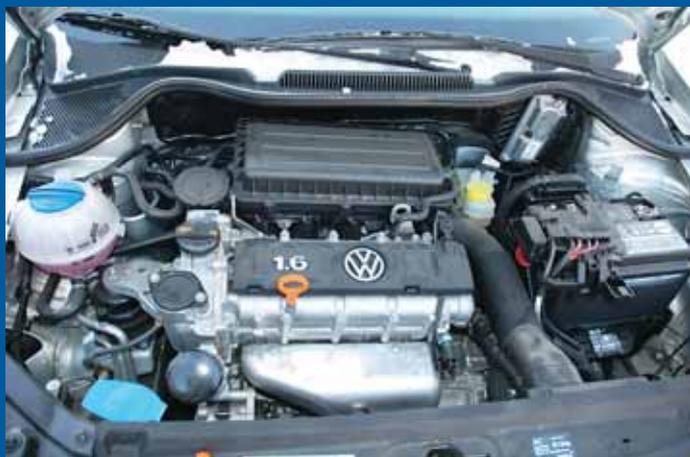


ВИРТУАЛЬНЫЙ



Его можно посмотреть, на нем можно прокатиться, но его нельзя запросто купить — официальный выход на рынок собираемого в России и только для России VW Polo Sedan состоялся в начале осени, а очередь сегодня уже растянулась практически до следующей зимы. Для автомобиля сегмента В+ — случай беспрецедентный. Причем базовая цена с недавних 399 тыс. в новом году уже выросла до 412,8 тысяч рублей. В базовое оснащение входят две подушки, руль с электроусилителем и регулировкой в двух плоскостях, вертикальная регулировка водительского кресла, складное заднее сиденье, крепление Isofix, салонный фильтр, электропакет с приводом всех стекол и другое. Всего предусмотрено три уровня оснащения и пакеты опций. Двигатель один, а вот коробок две — 5-ступенчатая МКП или 6-ступенчатая АКП со спортивным и ручным режимом. Нам на тест досталась максимальная комплектация Highline (но без опций) стоимостью 583,7 тысяч рублей, куда входят расширенный электропакет с подогревом сидений, улучшенная отделка, аудиосистема с MP3 и 4 динамиками, кондиционер и другое. Вот и посмотрим, за что нужно не только платить, но и долго ожидать!



Двигатель из разряда 4-цилиндровых «классиков»: несложная конструкция, оптимальное сочетание мощности и тяги, экономичность

ПРАГМАТИК

При создании автомобиля в VW не уставали повторять, что Polo Sedan не просто кузовная модификация одноименного хэтчбека, а, по сути, другой автомобиль, созданный специально для России и с учетом наших реалий. Неужели, правда?

Похоже, что да: после поездки на Polo Sedan и оценки своих ощущений я нашел всего два повода упрекнуть этот автомобиль: склонная к «разговорчивости» обивка задних дверей и слишком плотная оцифровка спидометра, мешающая считывать информацию. Если совсем уж придирается, то можно вспомнить еще подкапотное пространство, где не хватает уплотнителя капота спереди, и сомнительное расположение масляного фильтра. Но мне куда важнее достоинства этого седана по части управляемости и безопасности, которые в сочетании с простым и надежным мотором, а также безупречными коробками, дают отличный баланс потребительских качеств машины. Да, есть машины комфортабельнее, быстрее, вместительнее и, конечно, эмоциональнее. Но по сочетанию наиболее важных качеств, да еще и с учетом стоимости базовой версии, Polo Sedan — один из лучших. Жаль только, что версий с кузовом универсал и полным приводом не предусмотрено...

Алексей СТЕПАНОВ

ЗАЯВКА НА УСПЕХ

Главное в этом автомобиле, в отличие от других бюджетников — в нем не чувствуется безграничной экономии, при этом немецкий дух витает всюду.

