

Массовка за 8000



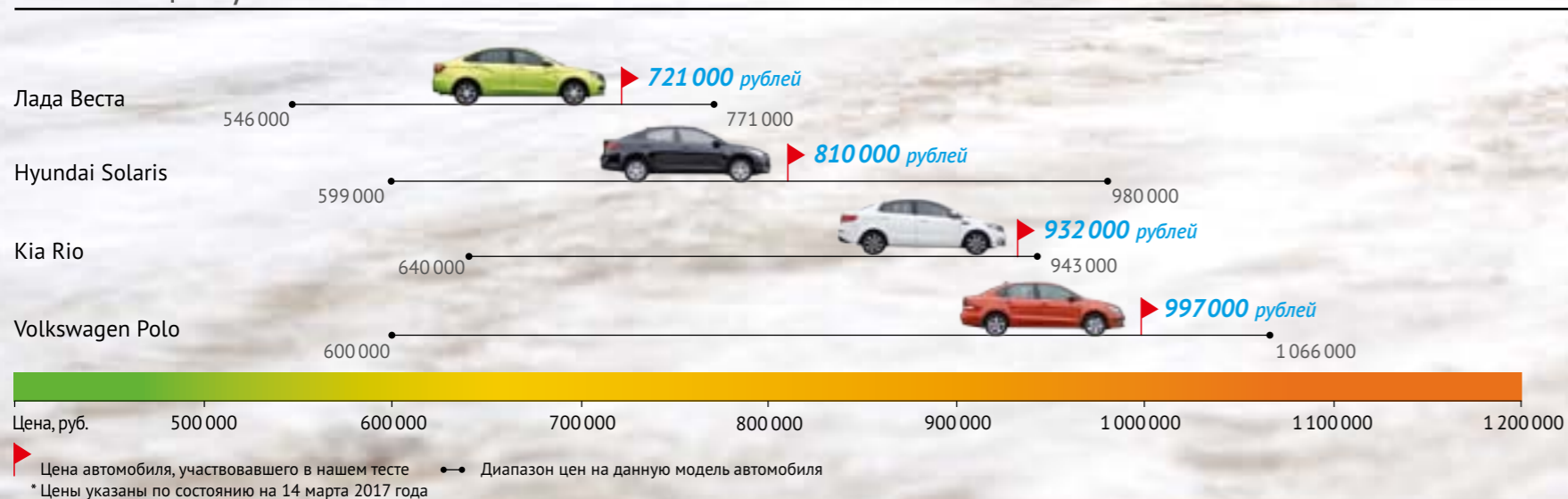
Новый Hyundai Solaris мы не брали в пресс-парке — мы его купили! Неделя поисков и препирательств с дилерами, перевод на 810 тысяч рублей — и вот он: с мотором 1.6, с «автоматом», в комплектации Comfort. Кондиционер, простенькая «музыка» с Bluetooth-поддержкой телефона, подогрев руля и передних кресел. Прыгаю за руль и, неустанно повторяя обкаточную мантру «торопись не спеша», еду на полигон. А там уже ждут Kia Rio, Volkswagen Polo и Лада Веста.

Юрий ВЕТРОВ

Фото автора, Романа ЧЕРНОГО и Степана ШУМАХЕРА

Экспертная группа: Иван ШАДРИЧЕВ, Роман ЧЕРНЫЙ, Александр ДИВАКОВ, Андрей МОХОВ, Ярослав ЦЫПЛЕНКОВ, Андрей НЕВЕРОВ

Розничные цены участвовавших в тесте автомобилей*



Снаружи новый Solaris легко спутать с более крупной Элантрой. Внутри, пока не постучишь по твердому пластику, тоже ощущается гольф-классовость. И запах — без примеси фенола.

Если прежний Solaris запомнился вычурным азиатским дизайном, то новый кроет солидностью убранства. Кресло хоть и не имеет изменяемого поясничного подпора (им может похвастать только Веста), зато по-немецки плотное. Руль начиная со средней комплектации Comfort — с кнопками, кожаной обшивкой и регулировкой по вылету. Ясные, четкие приборы Supervision, кнопки нажимаются с благородным усилием, ручки под рукой не дышат, все панели отлично подогнаны и не издадут посторонних звуков.

