Это увеличивает пространство салона, существенно снижает положение центра тяжести и уменьшает момент инерции, а это, в свою очередь, улучшает управляемость автомобиля и увеличивает угол поворота колес.

Кроме превосходных экологических показателей, обеспечиваемых передовой системой топливных элементов, **Fine-T** обладает небывалой маневренностью. Удобное управление автомобилем облегчает парковку и движение на узких дорогах.

Для повышения маневренности и активной безопасности в **Fine-T** использованы видеокамеры периферийного обзора и большой дисплей. Четыре видеокамеры выявляют препятствия по всему периметру автомобиля. Изображение пространства с обеих сторон автомобиля выводится на большой дисплей, расположенный на панели приборов. В центральной части дисплея находится экран распознавания препятствий. Дисплей расширяет обзор, позволяя видеть зоны вокруг автомобиля, которые не просматриваются с водительского места. **BT**



очередь – средство передвижения, – замечает Виктор.

И безусловно, по мнению актера, чтобы управлять машиной, нужна только механическая коробка передач.

– Машина мне кажется продолжением мужского естества, ты ей должен повелевать, она просто обязана находиться в твоей власти. И сделать это можно только на механике. Вот раньше у настоящего мужчины обязательно был конь. И это была целая наука – удержать его в узде. Где вы видели коня с автоматической коробкой передач?

Несмотря на то что сегодня любовь к автомобилям заполняет большую часть жизни Виктора Логинова, в начале же своей водительской жизни он почти десять лет ездил на такси, имея при этом в кармане корочку водительского удостоверения.

По материалам autonet.ru



– В 1990-х среди автовладельцев было немало таких, которые накопили себе крутых тачек, и ездили, как бог на душу положит. И я, если честно, побаивался выезжать на дорогу.

Зато сегодня он обожает пробки и любит гаишников.

– Для меня автомобиль – это свобода! Даже стоя в пробке, я располагаю своим личным пространством, могу абстрагироваться от окружающих, закрыть все окна, включить любимую музыку. А с гаишниками всегда можно потреться, послушать какую-нибудь историю, и все в порядке.

Почти в 30 лет актер стал задумываться над тем, чтобы приобрести себе машину. И дело тут не в необходимости,

вместе» как возможность стать известным массовой публике.

Но пока Виктор Логинов ищет пути дальнейшего творческого роста, зритель будет наслаждаться образом потешного Гены Букина. И скорее всего это имя скоро станет нарицательным.

Хотя все же одно поразительное сходство экранного героя с актером можно с легкостью разглядеть. Они оба любят автомобили. И как Гена не может жить без своей машины, так и Виктор не может начать день без ритуального открывания и закрывания капота, символического постукивания по колесу и задухивного разговора с техникой.

– Да, мы относимся к машинам с одинаковой страстью. За двумя исключениями: мне не довелось зачать в автомобиле ребенка, – говорит Виктор, – и я, в отличие от Гены, равнодушен к отечественным машинам.

Действительно, любовь к «нашему автопрому» закончилась, не успев начаться. Дело в том, что на права Виктор сдавал на «ВАЗ-2105», почти такой же, на которой с любовью ездит Букин.

Актер Логинов любит автомобили за саму идею обладания «железным конем».

– Мужчине нужна машина, ничего не поделаешь – это продолжение эго, боевой конь, все, что угодно, и только в последнюю



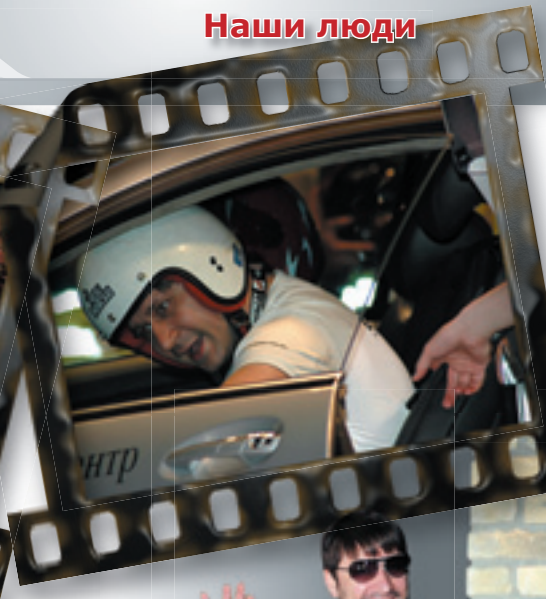
ВИКТОР ЛОГИНОВ: от «жигулей» до «тойоты»

