



от 424 700 руб.



НАРОДНЫЕ

У тех, кто присматривает себе недорогую и современную машину, эти два "бюджетомобиля", выскочившие на рынок почти одновременно, вызывают самый что ни на есть живейший интерес. Красноречивый факт: найти машины в наличии не удастся – за ними выстроились очереди минимум на три месяца, а самые востребованные комплектации и вовсе придется ждать аж по полгода! Чем не замечательный повод пригласить немецкий и корейский седаны к барьеру, дабы выяснить, с кем из них на Руси жить лучше?

от 399 000 руб.



ИНСТРУМЕНТЫ

Кто громче?

Прошлой осенью седан “Поло” наделал немало шума. Успешнейшая карьера ему словно на роду была написана: актуальный дизайн, уважаемая марка, достойное качество сборки, надежная управляемость и хорошая динамика, удобный салон, вместительный багажник – и все это по доступной цене! Зимой казалось, что немецкое автомобильно-экономическое чудо оставит всех известных конкурентов не у дел. И “Поло-седан” действительно споро пошел в гору, однако до первого места в классе так и не дотянулся.

Вместо него на высшую ступеньку пьедестала забрался другой выскочка – “Солярис”. Этому немало способствовали не только объемы производства, пре-

До недавнего времени **ПРИВЛЕКАТЕЛЬНАЯ** внешность не входила в число достоинств бюджетных автомобилей. Здесь же сразу оба седана радуют глаз

восходящие “фольксвагеновские”, но и разнообразие модификаций. Против одного мотора и трех комплектаций, которыми располагал “Поло”, его соперник выставил два двигателя и пять уровней оснащения, а к маю подтянул еще один кузов – 5-дверный хэтчбек.

Хэтч есть и в арсенале “Поло”, однако это машины импортные, и потому гораздо дороже седанов калужской сборки. И все же, как известно, седан в России – больше чем седан: именно такие машины пользуются наибольшей популярностью у российских покупателей. Что касается конкретно “Поло” и “Соляриса”, то основу продаж составляют версии среднего ценового диапазона с механическими коробками передач. Именно таких дуэлянтов мы и пригласили к барьеру.



"ПОЛО-СЕДАН"

О красоте и порядке

"Поло" умеет быть роскошным, но любой элемент красивой жизни – будь то отдельный климат-контроль или хромированный декор – сразу же резко повышает цену машины. Гораздо ближе к народу базовая комплектация "Трендлайн", вот только в ее подчеркнутой утилитарности трудно обнаружить хоть какие-то эмоции. Полиуретановый руль, жесткий пластик торпеды, серая обивка сидений выглядят нарочито прагматично. Однако и в этом суровом армейском порядке обнаруживается своя прелесть. Придаться не к чему – подгонка деталей отличная. Благодаря регулировкам руля по вылету и углу наклона, а также широким диапазо-

Заказная MP3-магнитола – пожалуй, самое дорогое и **СТИЛЬНОЕ** украшение "Поло"

нам настроек водительского кресла люди различной комплекции смогут непринужденно устроиться за "баранкой". Не перегруженный избыточной информацией щиток приборов может служить образцом для подражания. Наконец, управление магнитолой устроено просто и логично.

Но даже исключительная любовь немцев к порядку не в силах замаскировать экономическую суть отдель-

ЛЮБОВЬ НЕМЦЕВ К ПОРЯДКУ НЕ В СИЛАХ СКРЫТЬ ЭКОНОМИЧЕСКУЮ СУТЬ ОТДЕЛЬНЫХ ДЕТАЛЕЙ. "ХЁНДАЙ" ПРИ РАВНЫХ ЦЕНАХ ВЫГЛЯДИТ ЯРЧЕ



"ПОЛО-СЕДАН"



▲ Перчаточный ящик может похвастать **ВМЕСТИТЕЛЬНОСТЬЮ** и хорошими организаторскими способностями