Впрочем, тем же могут похвастать и Rio с Polo в средних комплектациях — примерно за те же деньги, что мы отдали за Solaris. А вот Веста — даже с солидным набором опций версии Luxe Multimedia — не дотягивает. Ручки климат-контроля работают с люфтом, кнопки щелкают дешево. А из-за мелких шрифтов, сдвоенных рисков и толстых стрелок показания приборов воспринимаются хуже всех. Но Лада и стоит дешевле — 721 тысячу рублей.

Конечно, в компанию к «автоматическим» иномаркам надо бы и Весту взять другую — с мотором 1.8 и «роботом». Такая стоит 736 тысяч. Но усилиями вазовской пресс-службы разыскать такую не удалось, а покупать уже третью Весту (одна машина, напомним, была разбита по программе ARCAP, а вторая прошла наши ускоренные ресурсные испытания)

мы сочли перебором. Может, и к лучшему? Ведь мы знаем, что Лада XRAY с таким же силовым агрегатом едет так себе. К тому же у Весты на «механику» приходится более 85% спроса, в то время как все остальные участники теста популярнее с «автоматами». В итоге мы взяли «неправильную» Ладу 1.6, причем сначала не подозревая, насколько она неправильна...

Но начиналось-то неплохо! На динамометрической дорожке Веста обставила на три «десятки» Polo (11,7 против 12,0 с до 100 км/ч), хотя и проиграла полсекунды и паспортным данным, и своей сестрице, которая прошла ресурсные испытания. Это, конечно, можно списать на зимние шины и влажный воздух, хотя и Rio (11,0 с), и Solaris (11,2 с) в тех же условиях уложились в заводской норматив!

А вот новые калибровки корейского шестиступенчатого «автомата» на Солярисе нам не по нраву. Если Rio меняет передачи логично и вовремя, то Solaris — невопад: когда чуть тронешь акселератор, «автомат» переходит на ступень ниже или упорно держится на текущей передаче, когда прожимаешь педаль на две трети хода. И гидротрансформатор стал более расслабленным.

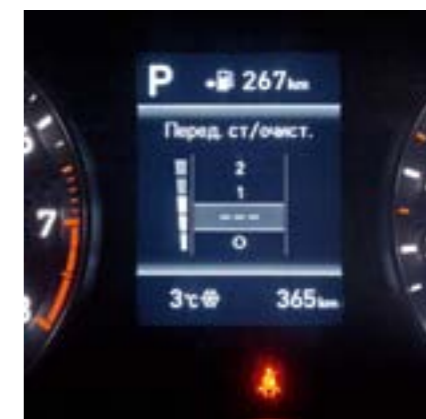
Потому оценка за разгон приравнена к баллам более медленного Polo. Ведь в прошлом году после многочисленных жалоб на работу «автомата» в паре с новым двигателем CWVA Volkswagen поменял настройки, и сейчас к отзывчивости и точности работы коробки Polo не придерешься. Горячие головы, правда, посетуют на ранний переход на высшие передачи, но для них у Polo припасен режим Sport, которого лишена корейская парочка.

Hyundai Solaris

- Отличная управляемость
- Энергоемкая подвеска
- Мощный двигатель 1.6
- Низкий акустический комфорт
- Высокая цена



Такие приборы украсили бы и Genesis, уж не говоря про Solaris



Инфографика центрального дисплея очень информативна: она отражает даже режим работы стеклоочистителей!



Алгоритмы шестиступенчатого корейского «автомата» скорректированы не лучшим образом. Спортивного, как и прежде, нет

ка. Зато по управляемости Solaris – настоящий driver's car! С чуткой, точной реакцией на баранку, с мягким доворотом под сброс газа, с внятной обратной связью по рулю, к легкой «синтетичности» которой придерутся лишь самые изысканные гурманы. Даже жаль, что обязательная для всех новых Солярисов система стабилизации не отключается!

По искренности отношений с водителем Solaris если кому-то и уступает, то не Polo и уж тем более не Rio: Mazda 3 первого поколения – вот что приходит на ум. Но Hyundai, в отличие от Mazda, отменно держит неровную прямую и безразличен к колеям. Хуже, что с той заводной Mazda Solaris роднит еще и отвратная звукоизоляция. Нюансы работы двигателя, смена тональности шинного гула и даже журчание воды на обочине... Слышно все!

