



Унисекс-эволюция

Что бы ни диктовала автомобильная мода, среди небольших машин именно «Фольксваген-Поло» больше других претендовал на звание любимца как мужчин, так и женщин. Подобные изделия принято характеризовать словом «унисекс». Новая модель бестселлера В-класса не изменила традиции, считает Вадим Крючков. Фото автора.

Действительно, из поколения в поколение «Поло» оставался эдаким младшим братом «Гольфа». Дизайнерам ни разу не изменило чувство меры. Автомобиль мог быть модным, но никогда не был, по молодежному говоря, попсовым. Признаться, это обстоятельство стало решающим при выборе машины и для автора – два года назад мужчина в возрасте за сорок оседлал «Поло» четвертого поколения. Доволен покупкой? В целом да. И вот презентация новин-

ки. На сей раз к журналистскому любопытству добавился интерес владельца модели-предшественницы.

НЕ БЕДНЫЙ РОДСТВЕННИК

Да, братцы, шеф-дизайнер «Фольксвагена» Вальтер де Сильва не даром ест свой хлеб! «Поло» пятого поколения красив, солиден и по-прежнему подчеркивает родство с «Гольфом». Это главное, а описывать словами все нюансы внешнего облика нет смысла – фотографии расскажут больше. Приятно и то,

что интерьер соответствует внешности. Здесь, несмотря на класс машины, нет ни тени легкомыслия. Привычный салон «Поло» развивается эволюционно. Как же хорошо, что он не поменялся радикально, но стал более добротным. «На автомате» подгоняю под себя руль, подушку и спинку сиденья, смакуя новшества. Панель приборов теперь из вспененного мягкого пластика вместо жесткого формованного. Вокруг дефлекторов вентиляции и рычага коробки передач появились вставки под металл.



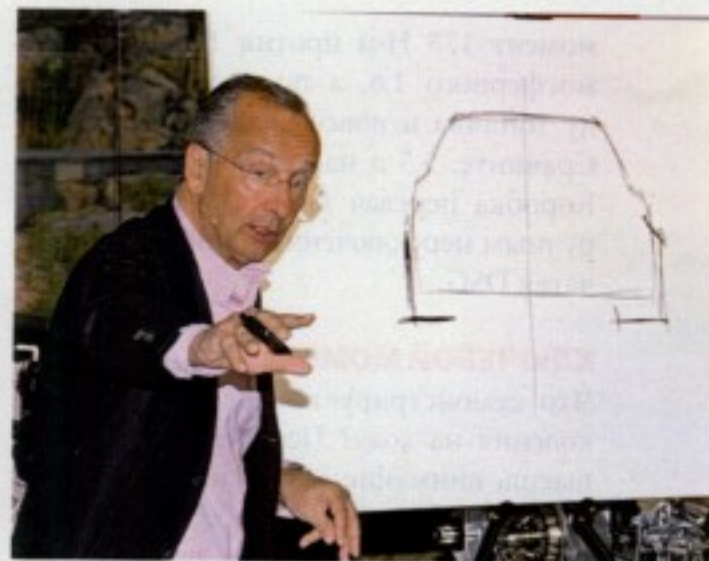
Ручки открывания дверей матовые. Это хорошо: отполированные до зеркального блеска ручки предшественника моментально «залапываются». Руль уже не выглядит простовато. В нем тоже есть аккуратная блестящая вставка. Подушка сиденья все такая же короткая, но благодаря набивке и развитым боковым поддержкам стала удобнее. Комбинация приборов лишилась двух циферблатов – температуры охлаждающей жидкости и уровня топлива; теперь вся информация выводится на дисплей бортового компьютера. Подсветка шкал была синей, теперь белая. А вот стрелки спидометра и тахометра остались красными. Перечислять можно еще и еще, но, повторюсь, те, кто ездил на «Шкоде», SEATe и – особенно! – предыдущем «Поло», в новинке освоятся моментально.

Любопытный результат дала беглая экскурсия по маршруту «моторный отсек – подвеска – недра багажника». В новой машине масса хорошо знакомых по предшественнику деталей и узлов. Как воспринимать такое наследие? В нашей стране – только позитивно. Широкая унификация комплектующих – это отлаженное производство, сервис и снабжение всяческими расходниками. Владельцы как нового, так и старого «Поло» не окажутся на голодном пайке запасных частей. Да и сотрудники станций технического обслуживания быстро изучат новинку.