Автомобиль хорошо едет, имеет вполне достойную подвеску, хорошо оформлен салон. Двери открываются с усилием и с четкой фиксацией в промежуточных положениях, добротная отделка салона, неплохая «музыка». В наличии — хорошая шумоизоляция салона, не пропускающая звуки борьбы подвески с нашими дорогами. Правда, басовитый рык двигателя прослушивается почти во всем диапазоне оборотов, что-то там справа сзади стучит. Последнее из разряда курьезов, но вот над шумом от выпуска конструкторы могли бы поработать и побольше. Нескольким удивило переднее сиденье — обычно у «немцев» полностью отодвигаться мне не нужно, а здесь регулировки не хватило. В то же время посадка вполне приличная. Хотелось бы лучшей обзорности — ее уменьшают подголовники и небольшие зеркала — как салонные, так и боковые. Отмечу обилие карманов и отсеков для мелочей и, естественно, багажник. Не «логановские», конечно, 500 литров, однако четыре колеса входят, да и ещё и место остается. Так что автомобиль получился как нельзя удачным, и лидерам компакт-класса придется потесниться!

Николай РУДЫХ



К информативности основных шкал приборов претензий нет, но отсутствие привычных указателей уровня топлива и температуры двигателя кому-то покажется излишне лаконичным решением



Центральную консоль не назовешь перегруженной, управление климатом традиционное, собственно, как и магнитолой



Несмотря на класс автомобиля, АКП предлагается высокого технического уровня — 6 ступеней, спортивный режим, ручной режим, и все работает как надо



Удобным по профилю креслам с вертикальной регулировкой водительского в базе не хватает длины подушки и диапазона продольной регулировки — издержки класса



Интерьер выполнен в строгом и даже консервативном стиле, что нетипично для автомобилей компакт-сегмента, но главное, что это не расходится с качественным подбором материалов

DAS AUTO ДЛЯ СРЕДНЕГО КЛАССА

Уверен, с момента кризисного обвала появление седана Polo — едва ли не самое значимое событие на нашем авторынке. Сама модель — словно некий символ возрождения последнего. Помню, так в свое время мы ждали народного «первенца» Renault Logan. А пять лет спустя, едва увидав первые скетчи маэстро де Сильвы, замерли в томительном ожидании начала продаж «народного седана» от VW...

Что отличает седан Polo от конкурентов? Во-первых, в его основе — современный во всех смыслах автомобиль. Во-вторых, у него проверенный (одновременно и тяговитый, и бойкий) мотор и классический «автомат». Наконец, немецкая практичность плюс хорошо «упакованные» комплектации, в которых идет столь необходимый нам «пакет благ». Ну, и дизайн... Всегда поражался лаконичности новых «Фольксвагенов». И тому, как всего несколькими простыми штрихами и подводками дизайнер мог заметно «освежить» модель.

ПОЛНОЦЕННЫЙ!

Одни, повышая качество и стремясь в «премиум», взвинчивают цену. Другие, достигнув определенной высоты, поворачиваются лицом к народу. А как «антинародный», но такой приятный пафос Volkswagen последних двух десятилетий увяжется с переводом названия марки на русский?

Помните, был такой автомобиль Gol/Pointer, продажи которого начались в 2004-м и быстро угасли? Можно сказать, что VW с Polo качественно подстроился под новые запросы рынка. И даже создал своего рода ценовой «подкласс». Ведь немецкий седан дороже бюджетных моделей, появившихся ранее, но дешевле более крупных представителей С-класса. С чем сравнивать?



«Бытовой» сервис для задних пассажиров не отличается разнообразием



Вещевой бокс вместительный, имеет карман и потайную нишу



Карманы во всех дверях предусмотрены уже в базовой комплектации

Конечно, при всем желании сделать модель доступнее, обойтись без орехов удалось не во всем. При неплохой, в общем, управляемости подвеска иногда отдает жесткостью. Сектор обзора в боковых зеркалах хотелось бы увеличить, а рычажок их регулировки перенести в иное место. Да и «Типтроник» я предпочел бы МКП — в целях еще более полной реализации потенциала мотора.

В общем, создать хороший и доступный автомобиль для крепнувшего российского среднего класса «Фольксвагену» вполне удалось. Радует и то, что в сегменте до 600 тыс. руб. растет конкуренция. Осталось лишь надеяться, что инициативы государства в автопроме (промсборка иномарок, пошлины, поддержка спроса на новые авто) в конечном итоге оставят нас, потребителей, в выигрыше. А значит, автомобилей, подобных Polo седану, станет только больше.