Подвеска Hyundai, кстати, такая же плотненькая, как у Mazda 12-летней давности. Хотя здесь она более длинноходная и по-раллийному энергоемкая. Даже на 16-дюймовых колесах (ради пущей корректности сравнения мы на время испытаний



Удобные аудиокнопки (на фото) у Соляриса на левой спице, а на правой – пульт управления борткомпьютером



Бардачок по-прежнему не имеет подсветки и охлаждения: просто объемистый лоток из гулкой пластмассы с держателем для визиток



Две 12-вольтовые розетки в легкодоступной зоне и разъемы Aux и USB между ними – это уже можно назвать корейским стандартом



Яркость подсветки приборов регулируется. А система контроля давления в шинах – с настоящими датчиками в колесах



Слякоть? Новый Solaris ближе к чистой Polo, чем к Weste и Rio, чьи зеркала и стекла притягивают грязь как магнит

Кондиционер и подогрев передних сидений – «в базе» у всех Солярисов с мотором 1.6

Подлокотник мягкий, а в дверной обивке рядом с ним – тканевая вставка

В карманах передних дверей помещаются и полторалитровые бутылки

Вместо бокса-подлокотника у простых Солярисов лоток с подстаканниками и нишами для мелочовки

Четыре электростеклоподъемника – причем водительский с авторежимом – недоступны только для базовых версий Active и Active Plus

Круиз-контроля пока не предусмотрено

Прерывистый режим стеклоочистителей – с регулируемой паузой

Управление базовой «музыкой» исключительно кнопочное

Дефлекторы закрываются неплотно, только за счет поворота решетки: отдельных заслонок нет



Удобная ниша приютит практически любой смартфон

Моторный отсек Соляриса не прикрыт снизу пластиком, как на Polo, или «фольгой» грязезащиты, как на Weste. Зато доступ к масляному фильтру и сливным пробкам отличный! Днище Hyundai обработано мастикой – не зонально, как на Ладе и Polo, а почти по всей площади, как у Kia. И тросы стояночного тормоза свисают перед задними колесами куда меньше, чем у Polo





Volkswagen Polo

-  • Хорошие плавность хода и акустический комфорт
- Надежная управляемость
- Широкий выбор опций для недорогих версий
-  • Необходимость доплаты за ESP
- Высокая цена

переставили их на Solaris с Rio, оставив 15-дюймовые в нашем техцентре) можно мчать по весенним разбитым дорогам, не опасаясь пробоев.

А Polo — это эрзац-Passat для небогатых: он все делает правильно, даже солидно. Чувствуется, что в ходе рестайлинга поменяли характеристики амортизаторов, избавив Polo от налета дряблости. Но нет-нет да качнется он на волне или пропустит удар от выбоины. В целом же плавность хода лучше, чем в Солярисе.

А над шумоизоляцией Polo, видимо, продолжили колдовать и после обнов-

лений. Если в прошлогоднем Арктик-тесте (AP №4, 2016) Polo с новым, менее разговорчивым двигателем вплотную подтянулся к Rio, то на этот раз обошел его по акустическому комфорту.

К отменным ездовым повадкам Фольксвагена не надо привыкать, но жаль, что ESP лишь опция, причем даже для самой богатой комплектации Highline. А еще... Кто бы мог подумать, но Polo с его неострым рулем едет скучнее, чем Solaris!

Kia еще менее выразительна и к тому же на высокой скорости напрягает безвольно расслабленной «в малых

углах» баранкой. А система стабилизации положена только двум топ-версиям Rio: Premium и Premium NavI. Подвеска комфортна только на относительно ровных дорогах, а там, где края выбоин поострее и ямы поглубже, ездоки вынуждены терпеть немилосердные удары.

О Весте мы, кажется, знали все. Но когда вдруг оказалось, что на кочках она жестче Polo, полезли сверять маркировки на элементах подвески с нашей выдавшей виды «ресурсной» машиной. Странно: пружины, амортизаторы, стабилизаторы — все по-

мечено одинаково. А едут Весты по-разному!

Еще больше мы поразились, когда обнаружили раздвоение реакций на поворот руля и склонность к довороту кормы. Покамест у нас одно объяснение: характеристики передних и задних амортизаторов находятся на разных полюсах поля допуска.

Еще хуже, что руль прикусывает в центральном положении. Потом усилие на нем резко падает, затем нарастает вновь. Срочно к дилеру на диагностику!

Нет, говорят, ваша машина в полном порядке...



Оцифровка спидометра Polo — с переменным шагом, а центральный дисплей скуден на информацию



Динамик системы ЭРА-ГЛОНАСС в подстаканнике недвусмысленно намекает: пить надо меньше!

Как тут опять не вспомнить о пресловутом «поле допуска», которое в То-лянти, похоже, так и осталось шириной с самарскую степь.

