

фишка		где показать
Auris	Эргономика - всё под рукой, все элементы управления находятся на более чем в 20 см от водителя	Перед поездкой
	Просторные (по меркам сегмента) задние места с регулируемыми по наклону спинками	Перед поездкой
	Ровный (плоский) пол в ногах задних пассажиров	Перед поездкой
	Система безключевого доступа Smart Entry	Перед поездкой
фишка		где показать
Corolla	Система безключевого доступа Smart Entry	Перед поездкой
	Камера заднего вида (с разметкой) с экраном, встроенным в салонное зеркало	На парковке
	Отличная управляемость на извилистой трассе	Асфальтовая "змейка". Размерность и скорость прохождения надо подбирать. Можно даже "Лосиный Тест".
	Высокий клиренс и энергоёмкость подвески	Бельгийская мостовая (брусчатка). Скорость подбирать опытным путём
фишка		где показать
Verso	Качественный (мягкий) интерьер .	Перед поездкой нужно пощупать переднюю консоль, она вся мягкая.
	Трансформация салона. Удобство и быстрота складывания/раскладывания смдений.	Перед поездкой.
	Отличная управляемость и более чем внятный руль на извилистой трассе. Поведение машины при скоростном маневрировании неожиданно чёткое для MPV. Такие повадки характерны, скорее, для приспортивленной легковушки.	Асфальтовая "змейка". Размерность и скорость прохождения надо подбирать (можно по образцу Короллы - Версо рулится ничуть не хуже). Можно даже "Лосиный Тест".
	Вариатор и подрулевые лепестки . При необходимости экстренного ускорения нужно дёрнуть лепесток "вниз" и автомобиль резко ускорится (конечно же, в ущерб топливной экономичности)	Асфальтовая прямая. Может быть, с имитацией обгона попутной машины (для наглядности).
	Система НАС (помощи при старте в гору)	Подъём уклоном в несколько процентов. Ощутимый, но без фанатизма.
фишка		где показать
Prius	Проекционный дисплей HUD и Touch Tracer (хитрые кнопки на руле с отображением нажатого на приборной панели)	В общем-то не принципиально. Главное, не на скорости "за 200".
	Автоматическая парковка . Параллельная и перпендикулярная.	На подготовленной, размеченной "автомобилями" площадке. Важно, чтобы за рулём был инструктор, а не клиент. С первого раза сие действие клиенту самостоятельно освоить не удастся и кажущаяся сложность процедуры может оттолкнуть покупателя.
	Монитор распределения потоков энергии	На ходу в различных режимах
	Система НАС (помощи при старте в гору)	Подъём уклоном в несколько процентов. Ощутимый, но без фанатизма.
	Режим электромобиля EV .	Очень сильно извилистая (размеченная конусами и искусственными препятствиями) трасса для движения на минимальной (3-4 км/ч) скорости. Важно показать, что автомобиль движется абсолютно безшумно и очень манёвренен (очень легко рулится). После прохождения "извилин", очень плавный (чтобы не включился ДВС) разгон до предела скорости работы режима EV - около 40-45 км/ч.
фишка		где показать
Avensis	Качественный интерьер (для Toyota - несомненный шаг вперёд). Текстура пластика и ткани, мягкая центральная консоль, "почти премиальные" кнопки, крутилки и т.д. Выверенные усилия и звуки движущихся элементов - двери, пепельница, подлокотник, кнопки и крутилки.	На парковке
	Электромеханический стояночный тормоз в режиме автоматического удержания при начале движения.	Приличный уклон.
	Плавность работы вариатора . "В пол" педаль если и жать, то не часто, чтобы мотор не выходил на высокие обороты и не раздражал навязчивым воем.	Асфальтовая трасса умеренной извилистости. Поменьше прямиков, чтобы не искушать к активному "педалированию".
	Достойная управляемость в сочетании с удобной и выверенной посадкой за рулём. Само рулевое колесо - сказка.	Плавная, умеренная змейка с акцентом не на скорость прохождения, а на точность реакций и обратную связь "по рулю".
фишка		где показать
RAV4	Простота и удобство трансформации салона . Полностью и индивидуально регулируемые задние сиденья.	На парковке.
	Система НАС (помощи при старте в гору)	Ощутимый подъём.
	Система DAC (помощи при спуске)	Достаточно крутой спуск. Интересно показать, что спуск в режиме трансмиссии "S1", медленнее, комфортней и контролируемей нежели в режиме "D".
	Великолепная, чуть ли не лучшая в сегменте C-SUV управляемость .	Скоростная змейка, переставка, и т.д. Всё что угодно такого рода.
	Режим Sport вариатора	Асфальтовая прямая, возможно с некой имитацией обгона. Кнопка Sport таки преобразует автомобиль. Рабочие обороты повышаются, педаль газа становится более отзывчивой - хоть завтра на трек.
	Жёсткая подвеска и практическое отсутствие шумоизоляции, особенно задних колёсных арок .	НЕ НАДО ездить по мелким неровностям типа брусчатки или грейдера - шумно и не очень комфортно .
	Кнопка LOCK - кнопка блокировки межосевой муфты.	Нажимать перед заездом в лёгкую грязюку. Лучше смотреть со стороны, как автомобиль буксует обеими осями, подтверждая факт блокировки.
	Система IADS - интегрированная система управления динамикой.	На прямой, желательно с хорошим покрытием, начать раскачивать автомобиль из стороны в сторону с постепенно увеличивающейся амплитудой, провоцируя постепенное углубление заноса задней оси с каждым "качком". В какой-то момент водитель почувствует как руль "сопротивляется" усугублению заноса.
фишка		где показать
Highlander	Беспредельно просторный салон . На втором ряду сидений можно свободно сесть "нога на ногу" и место ещё останется.	На парковке.
	Трансформация второго ряда сидений из 3-местного в два индивидуальных кресла с подлокотниками и проходом на третий ряд.	На парковке.
	Расслабленная подвеска .	НЕ НАДО активно маневрировать - эта машина не для этого .