Кнопка замка багажника на водительской двери – **ПРИЯТНАЯ НЕОЖИДАННОСТЬ** для бюджетного автомобиля





"СОЛЯРИС"

ных деталей: "кроилово" всегда вылезет наружу. Машине еще можно простить торчащие из уголков передних окон рычажки регулировки наружных зеркал: в конце концов, один раз настроил картинку – и забыл о регулировке навеки. Но почему при наличии четырех электрических стеклоподъемников водитель может управлять только передней парой – настоящая загадка. Нелогично это, как-то не "по-фольксвагеновски", что ли. В общем, что греха таить, от породистого "Поло" мы ожидали большего.

"Солярис" в мягкости пластика передней панели также замечен не был. Но при равных с соперником ценах "кореец" производит на своих гостей более яр-

ИНТЕРЬЕР

"ПОЛО"

★★★★☆

"СОЛЯРИС"

★★★★★

кое впечатление, демонстрируя окрашенные под алюминий пластиковые накладки на центральной консоли, руле и подлокотниках. При этом и читаемость приборов, и управление "музыкой" у "Хёндай" реализовано на очень хорошем уровне. В дверных карманах отформованы приливы для бутылок – дюже похвально.

Однако и здесь мы нашли весомую причину для претензии: даже при самом низком положении кресла водитель ростом от 185 см и выше упирается взглядом в срез крыши. Для нормального обзора приходится либо наклонять голову вперед, вытягивая шею, либо же откидывать спинку слегка назад, что, в общем, тоже совсем не здорово.



"СОЛЯРИС"



▼ В отличие от соперника, "Солярис" можно оснастить **ОЧЕЧНИКОМ**



Начиная с комплектации "Оптима" для разной мелочовки и компакт-диски появляется **БОКС** в подлокотнике



◀ Дверь украшает не только тканевая вставка, но и **УДОБНЫЙ** карман





“ПОЛО-СЕДАН”



“СОЛЯРИС”



Искусство планировки

Пассажирам дивана в “Солярисе” есть чем плениться. Например, ровный пол сзади – редкость для недорогих автомобилей. Впрочем, воспользоваться им смогут немногие: по ширине салон не настолько велик, чтобы в заднем ряду могли с должным комфортом путешествовать трое взрослых. Но двое запросто смогут обустроиться со всеми удобствами. По крайней мере, индивидуумам ростом до 185 см включительно жаловаться на низкую крышу и плотный контакт со спинками передних сидений не придется.

ВМЕСТИТЕЛЬНОСТЬ

“ПОЛО”

★★★★★

“СОЛЯРИС”

★★★★

Немецкие интерьерщики внутренним пространством салона распорядились еще более рачительно. И пусть база у “Поло” на 18 мм короче, места для ног задних пассажиров в нем на 20 мм больше. Точно такое же преимущество “Фольксваген” обнаруживает и в расстоянии от подушки сиденья до потолка, а по ширине калужский “немец” на целых 50 мм шире питерского “корейца”. Неудивительно, что диван “народного автомобиля” воспринимается более просторным. И даже высокий трансмиссионный тоннель не смог испортить этого впечатления.



“ПОЛО-СЕДАН”

■ То, что диван “Поло” ПРОСТОРНЕЕ, косвенно доказывает и большее количество подголовников



“СОЛЯРИС”