Андрей ЯЩЕРИЦЫН

Пожалуй, с полноразмерными автомобилями. Не из-за хорошей вместилимости или, скажем, органичной внешности, а благодаря другим вещам, создающим «полноценную» картину. Эргономика, удобство посадки, жесткость кресел, подгонка интерьерных панелей — все это ни в коем случае не говорит о какой-то экономии. Но главное, конечно, настройка основных органов управления и поведение на дороге. Вот тут точно никаких сравнений с «бюджетниками», есть за что платить в среднем около 500 тысяч. В этом даже напрашиваются сравнения с тем же гольф-классом, причем с не очевидным заранее результатом. Ну а на старенький мотор пенять не стоит. Он — самое то для сибирской эксплуатации. Вот еще бы о надежности загодя знать.

Максим МАРКИН



Двери открываются на удивление широко (почти на 90 градусов)



Масляный фильтр двигателя в верхней части — очень удобно для обслуживания. Только при смене надо быть аккуратным, чтобы не залить маслом приводной ремень



Складывание спинок требует времени и предполагает ряд неудобств с лишними манипуляциями: надо откинуть подушки, убрать подголовники, а передние кресла потребуются немного сдвинуть. При этом спинки ложатся выше пола багажника



К багажнику разработчики подошли с повышенным интересом — очень вместительный, а под полом еще полноразмерная запаска и глубокая емкая ниша с удобным лотком для инструментов



ЗаСЕДАНИЕ НАЧИНАЕТСЯ

Оптимизация определяет все! Кто сегодня ее добился, тот и на коне. Создать на В-платформе почти солидный седан и предложить за него адекватные цены — это, конечно, задача насколько рискованная, настолько и, как выясняется, при желании вполне выполнимая.

С появлением Polo Sedan стало ясно, что и в сегменте малобюджетных автомобилей возможна минимизация компромиссов: гармоничный приятный дизайн без ненужного радикализма или безликости, качественная отделка, хорошая эргономика, актуальный функционал и широкая гамма комплектаций. И в целом трехобъемная компоновка удалась — «кучность» размещения в салоне, конечно, имеется, запас места по длине ограничен, рослым людям здесь будет неуютно, но все же нет явного ощущения, что комфорт сильно стеснен большим багажником, емкость которого сама по себе есть достоинство. А когда под его полом еще обнаруживаешь глубокую нишу и полноразмерную запаску с удобным лотком инструментов — всякие сомнения в серьезности подхода к проекту улетучиваются.

Да, наверняка сэкономили на изоляции, на звучании магнитолы, и не гнались за рекордами по энергоемкости шасси, но ведь клиренс повышенный, плавность хода вполне достойная в обычных дорожных условиях, а главное, нет при этом ущербности в управляемости — ни в городе, ни на трассе. Руль мне показался «пустоватым», возможно из-за особенностей корейской зимней резины, но что касается двигателя и автомата, к ним вопросов нет — эта пара способна вдохновлять и на активный драйв, притом двигатель являет собой непрехотливую проверенную конструкцию с хорошими экономическими показателями.

Еще важно то, что цены за машину находятся как раз в рамках до автомобилей С-сегмента, причем российской же сборки. А поскольку нынешний С-сегмент по стоимости стремится ввысь, почти «взрослый» Polo Sedan появился как раз вовремя. В общем, как удачный продукт оптимизации, если, конечно, хватит терпения его дожидаться.

Василий ЛАРИН

ГОРОДСКОЙ МАСТЕР-КЛАСС

Громкая реклама сделала свое дело — эта модель должна восприниматься обывателем исключительно как шедевр автомобилестроения. Да еще этот коронный фольксвагеновский слоган «дас ауто», произносится таким тоном, что сомнений не возникает — перед нами действительно шедевр.

А ведь и правда — автомобиль получился отличный. Достаточно компактный седан, с хорошим вместительным багажником. Его немецкое происхождение ощущается во многих нюансах — по тому, как открываются-закрываются двери, по строгости интерьера и по качеству материалов. Очень легко ориентироваться по зеркалам, и долгого привыкания к месту за рулем не требуется. В салоне уютно, хотя рослым пассажирам будет тесновато (что поделаешь — такой класс).

В нем масса изюминок, но прежде всего я отметил бы работу подвески — она склонна к мягкости, даже там, где ступняк и наледь. И тем, кто ценит эту характеристику, автомобиль понравится. Да впрочем, автомобиль показался мне хорош во всем. Кроме цены разве что. Но что поделаешь — за имя всегда приходится платить.