Длинные волосы в хвосте, испанская бородка и серьга в ухе – как ни странно, но это образ Гены Букина, вернее, актера Виктора Логинова до эпохи сериала «Счастливы вместе». Глядя сегодня на Логинова, никогда и не подумаешь, что этот простой уральский мужик был когда-то стильным мачо.

Актер настолько вжился в роль, что уже и представить себе невозможно, будто у забавного и простодушного Гены Букина может быть другое имя. Но оно у него есть и звучит оно Виктор Логинов.

Сегодня актер рассматривает свое участие в «Счастливы





а скорее в статусе, ведь взрослому мужику уже пора иметь своего коня.

Первым авто, попавшим в заботливые руки Виктора, оказалась подаренная «праворукая» Toyota Yaris.

– Было все как полагается в страстном романе: и немое обожание, и проклятие того дня, когда «я впервые сел за баранку этого пылесоса».

– Я считаю, что не стоит покупать новую машину, когда ты новичок на дороге, и трястись за каждую царапину. А когда машина уже прошла «огонь и воду», к еще одной царапине относиться философски: не первая и не последняя.

А чтобы освоиться на дорогах столицы, ему пришлось пожертвовать не одним выходным, когда Виктор брал в руки карту, набирал в легкие побольше воздуха и учился. С тех пор прошел год, и Логинов уже достаточно хорошо ориенти-

руется на дорогах Москвы.

Какой будет новая машина Логинова, он пока не решил.

– Я, скорее всего, куплю себе какой-нибудь «паркетник», – говорит Виктор.

Как бы ни обожал свои машины актер Виктор Логинов, он все же никогда не будет лихачить на дороге. Для него автомобиль – это не способ кому-то что-то доказать.

– Я – человек семейный. Мне есть ради чего жить и к кому каждый вечер возвращаться. Поэтому я и не лихачу.

«Левый» и «правый» руль...

что делать и как жить дальше?

Справедливо ли запрещать эксплуатацию праворульных машин?

Мария АРБАТОВА, писательница, феминистка: «Думаю, что несправедливо. Водители, сидящие справа, не видят особой разницы в местонахождении руля, другой вопрос, что пассажирам приходится садиться с проезжей части, а они, как правило, менее сосредоточены на безопасности, чем водители. Но, как ни крути, праворульные машины на дороге значительно безопасней жигулей стоимостью в 300 долларов с привязанными проволокой

частями и купленным тексталом. Лично я машину не вожу, но сердце мое принадлежит «старым американкам». В нашей семье до недавнего времени была машина «Шевроле-каприз», и я до сих пор по ней скучаю».

Евгений БОГОМОЛЬСКИЙ, Депутат Госдумы РФ: «Я предпочитаю леворульные машины – привык. Но как политик должен сказать, что разрешение на эксплуатацию автомобилей и с правым, и с левым рулем – это

Виктор Логинов – не единственный, кто в нашей стране так или иначе имел дело с «праворукими» автомобилями. Эта проблема имеет глубокие корни. Но тот факт, что именно в последнее время о ней стали говорить на самых высоких уровнях и в правительственных кабинетах, заставляет задуматься: а действительно, хорошо или плохо иметь праворульный автомобиль? Этот вопрос заслуживает отдельного рассмотрения, и в ближайших номерах «ВТ» мы к нему обязательно вернемся, а пока что предлагаем вашему вниманию высказывания на эту тему различных людей, хорошо известных в широких кругах российской общественности.

нонсенс в мировой практике. Ни одно цивилизованное государство не позволяет себе таких отклонений от правил.

А у нас все разрешено. Но если политическое решение о запрете машин с правым рулем будет принято, Дальний Восток, который «питается» такими машинами, может просто взбунтоваться. Этот номер не пройдет. Вопрос время от времени поднимают, чтобы почву прозондировать и адреналин впрыснуть, но это только разговоры. Вообще, я не могу понять, как же так получается. Мы делаем сложную технику – ракеты, самолеты, пулеметы, – а с простым авто справиться не можем. Отечественный автопром зани-

мает лишь 25% российского рынка. Это ненормально!»

