Волк в овечьей шкуре

Олег ФЕДОРОВИЧ



Для людей, живущих на западе России, словосочетание «японский культовый автомобиль» звучит по меньшей мере странно. В большинстве случаев это явление истории автомобиля трактуется как надуманное и не подлежащее серьезному рассмотрению. Причина — маркетинговая политика японских автопроизводителей, которая «забрасывает» иностранные рынки массовым «ширпотребом», а все самое «вкусненькое» оставляет для внутреннего рынка. До недавнего времени купить настоящий японский автомобиль можно было только через вторые руки или у «серых» дилеров. При этом, естественно, с правым расположением руля, что также сказывалось на популярности и желании автолюбителя «примерить» авто на себя.

Однако стоит проехать чуть дальше за Урал, ситуация резко меняется. Дальний Восток с конца восьмидесятых исправно снабжает эту часть России секонд-хендом внутреннего японского рынка. И вот здесь мы видим, что японский автопром — это не только короллы и крузеры китайской и прочей сборки. Америка, Австралия, Западная Европа давно поняли всю прелесть настоящего японского автомобиля, думаю, пришло время и российским любителям и ценителям автомобильного дизайна с большой буквы повернуть головы на Восток. Безусловно, немецкие, итальянские и английские автомобили (особенно классические) вызывают определенный душевный трепет у каждого автолюбителя. Однако много ли найдется людей, способных купить и содержать Pullman, Lotus или Maserati 60—70-х годов? Думаю, единицы. Здесь как раз и стоит внимательно присмотреться к нашим восточным соседям. Внешне японский автомобиль выглядит так же

«сексуально» (если не лучше), как и его европейский «брат по классу». Не будем забывать, что это было временем начала массовой экспансии японского автопрома на иностранные рынки, и для повышения конкурентоспособности дизайн кузовов заказывался в Британии или Италии. При этом в производство запускались такие варианты, которые ни за что не «прошли» бы в более консервативной Европе. О техническом наполнении этих «скорлупок», а также о надежности и качестве разговор особый. Я до недавнего времени был обладателем купе «TOYOTA CORONA MARK II» 1976 г. выпуска.



В стандартное оснащение входят: полный «электропакет» (в т. ч. зеркала), кондиционер и климатконтроль, АКПП, гидроусилитель руля, FM стереомагнитола, обогрев и дворник заднего стекла, дисковые тормоза всех колес и даже… каталитический нейтрализатор выхлопных газов (т. е. соответствие нормам ЕВРО-2)! Двигатель, снабженный системой EFI, имеет около 2-х миллионов пробега, и при этом цепь газораспределения – еще родная. И вся эта роскошь и по сей день прекрасно работает. Сможете ли вы найти ему конкурента среди «одноклассников» из Европы тех лет? А если вспомнить о цене?

Сегодня хочу представить вашему вниманию еще один шедевр инженерного искусства начала восьмидесятых годов – среднемоторное спортивное купе «TOYOTA MR 2». В основу MR 2 впервые в Японии была заложена концепция «Midship (среднемоторная) Runabout (небольшой корпус) 2 (два посадочных места)». Отсюда и название модели. На европейском и американском рынках среднемоторные транспортные средства были представлены за много лет до этого,



На европейском и американском рынках большинство среднемоторных транспортных средств находилось в верхнем сегменте рынка экзотических автомобилей и было недоступно рядовому покупателю. Исключение составлял лишь FIAT X1/9, выпускавшийся с 1972 по 1989 гг. (фото вверху).

однако большинство из них находились в верхнем сегменте рынка экзотических автомобилей и были недоступны рядовому покупателю. Исключение составлял лишь FIAT X1/9 с двигателем от 128 модели, выпускавшийся с 1972 по 1989 гг., изумительно красивый, но вялый и ненадежный.



MR 2 в виде концепта «S.V.-3» был впервые представлен публике на Токийском Мотор Шоу в 1983году.

Через год автомобиль был предложен для продажи в Японии в качестве серийного. Еще через год его представили остальному миру. Это был сильнейший удар по конкурентам. Toyota предложила жизнерадостный, быстрый и очень стильный автомобиль. К тому же – феноменально надежный. Когда в 1986 году была представлена версия с механическим нагнетателем (supercharger), у дилерских салонов выстраивались очереди, и автомобили уходили «как горячие пирожки», минуя торговые залы. Производство первого поколения продолжалось по 1991 год. Выпущено было 166 000 экземпляров. Очень неплохо для столь специфического транспортного средства.

