

"Фольксваген-Поло"

от 475 291 руб.



ПОЛОВИНКА МОЯ

За строгой внешностью самого маленького, но невероятно серьезного "Фольксвагена" скрываются сразу два автомобиля. И если бы вы знали, какая это проблема...

По заслугам?

Еще десять минут назад все было иначе. Мрачным московским утром я подошел к скромному красному хэтчбеку, открыл дверь и, поевшись, устроился в кресле, обитом простежкой тканью. За ночь пластиковый руль заиндевел, а стекла предательски запотели. На поворот ключа зажигания, впрочем, машина среагировала мгновенно, гулко загромыхав всеми тремя цилиндрами. Пока прогревался двигатель, я включил магнитолу и на первой же попавшейся радиоволне услышал, что "Поло" только что признан лучшим автомобилем Европы. Мои поздравления, конечно... Вот только не поторопились ли члены жюри?

Я же прекрасно помню нашу с ним первую встречу. Дело было в Женеве минувшей весной. Тогда, впервые увидев "Поло" очередной, пятой по счету генерации, я разве только не скулил от зависти. Элегантный и строгий внешне, этот малыш не просто походил на слегка уменьшенную копию свеженького "Гольфа", он за какие-то 20 минут поменял мои представления о том, каким должно быть демократичному супермини.

"Вот таким нарядным!" – кричал невиданно роскошный интерьер, в котором нашлось место даже магнитоле с дисплеем тач-скрин и мягкому, пористому пластику. "И таким мощным!" – свидетельствовала широченная гамма моторов, одобренная суперсовременной коробкой DSG. "А еще богато оснащенным, безопасным и недорогим!" – хотелось добавить уже от себя лично. Ведь несмотря на обилие оборудования – уже в базе 6 эйр-бэгов и ESP, – цена "Поло" в Европе по сравнению с предшественником увеличилась всего на сотню евро – от €12 150. Как тут не обзавидоваться...

"Простота" на загляденье

Следующего свидания я ждал вечность – целых полгода. Гне-

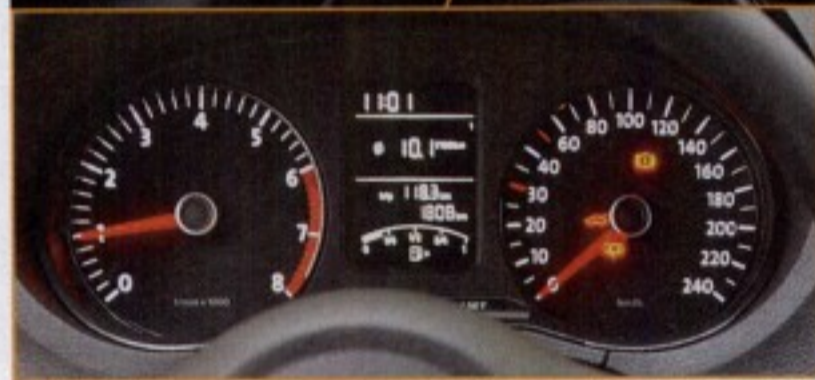
тущим морозным ноябрем, будто бросая вызов роковой неизбежности смен времен года, "Поло" предстал предо мной в вызывающе-красном акриловом костюме, особенно броском на фоне стального неба, голых деревьев и унылых прохожих. Эх, сорванец! Ну как тобой не залобоваться?

Какая выправка, статья... Взгляните на строгие фары, соединенные узкой черной лентой радиаторной решетки, самоуверенную, даже чуть нагловатую улыбку воздухозаборника в переднем бампере, рельефные мускулистые бока и остроугольные корпуса зеркал со встроенными "поворотниками". Класс!

И что самое важное, стиль "ла семпличита", разработанный шеф-дизайнером "Фольксвагена" Вальтером де Сильвой специально для "Поло", подчеркивает стать маленького, но гордого автомобиля даже в недорогих версиях. Снаружи от базового "Трендлайна" вовсе не веет бюджетностью. Пластиковые колпаки на 14-дюймовых штампованных дисках и те выглядят вполне симпатично. Жаль, то же самое нельзя сказать про салон.