Евгений ЛЕОНОВ-ГЛАДЫШЕВ, заслуженный артист России: «Это несправедливая инициатива. Хотя здравый смысл в ней есть. Учитывая нашу специфику вождения и ее низкую культуру, праворульные машины опасны на дорогах. Со мной вчера, например, чуть не произошло такое ДТП. Меня пытался обогнать водитель праворульной машины, фургона, и чуть не задел. Но, с другой стороны, запрет на праворульные машины – это ущемление прав человека. Ну, нет у него возможности купить новую машину с левым рулем, а ездить хочется. Что делать? Огромное число людей будет недовольно».



«Тойота» 2008 на Московском международном автосалоне

В начале сентября в Москве прошло событие, которое с нетерпением ждала вся автомобильная общественность – Московский международный автосалон – 2008 (ММАС 2008). Статус данного мероприятия был подтвержден Международной организацией автопроизводителей (OICA), и впервые за всю историю отечественных автомобильных выставок ММАС 2008 был отнесен к категории А, наряду с Детройтским, Франкфуртским, Лондонским и Женевским автосалонами.

Надо отметить, что на сегодняшний день российский автомобильный рынок является одним из наиболее стремительно развивающихся. По результатам первой половины этого года, Россия занимает второе место по продажам новых автомобилей. Вот, собственно говоря, почему этому автосалону и уделялось повышенное внимание. Масштабы прошедшего действительно поражают! Общая площадь ММАС 2008 составила более 120 000 м², что гораздо больше параметров всех автомобильных смотров, проводившихся в России ранее. В этом мероприятии участвовали более 1000 компаний из всех российских регионов и из более чем 30

стран мира. Здесь можно было увидеть более 60 автомобильных брендов, а также поближе познакомиться с их продукцией: лидерами продаж, концептуальными и премьерными моделями.

Конечно же, свою экспозицию представила здесь и компания **Toyota**. На Московском автошоу состоялась премьера экологичного концепт-кара **Hybrid X**. В нем были реализованы прогрессивные возможности системы **Hybrid Synergy Drive**, которая является основой разработок **Toyota** в сфере гибридных автомобилей. Президент концерна Томаки Ниситани рассказал обо всех достоинствах авто: «В рамках выставки мы хотим предоставить российским автолюбителям возмож-

ность узнать о технологии **Toyota Hybrid Synergy Drive** и рассказать о ее преимуществах. Посетители автосалона также смогут заглянуть в будущее гибридных автомобилей и познакомиться с тем, как **Toyota** видит дальнейшее развитие этой технологии».

Концепт-кар был разработан на юге Франции, в дизайн – центре **Toyota ED²**. Его общая длина составляет 4 500 мм, колесная база – 2 800 мм, ширина – 1 850 мм, а высота – 1 440 мм. Задние двери новейшей конструкции открываются при нажатии на кнопку, обеспечивая беспрепятственный доступ в салон. **Hybrid X** комплектуется эксклюзивными 20-дюймовыми легкосплавными дисками со сверхнизкопрофильными шинами 225/40 R20.

Основными отличительными чертами, которые определили внешнюю форму автомобиля, являются две U-образные детали, образовав-



Дебютки

М М А С
2 0 0 8



На Московском автошоу состоялась премьера экологичного концепт-кара **Hybrid X**. В нем были реализованы прогрессивные возможности системы **Hybrid Synergy Drive**, которая является основой разработок Toyota в сфере гибридных автомобилей.



В рамках Московского автосалона можно было увидеть специальную модель **Toyota Auris**, оборудованную механизмом, позволяющим открывать двери на 180°.

шился при сочетании мощной стеклянной верхней части и необычных задних и передних стоек. Сверху эта композиция напоминает большую букву Х – именно этот факт и стал определяющим при выборе названия концепт-кара. Превосходная аэродинамика **Hybrid X** обеспечивается U-образными стойками и усиливается плавными линиями корпуса с интегрированным

задним спойлером. Надо отметить, что этот концепт – только начало, так как президент ООО «Тойота Мотор» подтвердил намерения компании продавать в России гибриды **Toyota Prius** третьего поколения.