История создания автомобиля началась в 1976 году. Автомобиль задумывался отнюдь не как спортивный. Перед инженерами была поставлена задача создания динамичного, легкого в управлении 2-местного автомобиля с воодушевляющей топливной экономичностью. Лишь в 1979 году после многочисленных и не очень удачных испытаний прототипов в Японии и Калифорнии инженер департамента испытаний Toyota Акио Ешида (впоследствии возглавивший проект) попытался найти альтернативные варианты компоновки. Выбор пал на среднее поперечное расположение двигателя и задний привод.

Прототип получил ярко выраженный клиновидный силуэт, и в 1981 году руководством было принято решение о том, что автомобиль будет спортивным фактически. Вот так практически случайно родилась оригинальная концепция демократичного, но

полноценного спорткара. Энтузиасты считают, что MR 2 – это «заброшенный» проект LOTUS X-100, который Toyota подобрала и растиражировала.

Это всеобщее заблуждение. Наиболее тесное сотрудничество Lotus и Toyota началось как раз тогда, когда единый прототип MR 2 уже был создан, и при этом очень скоро закончилось, когда Lotus был выкуплен General Motors. Ни кто не отрицает участия инженеров Lotus в этом проекте, и легендарный «лотусовский» дизайн однозначно проглядывается в этой модели. Но это не плагиат и не слепое копирование. Скорее, это синтез (британский креатив и потрясающее японское качество) двух диаметрально противоположных конструкторских школ.



На первом поколении MR 2 использовался двигатель объемом 1587 см3 с максимальной мощностью 128 л. с. На нем были реализованы 4 клапана на цилиндр и система точечного впрыска. То, что ранее этот двигатель был представлен на Toyota Corolla, весьма импонировало публике, к тому же значительно прибавило веса бренду Corolla, и убеждало покупателей MR 2 в надежности и практичности своего приобретения. Двойная маркетинговая стратегия для успешного продвижения обеих моделей.

Любители «погорячей» были сполна вознаграждены в 1987 году, когда стоковая мощность двигателя была повышена до 145 л. с. путем установки механического нагнетателя, промежуточного охлаждения воздуха на впуске, изменения фаз газораспределения и степени сжатия.

Также был дополнительно усилен кузов. Комплектацию теперь можно было выбирать в достаточно широких пределах, вплоть до стиля «круиз-кафе», с автоматической коробкой и полным электропакетом.

Но даже в такой, отнюдь не спортивной версии, автомобиль показывал выдающуюся динамику. Разгон до 100 км/час – 10 секунд, максимальная скорость – 180 км/час, четверть мили с места автомобиль преодолевал за 17,5 секунд. При этом – уникальная управляемость. Что такое заносы или крены в поворотах, автомобиль практически не знает...

Имя автомобиля произвело на свет пару забавных эпизодов. Например, во Франции произношение его созвучно с «merdeux», что в переводе «ужас, дерьмо, ад». Продавать машину с таким именем во Франции было бы проблематично. Поэтому там она известна как «купе MP». В англоязычных странах машину часто называли «Мистер Второй», намекая на «половину» кузова и «половину» двигателя от полноценного GT.

Автомобиль в свое время и сейчас получал и поучает положительный отклик в прессе. Основной упор делается на надежный,



энерговооруженный двигатель (мощность которого без особого труда удается поднять до 200 л. с.) и инновационный характер. В 1985 году «МОТОР ТРЕНД» назвал нашего героя самым ликвидным импортным автомобилем «секонд-хенд». MR 2 входит в десятку лучших автомобилей, по мнению читателей американского журнала «Дорожные и трековые автомобили». Австралийский журнал «Колеса» в 1998 году назвал первое поколение MR любимым спортивным автомобилем. В 2004 году в списке Топ Спорт Автомобили 1980 года «Международного спортивного автомобиля» MR 2 был восьмым. Согласитесь, вполне неплохо для модификации «семейной короллы» получать такие лестные отзывы от знатоков спортивных автомобилей.

