

# Шум и ревность

Помню, в начале сентября сотрудники московского офиса Volkswagen ревностно ворчали по поводу того, что новичок Skoda Rapid вот уже несколько месяцев как продается с новыми моторами 1.6 серии EA211, а на Volkswagen Polo, который и проторил Репиду дорогу на сборочное производство в Калуге, даже после фейслифтинга вынуждены по-прежнему ставить двигатели прошлого поколения, EA111. А ведь помимо того, что новый мотор мощнее и экономичнее, он еще и тише. И вот передо мной три новеньких Polo. Первый — это «печка», Polo со старым 105-сильным мотором серии EA111, а два других — «предсерийные», с новыми двигателями мощностью 90 и 110 л.с. Такие Polo начнут собирать на калужском заводе 16 ноября.

Олег РАСТЕГАЕВ, фото автора и компании Volkswagen



Сначала, как водится, я оседлал «печку». Такой же Polo в нашем недавнем сравнительном тесте переиграл «по очкам» и Kia Rio, и новую Ладу Весту (AP №19, 2015). Автомобиль прекрасно управляется, радует эргономику и плавностью хода, а самый серьезный прокол — дурно грохочущий мотор, причем воеет он практически во всем диапазоне оборотов. Подспудно это портит ощущение и от динамики: чтобы общаться с пассажиром, не пере-

крикливо двигать, приходится раньше переключаться «вверх». Причем из-за «короткой» коробки делать это нужно довольно часто: когда на второй передаче мотор достигает максимальных 6200 об/мин, спидометр показывает

80 км/ч, а третья «выкручивается» лишь до 120 км/ч. Сажусь за руль такого же Polo в комплектации Comfortline с новым двигателем EA211 в его базовом, 90-сильном, исполнении — и не ощущаю

потери мощности! Разгон стал более «моментным», комфортным. И это тем удивительней, что рабочие диапазоны передач «растянулись»: на второй теперь можно набрать 90 км/ч, а на третьей — все 150, хотя обычно для менее мощных моторов главную передачу подбирают «покороче». Помимо «длинной» коробки помогли этому облегченные шатуны и коленчатый вал: теперь двигатель можно раскручивать до 6500 об/мин.

Паспортных данных разгонной динамики к моменту нашей встречи еще не было, поэтому я захватил в Калугу компактный прибор VBox Sport — и на пустынной дорожке рядом с заводом провел экспресс-замеры. С новым 90-сильным мотором Volkswagen Polo набрал 100 км/ч за 12 секунд, а со старым 105-сильным — за 11,3. Разница невелика, а главное, повторю, по субъективным впечатлениям она едва заметна. Но проигрыш в эластичности уже более существенный: разгон на четвертой передаче с 60 до 100 км/ч занял 13,2 с против 11,1.

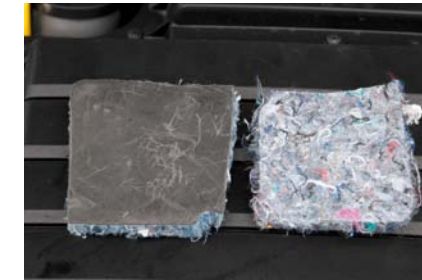
Снизилась вибрация на органах управления, а на холостых оборотах руль вообще перестал зудеть. Раньше среди одноклассников таким «спокойным» рулем могла похвастать только парочка Solaris/Rio. Любопытно, что новый двигатель установлен на тех же «старых» опорах (одна из них — с гидроболлоном), так что и здесь заслуга — облегченных шатунов и коленвала.

Кроме этого, стало тише и в салоне, чему помогла новая шумоизоляция моторного щита. Скорее всего, в помощь ей будет и мягкая обивка потолка — как в Октавиях. Решение о комплектации ей пока не принято, но именно такая, приятная на ощупь, отделка была в третьем Polo.