Кирилл ЮРЧЕНКО



Сзади посадка удобная, но с ограничением места по ширине и для ног. Кресельных карманов нет даже в максимальной комплектации

aPOLOgy*

Как много в жизни значит выбор! Лучше всего это понимаешь, непосредственно встав перед ним при покупке дилерского автомобиля. Особенно когда бюджет ограничен сумой 450-500 т.р., пристрастия – трёхобъемным кузовом, а принципиальное пожелание – не самая деревянная комплектация.

Прежде, имея указанную сумму, мы могли позволить себе немного. Скажем, недавно обновлённый Renault Logan, Chevrolet Lacetti, Renault Symbol, попроще, и совсем уж «голый» Ford Focus. Теперь же мы вправе прийти к дилеру Volkswagen и попросить «завернуть» приятно выглядящий и укомплектованный Polo. В чём же его «приятность»?

Согласитесь, далеко не каждый автомобиль, будучи красивым в кузове «хэтчбек», с приделанным к нему багажником выглядит гармонично и привлекательно. Зачастую это – куцый и чужеродный «хвост». В нашем же случае имеется полноценный, достойный старших братьев красавец-седан. Ничуть не коротыш. Пропорциональный автомобиль почти бюджетной ценовой категории словно компенсация, то самое извинение за многолетний пробел «Фольксвагена» в этом классе. И если не ждать от седанчика шумоизоляции, качества пластика и энергоёмкости подвески автомобилей классом выше, то впечатления остаются преимущественно положительные.

Знакомый уже по «Поло»-хэтчбеку салон вновь порадовал своей простотой и лаконичностью. Спрятанные в электронном табло отдельные индикаторы оставляют место для тахометра со спидометром. Первый здесь вовсе не дань моде, а реальный инструмент, традиционно сопутствующий механическим коробкам. Ведь несмотря на современный шестиступенчатый «автомат», водитель имеет отличную возможность поиграться с неплохим ручным режимом. Абсолютно честные и прозрачные переключения, на которые мотор отзывается несколько бодрее, чем при езде «на автомате». Не будь ещё руль таким лёгким, можно было бы назвать Polo хорошим драйверским автомобилем (с поправкой на городскую эксплуатацию, конечно). Справедливости ради стоит сказать, что в поворотах машина не просит подруливаний, и это несколько удивляет – ожидаешь меньшей внятности от такой «пустой» баранки. Но вдобавок к рулю впечатление от дорог портят и бухающие звуки неизвестного происхождения в задней подвеске. Что, впрочем, может оказаться особенностью именно тестового автомобиля.

В целом же, являясь крепкой золотой серединой по сочетанию внешности, технических качеств и цены, «Поло» достойно займёт пустующую у «Фольксвагена» нишу, отвоював, ко всему прочему, и некоторые позиции конкурентов. По крайней мере, бюджетность этого седана не кричит о себе, что немаловажно в нашем обществе потребления, где автомобиль всё ещё не перешёл из разряда роскоши в банальное средство передвижения.

*извинение [эполэджи]

Юлия БАБАК



Откидной подлокотник узкий и «мелкий», зато внутри отделан бархатом



Сколько всего можно положить на эту полочку!

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ VW POLO SEDAN АКП

КУЗОВ	
Тип	Седан
Конструкция	Несущий
Количество мест/дверей	5/4
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Бензиновый с распределенным впрыском
Расположение двигателя	Спереди поперечно
Количество и расположение цилиндров	4, рядное
Рабочий объем, куб. см	1598
Количество клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с./об. мин.	105/5250
Крутящий момент, Нм/об. мин.	153/3800
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	Передний
Коробка передач	6-ступенчатая автоматическая с ручным режимом
ПОДВЕСКА	
Передняя	McPherson
Задняя	Скручивающаяся балка
КОЛЕСА	
Диски	Легкосплавные
Шины	195/55 R15
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	4384/1699/1465
База, мм	2552
Клиренс, мм	170
Колея спереди/сзади, мм	1460/1498
Снаряженная масса, кг	1217
Полная масса, кг	1700
Объем топливного бака, л	55
Объем багажника, л	460
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	187
Разгон до 100 км/ч, сек.	12,1
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Городской режим	9,8
Загородный режим	5,4
Смешанный режим	7,0