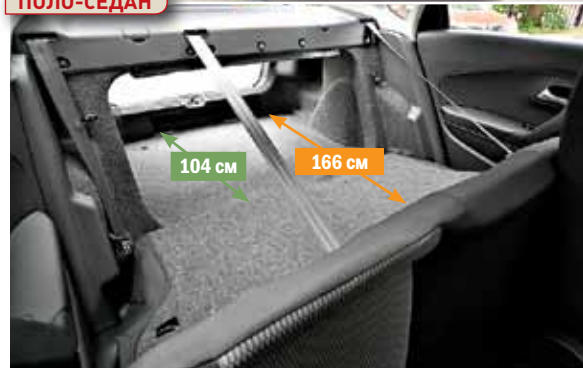


Удобства за дополнительную плату

Грузоподъемность “Поло” мы могли бы оценить значительно выше, если бы выбрали комплектацию по дороге да побогаче. Сам по себе багажник немецкого седана огромный: он легко проглатывает два больших дорожных чемодана, а погрузочная высота в 66 см не требует от “грузчика” идеальной физической формы. Но все добродетели “Фольксвагена” умело мажет спинка дивана: в “Трендлайне” она не делится на части ни за какие деньги. И мало того, что любой груз-переросток монополизировать весь диван, так еще и сложить спинку, как оказалось, непросто. Нужно не только одновременно потянуть за расположенные по краям фиксаторы



“ПОЛО-СЕДАН”



ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ

“ПОЛО”



“СОЛЯРИС”



■ Проем багажника “Фольксвагена” **ШИРЕ**, поэтому грузить в него чемоданы проще

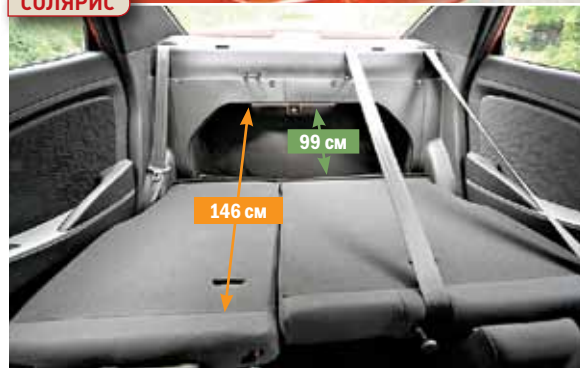
■ Чтобы получить более-менее **РАВНУЮ** площадку для длинномеров, в немецком седане требуется откинуть подушку дивана. В багажнике корейской машины от ступеньки не избавиться

(что, в общем, не совсем сподручно), но и подголовники извлечь. А это возможно лишь при наклоненной спинке – в противном случае они упрутся в крышу.

У “Соляриса” в базовой версии спинка дивана не менее сплошная, чем у “Поло”. И только в комплектации за 466 тысяч руб. ее можно разложить по частям. Между тем самый доступный “Поло” с такой удобной спинкой на 17 600 дороже. Вот почему при небольшом геометрическом преимуществе “Поло” практически по всем параметрам (кроме объема) мы выставили обоим по “четверке”. Ибо в остальном грузовые способности соперников равны. В “Солярисе” два больших чемодана тоже помещаются играючи.



“СОЛЯРИС”





Рады стараться

Перед покупателями немецкого седана проблема выбора мотора не стоит, ибо на “Поло” он всего один – бензиновый объемом 1,6 литра и мощностью 105 л. с. Тем не менее жалеть об отсутствии альтернативы не приходится: в паре с ручной коробкой передач он обеспечивает резвые старты с места и готов прилежно усердствовать вплоть до срабатывания ограничителя на 6000 об/мин. Столь покладистый и заводной характер мотора способствует очень бодрому перемещению в городе. Да и на трассе “Поло” хватает силенок, чтобы уверенно ускоряться со 120 км/ч. Хорошее впечатление оставили и тормоза, которые независимо от скорости работают понятно, эффективно и надежно.

Впрочем, тормоза “Соляриса” ничуть не хуже. И моторчик, несмотря на меньший рабочий объем, не обделен бойким характером, хотя и требует большего к себе внимания. В отличие от немецкого агрегата, который готов крутиться, что называется, от начала и до красна, корейский 1,4-литровый двигатель понастоящему активен в достаточно узком диапазоне: он просыпается на 2000 об/мин, но к 4500 об/мин выдыхается. Поэтому для наиболее эффективных ускорений требуется чаще шевелить рычагом коробки. Кому-то такие упражнения только в радость, но иные, возможно, и не оценят этоакое принуждение к активным манипуляциям с “механикой”.