Мария Кох занимается адаптацией машин к российскому рынку — и сейчас демонстрирует легкосъемную пластиковую заглушку для нижней части бампера: она появится на всех Polo с 16 ноября — для защиты радиатора от грязи в зимнее время

Это уже топ-версия Highline — со 110-сильным двигателем и «автоматом». Замечательный автомобиль. Шестиступенчатый «автомат» Polo мы хваливаем давно (AP №21, 2010) — и никаких претензий к нему у меня не появилось и по пути из Москвы в Калугу. В салоне действительно тихо, хотя оценивать влияние именно мягкого потолка не берусь: машина-то с «автоматом», у нее другое оснащение, другой вес. Кстати, возросшая масса потребовала и более жестких пружин (это чуток снизило плавность хода), хотя амортизаторы на всех калужских Polo одинаковые.



Усиленная шумоизоляция моторного щита: раньше был только слой войлока (на фото справа), а теперь он на прорезиненной основе (слева), что дает снижение шума в салоне на 1–2 дБ



Мягкая обивка потолка, знакомая по автомобилям Skoda Octavia, может снизить уровень шума в салоне еще на 0,5–1 дБ

Двухпедальный 110-сильный Polo разгоняется до 100 км/ч практически так же, как и 90-сильный с «механикой», — 12,8 с. И на четвертой передаче эластичность (я ее измерил, переведя коробку в ручной режим и продавливая акселератор до границы режима kick-down) ровно такая же: от 60 до 100 км/ч — за 13,1 секунды. К слову, двухпедальные Polo стали доступнее: теперь они предлагаются и в исполнении Trendline по цене 648900 рублей, хотя раньше «автоматы» были привилегией более богатых версий Comfortline и Highline, а это минимум 673900 рублей.

И все же с переходом на новый мотор Polo подорожал на 5000 рублей. Теперь 90-сильный автомобиль в исполнении Conceptline (две подушки безопасности, электростеклоподъемники, центральный замок, аудиоподготовка) стоит 524900 рублей. На мой взгляд, доплата совсем не велика, особенно если учесть, что, помимо нового двигателя и лучшей шумоизоляции, проведена еще и адаптация машины к экстремально низким температурам. Емкость аккумулятора подросла с 55 до 61 А·ч, стали мощнее генератор и стартер — и в итоге «паспортная» эксплуатационная температура опустилась с прежних 28 градусов мороза до 36. А то, что заводская гарантия на Polo увеличена с двух до трех лет (или 100 тысяч км пробега), — это уже повод для ревности дилеров Шкоды: на Rapid, который собирают здесь же, в Калуге, хоть и доступна трехлетняя гарантия с ограниченным пробегом в 100 тысяч километров, но за отдельную, причем увесистую, плату — 15100 рублей. □



Старый мотор серии EA111 легко отличить по декоративной накладке, которая прикрывает лишь половину клапанной крышки (автомобиль на переднем плане). Новые двигатели EA211 (на заднем плане) закрыты сверху большим корпусом воздушного фильтра и ориентированы выпускным коллектором назад, как и предполагает фольксвагеновская платформа MQB

Двигатель новой серии EA211 для России выпускают под Калугой. Головка цилиндров — с интегрированным выпускным коллектором, над ней — неразборный корпус-крышка с распределителями, система охлаждения имеет два термостата — причем тот, что стоит в контуре блока цилиндров, поддерживает «горячие» 105 градусов (второй, настроенный на 80 градусов, заводит теплосъемом головки блока). Зубчатый ремень ГРМ заявлен как «вечный», но после 90 тысяч км рекомендуется проверять его состояние через каждые 30 тысяч пробега. Поддон мотора не полностью алюминиевый, а с легкосъемной нижней стальной частью, которую в случае повреждения легко заменить



Реклама. Товар сертифицирован. ООО «Норд» (Ижевск, Удмуртия) является официальным дистрибутором и производителем шин Nokian Hakkapeliitta 8 в типоразмере 175/65 R14 (журнал «За рулем» № 9 за 2014 год).

ВСТРЕЧАЕМ  
ЛЕДЯНОЙ ДОЖДЬ

С ЛЕДЯНЫМ  
СПОКОЙСТВИЕМ

Nokian Hakkapeliitta 8  
ОСТАНОВЯТ. ВОВРЕМЯ.

Шины Nokian Hakkapeliitta 8 содержат на 50% больше шипов\* и обеспечивают уверенное сцепление, разгон и торможение на любой зимней дороге\*\*.