На разные случаи

Как выяснилось, интерьер, которым я восхищался в Женеве, зарезервирован за дорогой комплектацией "Комфортлайн". В более же доступном "Трендлайне" я нащупал дешевенькую твердую пластмассу торпедо, пластиковый обод простенькой "баранки" и невзрачную серенькую обивку сидений. М-да... Обидно. Ведь есть же здесь элегантный CD-проигрыватель с хромированной окантовкой, косметические зеркала в противосолнечных козырьках, классические, отменно читаемые приборы с белой подсветкой и красными стрелками. А еще дипломатично повернутая к водителю центральная консоль, идеально спрофилированное кресло...



▲ Стильно, сдержанно и очень наглядно – щиток приборов "Поло" может служить **ОБРАЗЦОМ** для подражания



▲ Места в перчаточном ящике аккурат под пару-тройку журналов. А в крышке есть **КАРМАШЕК** для ручек или очков



◀ В сервисе или на шиномонтаже, когда вы не хотите оставлять машину открытой, датчик перемещения штатной сигнализации **МОЖНО** отключить. Правда, расположена кнопка неудобно





▲ Двое пассажиров ростом до 180 см разместятся на диване с полным **КОМФОРТОМ**



▲ За **РАЗДЕЛЬНУЮ СПИНКУ** в “Трендлайне” придется доплатить 7023 рубля

ПОЛНОРАЗМЕРНОЕ запасное колесо более актуально для езды по нашим дорогам



КАК В САМОЙ ИЗВЕСТНОЙ ИСТОРИИ

За исключением порядка сорока опций всего остального у нового “Поло” аккурат по паре. Два кузова, два мотора, столько же коробок передач и комплектаций. “Трендлайн” за 475 291 руб. состоит из 3-дверного кузова, 70-сильного мотора, 5-ступенчатой МКП, а также ABS, двух подушек, усилителя руля, электростеклоподъемников, центрального замка и полноразмерной “запаски”. Доплата за две дополнительные двери 15 819, за 1,4-литровый мотор с “ручкой” – 34 214 руб., а с DSG почти 80 тысяч. “Комфортлайн” – это мягкий пластик отделки, зеркала с электроприводом и обогревом, центральный замок с ДУ, складывающаяся по частям спинка дивана, регулировка по высоте передних сидений с выдвижными ящиками. Минимальная цена такой машины 531 714 руб.

Между прочим, то обстоятельство, что “Поло” прибавил в длину и ширину соответственно 54 и 32 мм, на мой взгляд, никак не отразилось на просторе его салона. За рулем мне, упитанному дядьке ростом 186 см, по-прежнему места только-только. На диване же при посадке “сам за собой” я буквально втиснул туловище между спинкой переднего кресла и потолком, чего, к слову, на предыдущем “Поло” не наблюдалось. А все почему? Крышу-то дизайнеры опустили на 13 мм.

Быть может, недоставшиеся сиденьям сантиметры пошли не только на увеличение свесов кузова, но и на обустройство багажника? И точно, вот появился полезный подпол глубиной сантиметров в 15. Однако прирост объема багажника на 10 литров вряд ли можно считать существенным достижением по хозяйственной части. В итоге все равно два больших дорожных чемодана не погрузишь. Хотя 280 л – это выше, чем в среднем по классу.

По остаточному принципу

Но в том-то и фокус, что “Поло” не хочет быть усредненным хорошистом. Ведь должны же ездовые таланты малыша затмить жесткость пластика и не самый просторный диван!

Я еще помню, что в арсенале маленького “Фольксвагена” аж семь двигателей, пять из которых абсолютно новые. Выбери – не хочу. Будь моя воля, для дальних рейдов и хитрых обходных маневров взял бы 75-сильный дизелек, расходующий всего 4,2 литра топлива на сотню. А в стремительных городских наскоках отличным оружием могла бы стать легкая 105-сильная 1,2-литровая турбо-“четверка”.

Но покупатель предполагает, а маркетолог располагает. Представьте себе, немецкие боги торговли все самое вкусное подали к столам европейцев. Нам же, по крайней мере до весны, придется довольс-

твовать бензиновыми моторами из старых запасов. Это 85-сильный “один и четыре” и его чуть менее мощный 3-цилиндровый товарищ рабочим объемом 1198 см³. Угадайте, какой я предпочел? Совершенно верно, из двух “лакомств” я выбрал то, что подешевле.

Завел мотор и даже растерялся. Ай-ай-ай, как же не солидно – дизели и те сейчас работают тише. Двенадцати-клапанная “трешка” образца 2003 года на холостых молотит, как маленький трактор, да еще и потрясывает изрядно. Но если забыть о шумовом сопровождении, 3-цилиндровый мотор вполне бойкий мальчик. Изумительно четкая работа механической коробки с короткими передаточными числами позволяет спокойно держаться в потоке. Более того, пару раз я даже вышел победителем в светофорной дуэли – воистину, четкость города берет! Словом, с базовым 70-сильным двигателем в городе действительно можно жить.