ДИНАМИКА
“ПОЛО”
★★★★☆
“СОЛЯРИС”
★★★★



Оба седана достаточно **РЕЗВЫ** и не уступают друг другу в скорости

Большая разница

Сегодня азартная управляемость зачастую становится достоянием все больше дорогих и престижных машин. Тем более приятно, что наиболее доступный представитель достойного семейства “Фольксваген” не обделен драйверскими качествами.

Узенькие высокопрофильные покрышки размером 175/70 R14 – явно не лучшая обувь для спортивных упражнений, однако и в них “Поло” уверенно чертит повороты – искреннее “данке шон” отменно настроенному шасси. Линейно нарастающее усилие на руле здорово помогает контролировать машину на пределе сцепления шин с асфальтом, и даже за гранью дозволенного немецкий седан дружелюбен к водителю: при “переборщ” со скоростью на входе автомобиля ожидаемо плужит передней осью наружу поворота, но с распрямлением руля под плавный сброс газа снова крепко цепляется за дорогу. При всей любви “Фольксвагена” к поворотам, нельзя сказать, что его нервируют колейность и мелкие неровности наших дорог. На скоростном шоссе “Поло” предельно собран и стабильно послушен. Молодчина, герр седан!

Заметно, что и “Солярис” изо всех сил старается раззадорить водителя. Корейский автомобиль охотно ныряет в повороты и при этом несильно кренится. Однако стоит попасть на изобилующий неровностями участок дороги на скорости за сотню, как “Хён-дай” теряет уверенность: он начинает раскачиваться и спрыгивать с траектории. Создается впечатление, что седан словно пляшет вокруг тебя – это на прямой. А в выражах поведение иное: корма стремится переставиться наружу. Посему любителям быстрой езды настоятельно рекомендуем не экономить на ESP.

“ПОЛО-СЕДАН”



◀ За исключением самой дорогой комплектации “Хайлайн” немецкий седан закрывается только **КЛЮЧОМ**



УПРАВЛЯЕМОСТЬ
“ПОЛО”
★★★★★
“СОЛЯРИС”
★★★

▲ **В БОЛЬШОМ** перчаточном ящике “Поло” нашлось место даже для тайника

▲ Место рядом с “запаской” не пустует, а используется под **ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ** органайзер





"СОЛЯРИС"



◀ Из двух автомобилей только в "Солярисе" есть **КАРМАН** на спинке переднего сиденья



▲ Все магнитолы "корейца" **УМЕЮТ** читать флешки и дружат с "ай-подами"



▲ Ступенчатый **ОБОГРЕВ** передних сидений можно получить в обоих седанах

КОМФОРТ

"ПОЛО"

★★★★

"СОЛЯРИС"

★★★★☆

Сердечные запевы

Ямки, трещины и колея сбивают "Солярис" с пути истинного, однако они не в силах заставить капитулировать его подвеску. Пружины и амортизаторы успешно фильтруют не только всякую мелочь, но и умудряются облагородить собой глубокие ухабы. Жаль только, что вклад шумоизоляции в общее дело комфорта не столь высок: уже на скоростях за 80 км/ч в салоне хорошо различимы запевы задних шин, да и выкрученный до 4000 об/мин мотор срывается на безвольный визг.

Мотор "Фольксвагена" тоже не тихоня: с приближением стрелки тахометра к красной зоне он истерично вопит. Но если его не мучить высокими оборотами, то в целом "Поло" ведет себя куда тише.