Сжато сформулирую увиденное. Если понятие «премиум-сегмент» вообще применимо к автомобилю В-класса, то «Поло» пятого поколения – характерный его представитель. Причем не шлягер-однодневка: его внешний и внутренний облик будет радовать глаз не один год. А это, согласитесь, весомый аргумент для покупателя.

ТЯНЕМ-ПОТЯНЕМ

Сейчас в гамме двигателей четыре бензиновых мотора (мощностью 60, 70, 86 и 105 л.с.) и три современных дизеля (75, 90, 105 л.с.). Из них повышенным спросом на нашем рынке будут пользоваться два наиболее мощных бензиновых. Потенциальный бестселлер – атмосферный 1,4 MPI. Не мотор – сказка по соотношению цена/качество, знаю не понаслышке. Главная его особенность – высокий для такого рабочего объема крутящий момент. В численном выражении



Шеф-дизайнер Вальтер де Сильва с фломастером в руках продемонстрировал любопытным, как начиналась работа над новым «Поло».

это 132 Н·м, в ощущениях – прекрасная тяга на низких и средних оборотах. Мотор способен уверенно таскать даже «Гольф» и «Гольф Плюс», что уж говорить о легком «Поло». Сейчас двигатель модернизирован: изменены система впрыска топлива и электроника управления. Результат: 86 л.с. (было 80 л.с.) и соответствие экологическим нормам Евро V. Работает совместно с 5-ступенчатой механикой или 7-ступенчатой автоматической DSG.

Следующий агрегат – абсолютно новый 4-цилиндровый 1,2 TSI, развивающий 105 л.с. Малыш с турбонаддувом занял в линейке моторов место бензинового атмосферника 1,6 такой же мощности. На этом совпадение цифр заканчивается. Новинка выдает крутящий

Силовая структура кузова наводит на любопытные размышления. Можно сколь угодно долго рассуждать о так называемых платформах, все равно лучшую выявит практика. Да, платформа нового «Поло» – это не революционный, а эволюционный путь развития. Тем не менее крэш-тесты по недавно ужесточенным стандартам EuroNCAP автомобиль выполнил с оценкой «пять звезд». Первым в классе. Выходит, исходная платформа была рассчитана с запасом прочности и возможностью модернизаций.



момент 175 Н·м против 153 Н·м у атмосферного 1,6, а по среднему расходу топлива и вовсе кладет на лопатки. Сравните: 5,5 л на сотню против 6,9 л. Коробка передач либо 6-ступенчатая с ручным переключением, либо 7-ступенчатая DSG.

КЛЮЧЕВОЙ МОМЕНТ

Что демонстрирует «Поло» пятого поколения на ходу? Первое, на что обращаешь внимание, – в салоне тише, чем в предшественнике, особенно с двигателем 1,4 л. Эргономика рабочего места водителя близка к эталону. Всё на

месте. Удобный педальный узел, короткие ходы рычага переключения передач, оптимального диаметра рулевое колесо, внятные тормоза – типичные образцы немецкой школы проектирования.

Управляемость? Если уйти от заумной терминологии, хватит одного слова – надежная. Среди одноклассников есть и более заводные машинки, однако скучноватых и спокойных куда больше. «Поло» позволяет попицать шинами в поворотах, но, если вы никуда не торопитесь, не досаждаст излишней нервозностью. Что касается разгонной динамики, по ощущениям старая машина

с двигателем 1,4 MPI немного шустрее. Подчеркну: в сравнении с тестовой. Да, в активе нового «Поло» дополнительные 6 «лошадей», но экологические нормы Евро V и огромные 17-дюймовые колеса сводят на нет эту добавку. Думаю, товарный автомобиль с обувкой меньшего размера будет резвее.