Они очень постарались

На шоссе с ним уже сложнее. И дело даже не в том, что после 120 км/ч семь десятков “лошадок” наедаются, делая обгоны экстремальным спортом. Больше огорчило, что возможности мотора не соответствуют способностям шасси. Ладно бы оно было всего лишь комфортабельным. Так ведь “Поло” еще и рулится замечательно! А когда узнаешь, как охотно автомобиль занывает в виражи, как четко пишет дугу даже на зимних шинах, узких, с высоким профилем, хочется отправить немецким инженерам поздравительную телеграмму: “Спасибо!” Совсем не напрасно они сделали кузов жестче и увеличили колею. Поэтому всем тем, кто не хотел бы испытывать разочарований, я бы посоветовал подождать до весны, когда в России появится “Поло” со 105-сильным турбомотором. Уверен – это будет песня.



Впрочем, кому не терпится, могут присмотреться к 85-сильной машинке. Она чуть живей базовой модификации, тише и, что самое приятное, может быть оснащена замечательным полуавтоматом DSG.

Половина целого

Удивительно устроен человек. Не сомневаюсь – начнись мое знакомство с новым “Поло” с более дорогой версии “Комфортлайн”, да еще и оснащенной 85-сильным мотором и DSG, в справедливости выбора жюри конкурса “Европейский автомобиль года” не было бы никаких сомнений. А так – точеч червячок, точеч...

По большому счету, новому “Поло” и пожелать нечего. Комфортабельный, точный в управлении, с безупречной эргономикой и вполне просторным для супермини салоном – все же такие машины создают не для упитанных дядек ростом 185 см и выше, – безопасный по высшему пятизвездочному разряду от “ЕвроNCAP”: не машина, клад! Просто хватай и беги. Вот только надо пом-

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Volkswagen Polo 1,2 (1,4 DSG)

Общие данные

Кузов, число мест/дверей	хэтчбек, 5/5
Снаряженная масса, кг	1067 (1104)
Длина x ширина x высота x база, мм	3970 x 1682 x 1462 x 2470
Колея спереди/сзади, мм	1463/1456
Дорожный просвет, мм	102
Скорость, км/ч	165 (177)
Разгон 0–100 км/ч, с	14,5 (11,9)
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	4,5/7,3 (4,7/7,7)
Объем багажника (5/2 места), л	280/952
Объем топливного бака, л	45 (Аи-95)

Двигатель

Расположение	спереди продольно
Конструкция	бензиновый, 3(4)-цилиндровый, рядный с двумя верхними распредвалами и 4-мя клапанами на цилиндр
Рабочий объем, см ³	1198 (1390)
Мощность, л. с. при об/мин	70/5400 (85/5000)
Крутящий момент, кгс·м при об/мин	11,4/3000 (13,5/3800)

Шасси

Привод	на передние колеса
Коробка передач	5-ступенчатая механическая (7-ступенчатая механическая, роботизированная с двумя сцеплениями)
Подвеска	пружинная
спереди	независимая, типа “Мак-Ферсон”
сзади	полузависимая, работающая на кручение поперечная балка
Рулевое управление	реечного типа с электрогидравлическим усилителем
Тормоза спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/барабанные
Шины	175/70 R14 (186/60 R15)

нить, что настоящим лауреатом маленький “Фольксваген” становится лишь в топовой версии “Комфортлайн”.

А стоит она и в самом деле недешево. В хорошем оснащении новичок чуть ли не на 120 тысяч дороже не уступающей ему ни в мощности, ни в комплектации родственницы “Фабии”. Да и такие европейские малыши, как “Корса” и “Пежо-207”, сейчас на 20–30 тысяч дешевле.

С другой стороны, более доступный “Трендлайн” получается каким-то не совсем полноценным – будто половинкой “Поло”. Что ж, остается подождать еще полгода, до весны. Где же ты, моя половинка?.. ■

+

Яркая, солидная внешность; образцовая эргономика; комфортабельная подвеска; похвальная управляемость; экономичная и быстрая коробка DSG; высочайший уровень безопасности

-

Дешевая отделка версии “Трендлайн”; посредственная динамика с базовыми моторами; неважная шумоизоляция моторного отсека

