

Закладные гайки в силовых элементах крыши не предусмотрены, поэтому верхние багажники придется крепить за дверные проемы. Решетки радиатора у обеих машин крупноячеистые, без сетки. Радиаторы ничем не защищены от летящих из-под колес камешков, – рачительным владельцам стоит приладить какие-нибудь сеточки.

Задние дисковые тормоза «Соляриса» удобней в обслуживании. И пусть

колодки здесь изнашиваются быстрее, чем барабанные у «Поло», зато менять их проще. Нужно лишь запастись приспособлением для вворачивания поршней. Напомним: на барабанах из-за износа образуется буртик и, чтобы снять барабан, придется ослаблять трос ручника, а потом опять его регулировать. К тому же контролировать износ колодок на дисковых тормозах проще.

Задние подвески на обоих авто

полузависимые, с упругой балкой. Такая конструкция надежней, проще и долговечнее, нежели независимая. Риск погнуть или сломать тонкие рычаги, необходимость менять их сайлент-блоки или регулировать углы установки колес исключены, поскольку нет самих рычагов. Сайлент-блоки балки служат, как правило, очень долго, а при необходимости и определенной сноровке их можно заменить



Задняя буксирная проушина «Поло» – рядом с бампером, трос зацепить очень просто.



Во вместительных карманах обивок задних дверей «Поло» хватит места для перчаток, салфеток и прочих необходимых в дороге мелочей.



У «Поло» второй (внешний) уплотнитель – только в нижней части двери, вдоль порога.

«Фольксваген-Поло» функционален, как чемодан (тоже на колесиках). К водителю в городской толчее менее дружелюбен, зато в загородных шоссейных режимах удобней. Для города с вечными пробками стоит приглядеться к версии с автоматом.

на весу без снятия балки. По нашему мнению, это весьма существенные преимущества перед многорычажками. Хотя последние и наделяют автомобиль чуть лучшими ездовыми характеристиками, однако в повседневной эксплуатации это совершенно не ощущается.



Менять масляный фильтр очень удобно – доступен сверху. У «Соляриса» фильтр снизу.



Силовые предохранители размещены прямо на аккумуляторе; если один из «силовиков» сгорит, менять придется весь блок.



И здесь радиатор плохо защищен от камней и грязи.



Рычажок багажника – в водительской двери, а лючок бака отпирается с брелока.



Шаровые опоры «Поло» на болтах – заменить несложно.

VOLKSWAGEN POLO SEDAN

В Россию поставляют с 16-клапанным мотором 1,6 л (103 л.с.), 5-ступенчатой МКП или 6-ступенчатым автоматом. Колеса 175/70R14, 185/60R15 или 195/55R15, дорожный просвет 170 мм. Вариантов комплектации три: Trendline, Comfortline и Highline.

ЦЕНА: от 429 100 руб.

ГАРАНТИЯ: 2 года без ограничения пробега (включая комплектующие, исключая расходники).

ПЕРИОДИЧНОСТЬ ТО: 15 000 км.

На правах рекламы

ATTURO

Az800



255/50R19 107WXL - 6790 руб.*

265/50R20 112VXL - 7480 руб.*

305/40R22 115VXL - 9670 руб.*

WWW.ATTURO.RU

+7(495)781-99-80

* Рекомендованные розничные цены



Спинки задних сидений обеих машин при необходимости легко откидываются, но ширину проема ограничивают «калибровочные» окна.

Передняя подвеска у обоих авто – привычный «Мак-Ферсон». Различия в деталях. Вот, например, крепление шаровых опор к рычагам: у «Поло» они на болтах, а у «Соляриса» запрессованы. С точки зрения сборки на конвейере преимущество у «корейца», но ремонтировать проще «Поло».

Вспомогательные агрегаты на обоих двигателях приводятся одним поликлиновым ремнем с автоматическим натяжителем. Отсутствие дополнительных ремней упрощает конструкцию: нет дополнительных кронштейнов и механизмов регулировки, двигатель короче и не ошибешься с натяжкой.

Гидротолкатели клапанов избавили механиков от трудоемкой регулировки зазоров, но в ремонте дороже. Определить, какие из них постукивают, непросто, и, чтобы повторно не вскрывать двигатель, толкатели меняют комплектом. Каждый стоит не менее 300 рублей, а их 16 штук.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

У «Поло» руль регулируется в двух плоскостях, у «Соляриса» – только вверх-вниз. Кому-то для удобной посадки этого не хватит. Крышка багажника у «Поло» надежно фиксируется в открытом положении. В «Солярисе» от порыва ветра она может захлопнуться или притормозит о беспечную голову, встретившуюся на пути.