Также в рамках Московского автосалона можно было увидеть специальную модель **Toyota Auris**, оборудованную механизмом, позволяющим открывать двери на 180°. Помимо этих образцов на автосалоне компания была представлена всеми моделями, официаль-

но продающимися на территории Российской Федерации, – **Auris, Yaris** (трехдверный и пятидверный вариант), **Corolla, Corolla Verso, Camry** (с двигателями рабочим объемом 2,4 и 3,5 л), **Avensis, RAV4** (с рабочим объемом двигателя 2,0 и 2,4 л), **Land Cruiser Prado, Land Cruiser 200**, а также же болидом Formula 1.

Отметим, что если предыдущий Московский международный автомобильный салон в 2006 году собрал более миллиона посетителей, то в этом году это мероприятие ждал еще больший успех и интерес со стороны автолюбителей и специалистов. С официальным визитом прибыло большое количество международных делегаций, руководителей российских и зарубежных автомобилестроительных компаний. Это событие широко освещалось в отечественных и зарубежных СМИ. Конечно, у Московского автосалона есть потенциал для дальнейшего роста. И, судя по динамичному развитию отечественного автомобильного рынка, можно констатировать, что за этим делом не станет. **BT**

Подготовил О. Махота

ООО «Тойота Мотор» в третий раз выступила официальным спонсором Открытого Всероссийского дня бега «Кросс Наций -2008».

Для участия в соревнованиях компания сформировала собственные команды в 27 городах России, где расположены дилерские центры и уполно-



Старт дает Тойота!

моченные партнеры «Тойота». С каждым годом количество спортсменов и городов-участников этого грандиозного спортивного проекта неуклонно растет. «Кросс Наций -2008» одновременно стартовал 21 сентября в более чем 190 городах России, в этом году ожидается рекордное количество участников – более 1 миллиона человек.

«Приверженность здоровому образу жизни является доброй традицией компании «Тойота». Являясь официальным спонсором массовых соревнований, мы прежде всего стремимся привить любовь к спорту. И

мы искренне рады, что Открытый день бега «Кросс Наций», как и лыжная гонка «Лыжня России» в очередной раз подтверждает свой статус обще-

российского праздника, объединяющего как любителей, так и профессионалов», – заявил президент ООО «Тойота Мотор» г-н Томоаки Ниситани.



короткой строкой

10.09.2008 Три мировые премьеры «Тойота» на Международном автомобильном салоне в Париже.

26.08.2008 «Тойота» участвует в Московском Международном Автомобильном Салоне 2008. Представлена новая гибридная технология Toyota.

22.08.2008 ООО «Тойота Мотор» сообщает об открытии нового дилерского центра Toyota, которое состоялось в Туле.

08.08.2008 Открытие дилерского центра Toyota в Челябинске.

08.08.2008 Новые цены на автомобили Toyota. Сообщается о повышении цен на автомобили модельного ряда Toyota. Изменение цен коснулось следующих моделей Toyota: Yaris, Auris, Avensis, Corolla, Land Cruiser Prado, Land Cruiser 200. Увеличение цен составило от 1,5 до 3,5 %.

«Тойота» в Европе и России

В январе прошлого года «Тойота Мотор Корпорэйшн» выпустила документ под названием «Вклад в устойчивое развитие», где изложены основы политики компании в отношении корпоративной социальной ответственности (CSR). В нем говорится, что рост бизнеса Тойота в России напрямую связан со способностью компании соответствовать ожиданиям общества.

С начала 1990-х годов, когда в России появились первые официальные дилеры компании, начинается история активного продвижения бренда на российском рынке.

В 1998 году компания открыла Московское представительство Toyota Motor Corporation, которое было создано, чтобы оценивать рыночную ситуацию и способствовать увеличению продаж через торговые компании и сеть дилеров в основных регионах России. В связи с динамичным развитием автомобильного рынка, было принято решение о создании национальной компании по маркетингу и продажам ООО «Тойота Мотор». Объявление об этом прозвучало в 2001 году в рамках Московского Автосалона.