"ПОЛО" НЕ РЕАГИРУЕТ НА КОЛЕЙНОСТЬ И МЕЛКИЕ НЕРОВНОСТИ. "ХЕНДАЙ" НА НЕРОВНОМ АСФАЛЬТЕ НА СКОРОСТИ ЗА СОТНЮ ТЕРЯЕТ УВЕРЕННОСТЬ



Ни шелест шин, ни подывание набегающего ветра не выходят за рамки приличий. И по энергоемкости подвески немецкий автомобиль ничуть не уступает сопернику: разнокалиберные ямы не передают на кузов жестких ударов.

"ПОЛО-СЕДАН"



◀ В отличие от соперника, "Поло" оснащен **ШУМОИЗОЛЯЦИЕЙ** моторного отсека даже в базовой версии



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ



Volkswagen Polo Sedan 1,6MT Trendline Hyundai Solaris 1,4MT Comfort

Общие данные

Кузов, число мест/дверей	седан, 5/4	седан, 5/4
Снаряженная масса, кг	1159	1173
Длина х ширина х высота, мм	4384 х 1699 х 1455	4370 х 1700 х 1470
База, мм	2552	2570
Дорожный просвет, мм	170	160
Объем багажника, л	460	465
Диаметр разворота, м	10,8	10,4
Скорость, км/ч	190	190
Разгон 0-100 км/ч, с	10,5	11,5
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	5,1/8,7	4,9/7,6
Запас топлива, л	55/Аи-95	43/Аи-92

Двигатель

Расположение	спереди поперечно	
Конструкция	4-цилиндровый, бензиновый, рядный	
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	76,5 х 86,9	77,0 х 75,0
Рабочий объем, см ³	1598	1396
Мощность, л. с. при об/мин	105/5250	107/6300
Крутящий момент, кгс·м при об/мин	15,6/3800	13,8/5000

Шасси

Привод	на передние колеса	
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая	
Передаточные числа: I; II; III; IV; V; з. х.	3,77; 2,09; 1,39; 1,03; 0,81; 3,18	3,62; 1,96; 1,29; 1,04; 0,84
Главная передача	3,88	
Подвеска	пружинная	
сзади	полузависимая, работающая на кручение	
сзади	независимая, типа "Мак-Ферсон"	
Рулевое управление	реечного типа с усилителем	
Тормоза спереди	дисковые вентилируемые	
сзади	барабанные	дисковые
Размер шин	175/70 R14	195/55 R16



КАР руб./км

Цена, руб.

4,31

450 460

5,16

540 500



БЕЗОПАСНОСТЬ

"ПОЛО"

★★★★☆

"СОЛЯРИС"

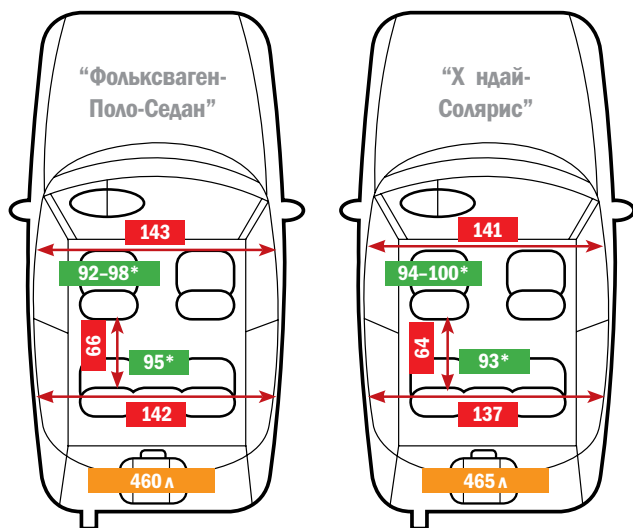
★★★★☆



Платите да обряцете

Седан "Поло" не участвовал в тестах "ЕвроNCAP". Зато вместо него отдувался хэтчбек, который, надо сказать, выступил успешно. По итогам испытаний "Фольксваген" получил максимальную оценку – пять звезд. Правда, 4 подушки безопасности, которые спасли жизнь манекенам, на русском "Поло" можно получить разве что за дополнительную плату, да и то лишь в самой дорогой комплектации "Хайлайн". Впрочем, два эйр-бэга в базе плюс небольшая доплата 9000 рублей за ABS по меркам бюджетного авто – совсем не плохо.