	Динамика.	Прямая с любым асфальтом. Разгон с места и вплоть до разумной границы. Просто пуля!
	Комфортная подвеска и вполне нормальная шумо-виброизоляция.	Грейдер или брусчатка на приличной скорости.
	Приемлемая проходимость.	Песок или жидкая грязюка с относительно ровным рельефом. Избегать больших бугров. Не допускать даже намёка на диагональное вывешивание.

	фишка	где показать
Prado	Высокое качество салона. Матовое дерево отделки! Превосходная обзорность. Чувство габаритов.	На парковке.
	Прходимость.	Любая грязь. Ограничение одно - возможности штатной резины.
	Геометрическая проходимость.	Спуски, подъёмы, траверзы. Демонстрация бокового уклона.
	Блокировки (особенно задняя).	Диагональный переезд брустера с диагональным вывешиванием.
	Камеры обзора. В основном передняя и боковые.	Передняя камера отлично работает на "слепом" подъёме, а для боковых можно устроить езду "вдоль обрыва" или филигранный объезд дерева...
	Crawl Control	Песок или снег, со спусками и подъёмами.
	Адаптивная подвеска AVS - комфортный режим.	Грейдер или брусчатка на приличной скорости. AVS в положении "Comfort".
	Задняя пневмоподвеска	Для потенциальных владельцев трейлера или простого прицепа. Демонстрация выравнивания авто под нагрузкой на фаркоп.
	Система KDSS - ходы подвесок.	Любые "геометрические упражнения", демонстрирующие ходы подвесок. Смотреть со стороны.
	Система KDSS - малые крены.	Для владельцев предыдущего кузова Prado - они оценят! Асфальтовая змейка. Скорость и шаг - подбирать.
	Динамика.	На дизельной машине избегать прямых разгонов. Динамика - никакая.

	фишка	где показать
LC200	Огромный салон - второй ряд сидений как в представительском лимузине.	Перед поездкой
	Мощный и премиальный дизайн и исполнение интерьера.	Перед поездкой
	Прходимость.	Любая грязь. Ограничение одно - возможности штатной резины.
	Геометрическая проходимость.	Спуски, подъёмы, траверзы. Демонстрация бокового уклона.
	Тяговитый (очень) дизель.	Бугры и подъёмы. Движение "внатяг".
	Crawl Control	Песок или снег, со спусками и подъёмами.
	Комфортная подвеска в целом.	Разбитый асфальт, грейдер, брусчатка.
	Блокировка центра и A-TRC.	Диагональный переезд брустера с диагональным вывешиванием.
	Система KDSS - ходы подвесок.	Любые "геометрические упражнения", демонстрирующие ходы подвесок. Смотреть со стороны.
	Система KDSS - малые крены.	Для владельцев предыдущего кузова (100) - они оценят! Вялая асфальтовая змейка. Скорость и шаг - подбирать.
	"КОРОЛЬ 4x4"	Надо всеми средствами акцентироваться и напирать на то, что это вершина эволюции комфортабельных внедорожников. Ему нужно только указать направление. Он туда поедет невзирая ни на что (почти :))

	фишка	где показать
Hilux	Практически SUV-шная посадка за рулём.	Перед поездкой
	Комфортные задние сиденья (по меркам сегмента пикапов)	Перед поездкой
	Огромные перспективы для тюнинга - 32-е колёса встанут без лифта, а список различных аксессуаров (включая внедорожные) просто поражает	Перед поездкой
	Не забывать, что это грузовик, который только прикидывается SUV (равно, как и любой другой пикап)	Не требовать невозможного.
	Геометрия и проходимость. Малый передний свес и разумный задний.	Теоретически (с головой на плечах) Hilux проскочит там, где сядут и Prado и 200-ка.
	Прекрасная (для пикапа) управляемость. Весьма внятный руль.	Асфальт. Неспешное маневрирование. Акцент на неожиданный комфорт, даже без загрузки кузова.
	Динамичный дизель (3-литровый)	Разгон с места для 3.0 AT - быстрее дизельного Prado.
	На 3.0 AT - задний дифф свободный	Избегать диагонального вывешивания!
	Недостаточный диапазон регулировки руля и сиденья	Водителей ростом выше 180 см за руль не пускать!