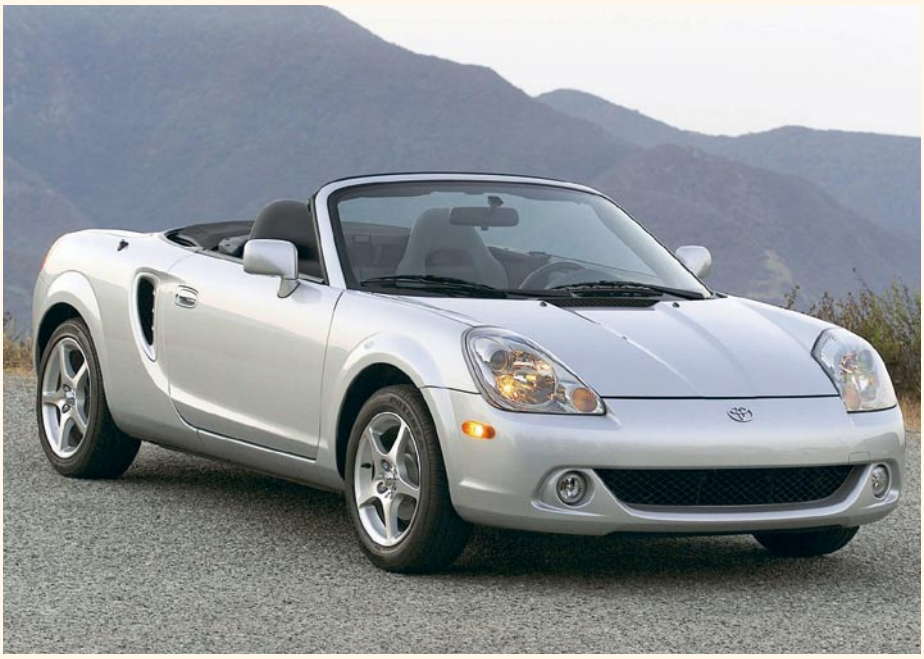
Бешеный успех первого поколения сыграл с MR 2 злую шутку. И в России, и за границей, и в Японии. Сегодня найти этот автомобиль в удовлетворительном состоянии достаточно тяжело. Лет 10 назад в Приморье можно было купить MR за 200–250 долларов. 50-кубовые мопеды стоили дороже. Можете представить, в какие руки попали эти «бедолаги»? За считанные месяцы они «убивались в хлам».

Примерно так же обстояла ситуация и за пределами России...

Второе поколение MR 2 получилось не столь удачным.

Японцам, по-видимому, надоело быть «мистером вторым», и следующая модель, по замыслу, должна была гармонично вписаться в семейство GT. Вес возрос до тонны двести, а объем двигателя до 2 л для Европы и Японии, и до 2,2 л для Америки. Внешне автомобиль стал похож на Ferrari 348 tb, или F355. Толи с уважением, толи с сарказмом этот автомобиль так и называли: «Феррари для бедняков». Делался автомобиль, похоже, в спешке. Нестабильная работа двигателя, излишняя поворачиваемость вызвали множество негативных отзывов. «Детские болезни» Toyota оперативно вылечила. Однако темп был потерян. Легенда плавно превратилась в обычную «мыльницу». Не спасли положения и





Сегодняшний автомобиль Toyota MR-S (фото внизу) опять стал походить на LOTUS ELISE (вверху), только современный. Весит автомобиль чуть меньше тонны, а объем двигателя составляет 1794 кубически сантиметра.

довольно серьезные рестайлинги. Чего стоила только «турбочарджерная» версия со стоковой мощностью в 245 лошадей?!

Взявшись за третье поколение, Toyota учла свой предыдущий провал.

Решено было возвратиться к изначальной концепции: «легкое тело + легкий, но мощный двигатель». Теперь автомобиль весит чуть меньше тонны, и объем двигателя составляет 1794 см3. Даже внешне попытались вернуться к «первоисточнику». Однако неожиданный, но логичный запрет SAE (Общество автомобильных инженеров) на «всплывающие» фары заставил пересмотреть изначально задуманную концепцию стиля. Сегодняшний MR-S (название поменяли, наверное, в угоду французам), опять стал походить на LOTUS, только современный. Как ни как, кровные родственники.