С 1 апреля 2002 года ООО «Тойота Мотор» начало свое функционирование на территории России. Эта компания является стратегической базой компании Toyota, которая играет ключевую роль в развитии бизнеса по продаже ав-

томобилей и запасных частей Toyota и Lexus в России.

В настоящий момент в России продажами автомобилей Toyota занимаются 39 официальных дилеров компании:

- 10 из них находятся в Москве,
- 5 – в Санкт-Петербурге,
- 3 – в Екатеринбурге,
- 2 – в Самаре,

а также по одному дилеру в:

- Казани,
- Ростове-на-Дону,
- Перми,
- Нижнем Новгороде,
- Тольятти,
- Краснодаре,
- Красноярске,
- Тюмени,
- Сургуте,
- Новосибирске,
- Новокузнецке,
- Воронеже,
- Томске,

- Кемерове,
- Волгограде,
- Саратове,
- Оренбурге.

Все они не только продают автомобили и запасные части Toyota, но и обеспечивают сервисное обслуживание в полном соответствии с высокими стандартами качества Toyota.

Все дилеры Toyota в России соответствуют ряду довольно жестких требований, которые предъявляются к дилерам компании во всем мире, а также к способам и методам ведения бизнеса. В основе их лежит концепция трех S. Первая S – собственный автосалон (Showroom), вторая S – наличие современной сервисной станции (Service Shop), третья S – наличие склада запчастей (Spare Parts Shop).

Для компании Toyota Россия является одним из наиболее приоритетных рынков. Российский автомобильный рынок абсолютно уникален. Он очень динамично развивается, обладает огромным потенциалом. Для России в компании Toyota была разработана собственная маркетинговая стратегия, основанная на глубоком изучении всех особенностей рынка.

Сегодня на российском рынке компания Toyota следует стратегии продвижения 10 основных моделей: шести легковых автомобилей – Auris, Camry, Avensis, Corolla, Corolla Verso и Yaris, трех внедорожников – Land Cruiser 200, Land Cruiser Prado и RAV4, а также Hiace, представленного в классе коммерческих автомобилей.



Юмор «ВМ»

Эх раз, еще раз!

Практика компаний, занимающихся автострахованием, наполнена курьезными и непредсказуемыми страховыми случаями.

Так, рекордное число аварий за год произошло с водителем автомобиля «Тойота Авенсис», застрахованным по программе Автокаско в компании «Росгосстрах Санкт-Петербург». В течение одного года автовладелец умудрился попасть в ДТП целых пять раз, а его страховой компании пришлось компенсировать ущерб, нанесенный его и чужой собственности: выплаты составили почти 4 000 долларов. Шестая авария стала для несчастливого автомобиля последней: на трассе вблизи г. Ломоносова Ленинградской области водитель на повороте не справился с управлением, машина съехала в кювет и перевернулась. Водитель и пассажиры были госпитализированы с переломами различной степени тяжести. Компания выплатила владельцу не подлежащего восстановлению автомобиля страховое возмещение в размере 15 380 долларов.

«Русский полис»

заглянем в Интернет

Любовь зла...
(Жесткое заявление на борту авто написано не кровью, а помадой!)



«...Правила уличного движения стали наукой. Движение по улицам – это искусство. Статистики и философы изучают проблемы преимущественного права проезда и квадратуру кругового объезда... Автомашина преобрала нашу страну и города. Она перевернула нашу культуру вверх дном, изменила язык... Неограниченная скорость. Лишь бы домчаться до цели, прежде чем надо будет торопиться домой... Благодаря автомашине даже самый жалкий размазня может возомнить себя сверхчеловеком...» – эти слова известного датского художника-карикатуриста Херлуфа Бидструпа, творившего в первой половине прошлого века, настолько же актуальны и сегодня. Что может быть проще и нагляднее, чем изучать психологию человека в век сверхскоростей по рисункам этого мастера социальной и политической карикатуры. Начиная с этого номера «ВТ» мы будем знакомить вас, уважаемый читатель, с творчеством этого замечательного художника. Сегодня мы предлагаем вашему вниманию сюжет с говорящим названием – «Получил права» из сокровищницы графики Х. Бидструпа.

Получил права



Автошарпей...
(...Кажется, так называется эта порода четырехколесных друзей человека)