"Солярис" же до сих пор избегал испытаний не движимостью, и посему оценить его защитные рефлексы мы можем лишь на бумаге, которая свидетельствует о наличии у него средств пассивной и активной безопасности. В общем-то "Хендай" экипирован не хуже соперника. И хотя в базе "корейца" всего одна подушка, уже начиная со второй комплектации добавляется второй эйр-бэг, который тянет за собой еще и ABS. Такая машина укладывается в те же деньги, что просят за аналогично оснащенный "Фольксваген". Зато максимально экипированный "Солярис" с ESP и квартетом подушек ощутимо дешевле оппонента.



Размеры даны в сантиметрах.

* Расстояние от подушки сиденья до потолка. Пространство для ног сидящих сзади указано при условии, что рост водителя составляет 185 см.



Так кто тут народный?

Основное украшение бюджетного автомобиля – доступная цена, подкрепленная невысокой стоимостью содержания. Поэтому мы решили сравнить стоимость “Фольксвагена” и “Хёндай” в оптималь-

В ОПТИМАЛЬНОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ “СОЛЯРИС” ЗНАЧИТЕЛЬНО ДЕШЕВЛЕ СОПЕРНИКА И ПО СТОИМОСТИ СОДЕРЖАНИЯ КОРЕЙСКИЙ СЕДАН БЛИЖЕ К НАРОДУ

ных, на наш взгляд, комплектациях – с двумя подушками безопасности, ABS, кондиционером, передними электростеклоподъемниками и магнитолой. И выяснилось, что с таким джентльменским набором “Солярис” значительно дешевле. 477 500 рублей против 526 950 целковых, которые значатся в прайсе на “Поло”. Согласитесь, разница весьма существенная!

По стоимости содержания корейский седан тоже ближе к народу. За ТО “Соляриса” в течение 60 000 км



▲ Более ПРАКТИЧНЫЙ “Солярис” в кузове хэтчбек немногим дороже седана: в схожей комплектации на 10 000 рублей

БЮДЖЕТ “ПОЛО”
☆☆☆☆
“СОЛЯРИС”
☆☆☆☆☆

▼ Среди бюджетных автомобилей у “Поло”, пожалуй, ЛУЧШАЯ автоматическая коробка передач



придется заплатить 26 110 рублей, в то время как плановый сервис “Поло” за аналогичный период можно оценить в 35 400 рублей.

МЫ РЕШИЛИ:

Несмотря на схожую стратегию, которая должна привести к обретению статуса народных любимцев, у каждого из этих автомобилей свой покупатель. Если нужно много автомобиля за небольшие деньги, выбор “Соляриса” кажется более логичным: по количеству оборудования на каждый потраченный рубль он вне конкуренции. В обязательном порядке вы получите достаточно удобный салон, вместительный багажник и всеядную подвеску. Именно благодаря этой системе ценностей “Хёндай” заработал в нашем тесте достаточно высокую оценку 4 (☆☆☆☆). А управляемость и комфорт, в конце концов, со временем действительно могут подтянуться.

Но таланты “Поло” все же ярче. По ходовым качествам он среди лучших и легко привлечет на свою сторону ценителей увлекательного драйва; к тому же по простору на заднем диване “Фольксваген” однозначно лучше своего корейского коллеги. Но если классную управляемость, бодрую динамику и похвальный комфорт немецкий седан предлагает уже в базе, то все остальное относит к излишествам и не стесняется просить за это немалые деньги. Нам до сих пор непонятно, почему в самой доступной комплектации нельзя заказать кондиционер. Впрочем, отдельные маркетинговые перекосы не помешали “Фольксвагену” в итоге одержать победу с оценкой 4,3 (☆☆☆☆).