Остается порадоваться тому, что хотя бы багажник остался столь же удобным и просторным: рекордные 620 литров,

измеренные нами с помощью шариков. Впрочем, отсеки Kia (606 л) и Фольксвагена (577 л) лишь немногим скромнее. У Polo существенно (на 6 см) меньше погрузочная высота, и обе иномарки могут похвастать кнопками открывания на крышках багажника, в то время как Веста по старинке заставляет орудовать ключом. А в аутсайдерах оказался... Solaris! Его багажник даже меньше, чем у предшественника, — 540 л.

Пассажиры, если их трое, скорее проголосуют за Весту, самую широкую в плечах. А если двое — за Polo, где больше зазор над головой и есть приятные мелочи вроде откидного подстаканника-подбутылника, четырех крючков для одежды и карманов в дверях. И, будь пассажиров хоть двое, хоть трое, все они вряд ли променяют Ладу или Volkswagen на Hyundai, где простора перед коленями поменьше, а пассажиру в центре надо быть не выше 170 см,

Некоторые результаты измерений Авторевю

Параметры	Автомобили				
	Лада Веста	Hyundai Solaris	Kia Rio	Volkswagen Polo	
Максимальная скорость, км/ч	175,7	194,5	191,7	180,8	
Время разгона, с	0–50 км/ч	3,9	4,0	3,9	4,1
	0–100 км/ч	11,7	11,2	11,0	12,0
0–150 км/ч	31,4	25,6	26,5	29,5	
на пути 400 м	18,1	17,9	17,8	18,3	
на пути 1000 м	33,5	32,6	32,6	33,5	
60–100 км/ч (III)	7,7	6,6	6,6	—	
60–100 км/ч (IV)	12,3	9,2	9,4	—	
80–120 км/ч (V)	21,1	16,4	16,7	—	
80–120 км/ч (VI)	—	29,3	27,2	—	
60–100 км/ч (D)	—	5,9	6,2	7,7	
80–120 км/ч (D)	—	7,6	8,2	8,6	

иначе придется подпирать головой кожу стоп-сигнала, а ступнями — салазки передних кресел. И это при том, что Solaris стал заметно просторнее своего предшественника — и, соответственно, нынешнего Rio.

Кстати, с пассажирами и грузом на борту Kia, Hyundai и Лада улучшают плавность хода, а управляемость, наоборот, ухудшается, — эти производители не рекомендуют подкачивать шины. А Volkswagen — требует! Плюс 0,2 бара спереди и целых 0,6 бара сзади — и в итоге поведение пустого и груженого Polo едва отличить.

Что до шансов скрести брызговиками по асфальту с полной нагрузкой, то меньше всего их у Весты: подвеска уменьшает просвет с кроссоверных 175 мм лишь до уровня пустого Rio — 150 мм. У иномарок передние пружины также сжимаются менее чем на три сантиметра, а задние максимум на восемь,

но они изначально посажены ниже: 154 мм клиренса у Соляриса и 143 мм у Polo.

Время считать экспертные баллы? Но... Уж сколько лет в наш адрес сыпались справедливые упреки: мол, экспертные оценки выставляются без оглядки на то, что автомобили попадают на испытания в самых разных комплектациях. Один — пустышка, а у другого — полный фарш. Мы попытались исправить ситуацию — и сформировали итоговый рейтинг после того, как виртуально уравнили соперников в цене.

Весту оставим в покое, ибо нормального «автомата» у нее нет ни за какие деньги, а возьмем за печку наш Solaris за 810 тысяч рублей. За схожие деньги можно купить Polo Comfortline (766 тысяч рублей без опций) с пакетами Мультимедиа («музыка» с Bluetooth, кожаный руль с кнопками) и Комфорт (климат-контроль, электроподогрев ло-



Обогрев зеркал по фольксвагеновской традиции включается индивидуально

Пластик дверной обивки тверд, но в зоне контакта с локтем — ткань

В такую нишу войдет любой термос или двухлитровая бутылка

Подстаканник только один, и высокую бутылочку в него не поставить

За кнопки на руле надо доплачивать даже в топ-версии Highline

ESP доступна во всех комплектациях, кроме «рекламных» Conceptline и Life, но за доплату

Volkswagen не экономит на перекрывающих заслонках: ими снабжены все четыре дефлектора

Бардачок самый маленький в квартете, зато с очечником и двойным дном

Ниша для смартфона расположена неудачно: под подлокотником и далеко от USB-разъема