Передние подкрылки у обеих машин полноценные, а вот задние – у «Поло» во всю арку, а у «Соляриса» половинчатые. Пороги кузова хорошо защищены – то ли слоем мастики, то ли специальной пленкой. Есть надежда, что краска на обоих продержится долго.

Фартуки на российском «Поло» не предусмотрены ни спереди, ни сзади, колеса нагоняют в полость заднего бампера снег и грязь. У «Соляриса» – четыре коротеньких лопушка; задний бампер внутри остается чистым.

В «Поло» затруднен доступ к лампочкам противотуманок; если перегорит, придется повозиться. В «Солярисе» гораздо проще.

Гнездо аккумулятора последнего точно в размер штатной батареи – для большей места не хватит. А вот у «Поло» возможны вариации. Особенность «Соляриса» – при постановке машины на ручник при работающем двигателе дневные ходовые огни выключаются, у «Поло» же они вовсе не предусмотрены.

В САЛОНЕ

Панели приборов обеих машин при определенных условиях освещения отражаются в ветровых стеклах своими изгибами и дефлекторами обдува, эти блики отвлекают взгляд от дороги.

Есть и другие раздражающие факторы. Например, ядовито-синюшная подсветка приборов и клавиш в «Солярисе». Особенно навязчив синий дисплей с часами. На первой скорости вентилятор отопителя почти не дует, а уже на второй моторчик шумит очень громко.

Салон «Поло» весьма рационален и на фоне «Соляриса» кому-то покажется скучноватым, а нам в самый раз.

ЗЕРКАЛЬНЫЕ БОЛЕЗНИ

«Солярис». Обзорность назад через внутреннее и наружные зеркала нареканий не вызывает. Правда, в салонное смотришь, как в амбразуру: поле обзора, ограниченное проемом заднего стекла, низкое (хотя и широкое). Царапают взгляд лишь два «не забытых до конца гвоздя» на фоне светлой полки под задним стеклом – кнопки складывания спинок.

«Поло». Обзорность через зеркала очень ограниченная. Наружные дают ощутимо меньший сектор обзора, чем у «корейца», хотя размеры зеркал близки. Во внутреннее смотришь, как в замочную скважину: в самом зеркале

видна лишь часть оконного проема, вдобавок высокие подголовники заднего сиденья еще больше сжимают картинку.

В ДВИЖЕНИИ

В городских режимах больше понравился «кореец»: мягкие педали, плавное троганье, эластичный мотор способен тянуть чуть ли не с 500 об/мин.

На «Поло» в пробках устаешь больше: жесткое сцепление с довольно тугой педалью и мотор, ленивый до 2000 оборотов, требуют внимания и четкой работы педалями. Плюс к этому специфический характер тормозов – на малых скоростях плавно не остановишься. В общем, трогается рывком, тормозит клевком.

На шоссе машина преобразается: реакция на газ после трех тысяч проявляется незамедлительным и ощутимым ускорением. И тормоза на высокой скорости что надо! В коротком свободном ходе педали есть «место», чтобы прежде мигнуть стопами и «разбудить» едущего сзади. Замедление легко контролируемо и очень эффективно – при относительно небольшом усилии на педаль.

На «Солярисе» при скорости за сотню тормоза воспринимаются вялыми, даже при обычном торможении (что уж говорить об аварийном!) давить приходится от души.

Геннадий ЕМЕЛЬКИН, руководитель техцентра ЗР

Оба автомобиля привлекают умеренной ценой, но только в базовой комплектации. В этом варианте «Солярис» предпочтительнее. Стоит что-то добавить из необходимого оборудования, как цена сразу перестает быть интересной. По-моему, выгодней доложить 50–70 тыс. рублей и купить машину классом выше.

Кстати, легендарная надежность «вагенов», похоже, в прошлом: на редакционном «Поло» уже были проблемы с ЭУРом, меняли гидротолкатели по гарантии. Но и новый комплект неприятно постукивает, так что грядет повторная замена. И мне не нравится ощущать себя покупателем второго сорта: российский «Поло» заметно уступает собранному в Европе в качестве отделочных материалов и уровне оснащения. «Солярис» не устраивает дерганьем на высоких скоростях, проблемами с управляемостью – постоянно приходится подруливать. А зачем мне машина с непредсказуемым поведением? К счастью, выбор нынче огромен, этими двумя моделями отнюдь не ограничивается.