

**К**оллега попросил: «Возьмите меня третьим...» Отказать было бы не тактично. Конечно, трехдверный «Поло» не самый удобный автомобиль для пассажира на заднем сиденье, но ведь результаты экспериментов с участием живых людей – конечно, если опыты безопасны – наиболее убедительны.

Пока пассажиры рассаживаются по местам, устраиваюсь за рулем. Пара манипуляций с регулировками по высоте и в продольном направлении – и сиденье принимает нужное телу положение. Быстро нахожу общий язык и с остальными органами управления. Кто бы сомневался! «Поло» хотя и маленький, но все-таки «Фольксваген».

Впрочем, не так уж он и мал. За всю поездку я ни разу не задел локтем своего соседа, мужчину дородного, и даже не ткнул его рычагом коробки под коленку. По ширине салона «Поло» даст фору не только многим одноклассникам, но и более крупным автомобилям. Вот потолок я чуть-чуть приподнял бы и еще отодвинул бы подальше салонное зеркало заднего вида – чтобы не висело на бровях.

Кто сказал, что 1,2-литровый 70-сильный двигатель не способен на подвиги! Конечно, его не сравнить с топовым для этой модификации турбомотором того же объема, но мощностью 105 л.с., однако проявленная активность неожиданна для самого слабого из «половских» двигателей. Даже с тремя сиденьями и полным багажником автомобиль прытко разгоняется и шустро лавирует в потоке европейского города. Правда, переключать скорости приходится часто, но это вовсе не напряжно: педаль сцепления – словно старая знакомая, а рычагом орудуешь безошибочно, как кукловод послушной марионеткой. Хотя недостатки трехцилиндрового мотора изжить не под силу даже столь опытному производителю, как «Фольксваген»: вибрации передаются на руль и подушку сиденья, да и звук агрегата – совсем не шепот.

Удобно маневрировать – в продолжительных городских поездках с частыми парковками легкий руль не утомит даже изящную барышню. Правда, для придания водителю большей уверенности на высоких скоростях гидравлике руля можно бы добавить усилия. Но в целом «Поло» ведет себя хорошо, послушно выполняет команды человека за баранкой и не преподносит неприятных сюрпризов.

Отведенное мне водительское время истекло – лезу на второй ряд. Сделать это непросто – будто протискиваешься к дальнему сиденью в «Газели»-

# Примете в купе?



☛ Подсвеченные белым светом приборы в темное время суток читаются четко, кнопки и выключатели светятся красным, и он не режет глаза.

☛ Даже в маленьком «Поло» чувствуешь себя защищенным. Возможно, из-за массивной панели приборов и низкой посадки.

Следом за пятидверным «Фольксвагеном-Поло» на российский рынок вышла и трехдверная версия. Максим Сачков поездил и на водительском, и на пассажирском местах. Фото автора и «Фольксваген».



В простейшей комплектации трехдверный Polo – просто удобный компактный хэтчбек. Но с более мощным мотором он вправе претендовать на место в нише маленьких купе, в которой Volkswagen еще не бывал.



маршрутке. Когда же усядешься, даже за длинноногим водителем все замечательно. Здесь можно проехать не одну сотню километров. Мои ноги, ни во что не упираясь, помещаются в удобной выштамповке переднего сиденья. И над головой места хватает. Вылезать сложнее – подушка переднего кресла отъезжает только после увесистого пинка. Сиденья с функцией Easy Entry (дословно – «легкий вход») при откидывании спинки делают «шаг вперед», освобождая широкий проход на галерку. Однако они только в более дорогой комплектации Comfortline.

Помнится, на презентации пятидверной версии объявили, что цены на новый «Поло» останутся прежними. Не обманули: самая недорогая трехдверка с 70-сильным двигателем в исполнении Trendline – от 475 тысяч рублей. И это за «Фольксваген», пусть и самый маленький, слабенький, простенький! Кстати, о простоте. Стандартный набор оборудования вряд ли устроит даже самого неприхотливого. Докупить опции? Они недешевы. Например, коврики, кондиционер и аудиосистема обойдутся в полсотни с лишним тысяч рублей. закажете боковые подушки безопасности и занавески, подогрев сидений, зеркала с электроприводом и обогревом, парктроник (кстати, он здесь только акустический) и оригинальную сигнализацию – общая стоимость машины подберется к 600 тысячам. Накладно... Может, скинуться и взять на троих? **ЗР**

#### ⊞ Volkswagen Polo 1,2 MPI

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

##### ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	3970
ширина	1682
высота	1462
база	2470
колея спереди/сзади	1463/1456
Объем багажника, л	280/952
Снаряженная масса, кг	992
Полная масса, кг	1550
Разгон 0–100 км/ч, с	14,1
Максимальная скорость, км/ч	165
Топливо	A95
Запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	7,3
загородный цикл	4,5
смешанный цикл	5,5

**ДВИГАТЕЛЬ:** бензиновый, P3, 16 клапанов, 1,2 л, 51 кВт/70 л.с. при 5400 об/мин, 112 Н·м при 3000 об/мин.

**ТРАНСМИССИЯ:** переднеприводная, М5.

**ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:** подвеска – типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электрогидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барabanные; шины – 175/70R14.