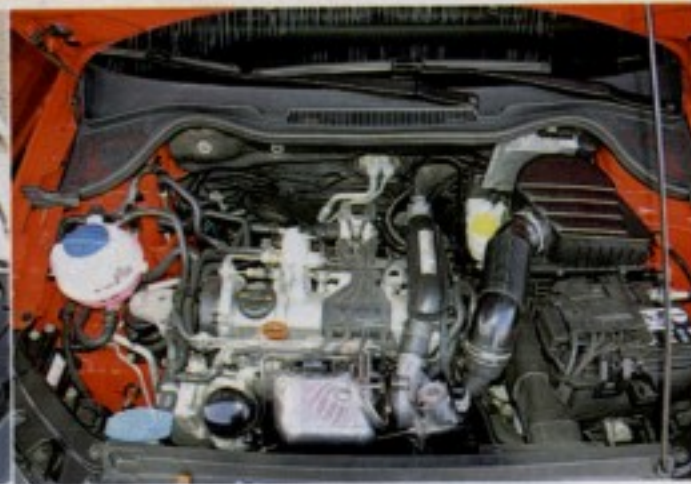
А вот мотор 1,2 TSI с наддувом, похоже, способен провернуть любые колеса. Только тронулся, сразу же следует подхват. Причем крутить двигатель до отсечки нет необходимости – звука куда больше, чем толку. Настоящее удовольствие получаешь от езды «на момен-



☛ По габаритам и массе новый «Поло» сопоставим с «Гольфом» третьего поколения (1991–1997 гг.), а по объему багажника его превосходит.



☛ Подкапотное пространство новой модели с 86-сильным двигателем 1,4 MPI. Задача из серии «найди десять отличий от модели прошлого поколения».



☛ Новинка без всяких скидок: маленький по объему, но злой бензиновый мотор 1,2 TSI с турбонаддувом.



☛ Метка на головке блока цилиндров мотора 1,4. Да-да, немецкий автомобиль собирают на конвейере в Испании и оснащают мотором польского производства.



И этот современный, солидный и стильный автомобиль относится к В-классу?

Обогатившись современными техническими решениями, новый «Поло» сумеет угодить широкому кругу потребителей.



Удобно, практично, добротно. Владелец «Поло» не будет чувствовать себя бедным родственником среди обладателей других моделей концерна.

те», в области низких и средних оборотов. Делать это с помощью 6-ступенчатой механической коробки передач не сложно. Хотя автор и не поклонник двигателей с наддувом, готов, тем не менее, признать: этот мотор понравится подавляющему большинству владельцев, независимо от стажа, пола и возраста.

ЧТО, КОГДА, ПОЧЕМ

Вопрос не риторический. Страницу с комплектациями в фирменном пресс-ките не стоит воспринимать как догму. «Фольксваген» формирует гамму модификаций с учетом особенностей конкретного рынка. В ближайшее время (с начала осени) в Россию будут по-

ставлять «Поло» только с бензиновыми моторами 70 и 86 л.с. Причем, в отличие от Европы, двигатель 1,4 MPI получит и базовая комплектация по имени Trendline. Самый мощный 1,2 TSI появится в начале 2010 года в автомобилях, «упакованных» по программе Comfortline с автоматической трансмиссией DSG. самого дорогого набора Highline на нашем рынке не будет. Не беда, есть лазейка. Помимо «комплексных обедов», что заказывают дилеры, можно сформировать индивидуальный заказ. Ждать придется подольше, но в итоге получите то, что хотите: от самого аскетичного до самого нафаршированного «Поло».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Volkswagen Polo	
	1,4 MPI	1,2 TSI
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	3970/1682/1462	
база	2470	
колея спереди/сзади	1463/1456	
Снаряженная масса, кг	996	
Полная масса, кг	1550	
Объем багажника	280/952	
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,1	9,7
Максимальная скорость, км/ч	177	190
Топливо/запас топлива, л	A91–95/45	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	4,7	–
городской цикл	8	–
смешанный цикл	5,9	5,5
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см ³	1390	1198
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	63/86	77/105
Крутящий момент, Н·м при об/мин	132	175
	3800	1500–3500
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	M6
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	175/70R14, 185/60R15, 195/55R15, 215/45R16, 215/40R17	

Финальный штрих – финансы. Чтобы не быть голословным, цитирую информацию российского представительства фирмы: «Цена останется на прежнем уровне, с учетом дополнительных опций, появившихся в базовой комплектации». Гуманно и актуально. Увы, сейчас не все могут предложить новинку по цене предшественницы.

За все время производства модели «Поло» в мире продано больше 10 миллионов этих автомобилей. Надеюсь, новинка заметно увеличит эту цифру, ведь «Фольксваген» в совершенстве владеет умением угодить широкому кругу потребителей.

ЗР