



# МИНИГОЛЬФ

**Может ли рецептом грандиозного успеха первоклассного атлета стать внешность? Не самая выдающаяся притом. Еще как: вот, Дэвид Бекхэм, Анна Курникова, VW Polo.**

Текст Дмитрий Соколов, фото Кирилл Калапов

**М**ини-гольф – это такая игра со взрослыми клюшками на детском поле. Не детская игра переходит на маленькое поле, когда взрослым становится не до игрушек. Москва взрослеет, и нам все больше не до больших игрушек, как давно уже Европе. Но у нас – специфика: у нас без нее никуда. На нашем поле – лунки размером с ведро. И по нему носятся фуры, размером с дом. И разделительные у нас с теми, что нам в лоб, не так, чтоб сплошь. У нас специфика, и из-за нее, находясь в здравом уме и твердой памяти, надо бы закрутить пальцем обратно себе в висок все доводы об удобстве малолитражек в городе из-за разности частностей во взглядах на общую безопасность между теми и этими: теми, у кого колеса, и теми, кто сам размером с колесо. Но все меняется. И «специфики» становится поменьше, и маленькие машинки все серьезнее, крепче и быстрее с тех пор, как на них сели большие дяди.

«Поло» играет на одном поле с теми, кто в этом году главный не потому, что он самый дорогой, быстрый или удобный. Он с ними потому, что совершил нечто

такое, что заметно не только под лупой, и хоть немного меняет взгляды, а не только таблицы. А он меняет: не в технике, но в отношении к ней. Да, до него в малом классе уже появились передовые Ford Fiesta, Honda Jazz и Mazda2 – несерьезные с виду машинки с серьезной техникой, так или иначе удостоенные лавров конкурсов «автомобиль года где-то». У Fiesta – взрослое шасси в дизайнерской упаковке. Mazda2 тоже хороша на ходу, и она подружила маленький движок с хорошим «автоматом» в откровенно девчачьем кузове. С инженерным качеством и технической культурой Honda Jazz вовсе никого не поставишь рядом, и если нужно шустрить только в городе с ровными улицами, делать это лучше всего на ней, но машинок с таким серьезным маленьким личиком, как у Polo, рядом пока не видно.

Когда «Поло» на фото, про него думаешь, что он больше. А когда подходишь, думаешь: «Нет, не больше». Он не больше и даже не взрослее: он просто серьезнее. За его руль можно в деловой «тройке», и не все подумают, что настоящая машина в ремонте.

Движок 1.4 – это скромнейшие 85 л.с.



**АНТОН ШИРЯЕВ**

Polo – мой любимый VW. Он идеален во всем так же, как и «Гольф», но при этом у него есть дизайн. И какой! Для меня он самый красивый в классе. Если раньше я ругал немцев за пенсионерский дизайн, то теперь придраться можно лишь к ручке КПП. Ее как будто взяли у вантуза!





### ИЛЬЯ ФИШЕР

Немцы – мастера объяснять самим себе, что такое идеальный автомобиль. Им не раз удавалось придумать, сконструировать, а затем выгодно продать идею, обреченную стать мечтой миллионов. Классика – скучное слово, но только не в контексте нового Polo...

На бумаге это совсем не много. Да что там: этого должно быть отчаянно мало, если мы про серьезную машину в десятом году после двухтысячного. И назвать этот движок отзывчивым рука не поднимется: зеленая поросль оплела его дроссель, и запрягает он долго, как стреноженный. Здесь не скажешь «идет за педалью», но... Но ехать можно быстро: семиступенчатый робот DSG дает малой мощности большие возможности. Просто давите посильнее на газ и забудьте про передаточные числа и переключения: коробочка перебирает передачи так часто и незаметно, что напоминает вариатор. Когда нужно ускориться, Polo бодро ускоряется. Когда курсировать, он подтыкает седьмую, и вы экономно катите. Динамики вполне хватает, чтобы не отставать от города, а скорости – чтобы не жаться на шоссе. Даже в районе предельных, но не безумных 160-и шасси держит машинку на дороге, не дает ей скакать на ямах и раскачиваться на волнах. А 120–130 – и вовсе комфортная скорость, на которой Polo чувствует себя нормально: свойство вчерашних машин классом выше.

У него очень взрослая подвеска – такая же, как у Ford Fiesta. Малыш Polo проходит все

наши лунки и овраги не только ходом и комфортно, но и бесшумно. Намного лучше и здорово тише, чем многие намного большие – вот хоть Toyota Camry, к примеру. Это удивительно. И энергоемкости хватает, чтобы не опасаться ударов по чашкам стоек. Тормоза по нынешней фольксвагеновской моде хоть и зажимаются каким-то «резиновым» приводом, но держат с запасом.

Внутри много качественного пластика и немного неподдельного алюминия. Все маленькое, но и все как в гольфе. Вернее, все так, как тогда, когда, как это бывает с гольфом, нет возможности засадить флажками все до горизонта, но есть аккуратненький зал. Все уменьшено и по размеру, и по содержанию: что-то осталось в натуральную величину, а что-то поменьше. А что-то, как сиденья, здесь сильно попроще и тряпочками, и трубочками.

Он – новое. Новое лицо маленькой машины. Он и в натуральную величину, и уменьшен в размерах. Может ли он быть «Автомобилем года» у нас? Очень может. Может быть, именно ему удастся изменить взгляд Москвы на маленькие машины: одной технике этого сделать не удалось, может быть, поможет солидное лицо?



**VOLKSWAGEN POLO**

Трансмиссия	7-ступ. DSG
Длина, мм	3970
Разгон 0-100, с (DSG)	7,7
Расход топлива, л/100 км	4,7
Полезная нагрузка, кг	558
Цена, руб. (DSG)	от 475 291 (от 554 808)