Откидной опционный подлокотник — с нишей внутри и регулировкой по углу наклона



Движение вызывает восхищение

TOYO TIRES
driven to perform



Откройте восхитительный комфорт на скоростных магистралях и уверенную управляемость в поворотах с высокотехнологичными шинами Toyo Proxes

www.toyotire.ru



Kia Rio

- Выгодное соотношение цены и оснащения
- Наличие обогрева руля даже в простых версиях
- Резвый двигатель и адекватный «автомат»
- Подвеска, мало подходящая для разбитых дорог
- Отсутствие ESP в большинстве комплектаций
- Пассажирам тесновато

бового стекла, подлокотник). Если сойти на том, что проку от последнего набора столько же, сколько от обогрева руля на Hyundai, то Solaris выигрывает по оснащению благодаря ESP, за что и получает бонус в номинации «управляемость».

Фольксваген же лишается баллов еще и за обзорность. Парктроники, ка-

мера заднего вида и биксеноновые фары, которыми был оснащен «наш» автомобиль, добавили бы ему около десяти баллов, но мы ведь договорились, что принимаем в расчет только то оснащение, на которое можно рассчитывать в рамках обозначенной цены. Впрочем, превосходство Polo по части комфорта, особенно акустического, настоль-



Нарядные шкалы Kia — в колдочках, а упрекнуть их можно разве что за монохромность «яблочка» центрального дисплея



Стекло с электрообогревом по всей площади и система стабилизации доступны лишь в топ-версиях Rio

до ума подвеску — но потом подтянули ездовые дисциплины. Теперь надеемся на то, что корейские инженеры разберутся со звукоизоляцией и алгоритмами автоматической коробки.

А расклад с Ладой... Не расчет, а лотерея! Вот попадетсЯ, как нам, неудачная машина — и она однозначно проиграет иномаркам (805 баллов). А если повезет, то Веста вплотную приблизится к Polo! Кстати, я прокатился на Весте с вазовской коробкой (на «нашей» машине из пресс-парка была еще «механика» Renault). Не так уж она и воет на второй передаче. Или на этот раз просто повезло?

ко велико, что он уверенно, с преимуществом в 20 баллов, опережает новый Solaris.

Kia предлагает меньшую свободу выбора: лишь пять фиксированных комплектов (у Весты их шесть) — и никаких пакетов. Но если в этом сегменте вы ищите машину с наиболее богатым оснащением, то Rio — самая выгодная покупка! С учетом постоянно действующей 20-тысячной скидки и 11-тысячной экономии на системе ЭРА-ГЛОНАСС вы за 825 тысяч рублей получите Kia в комплектации Prestige. А это — недоступные в рамках обозначенного бюджета ни Солярису, ни Polo легкосплавные колеса, противотуманки, линзованные фары (вместо подслеповатых традиционных), датчик света и шесть подушек безопасности. Впечатляет? Правда, придется смириться с отсутствием парктроника и системы стабилизации, а это — минус десять баллов. В сумме — 810 баллов.

Почему же новый Solaris набрал столько же баллов, что и престарелый Rio? Например, потому, что если по паспорту багажник в объеме вырос на десять литров в брусках VDA, то в ходе наших замеров он, наоборот, вместил меньше шариков! Новые настройки «автомата» хуже прежних. А с акустическим комфортом и вовсе беда: закралось подозрение, что испытатели по ходу доводки использовали беруши.

Как здесь не вспомнить, что в прошлый раз Солярису «забыли» довести

Легче всего садиться в Ладку, хотя ее низкий и изящный порог в слякоть, как и в иномарку, будет испачкан. А в Hyundai и особенно в Kia при посадке стоит сильно пригибать голову: приложиться к низкий скат крыши проще простого. Rio теснее всех, Solaris попросторнее, а чемпионы по запасу места — Веста и Polo. Правда, у них нет плафонов подсветки. Зато в отличие от корейцев Лада и Volkswagen не экономят на кармане на тыльной стороне водительского кресла, дверных поручнях и третьем подголовнике

Безопасность

«В базе» у всей четверки есть только пара фронтальных подушек безопасности. Боковые — опция, притом пакетная и потому недешевая. Занавески безопасности — непозволительная роскошь, которую Volkswagen и Лада вообще не включили в список дополнительного оборудования. И даже обязательная ныне система стабилизации отсутствует в большинстве версий Rio и Polo, потому что они получили ОТТС (Одобрение типа транспортного средства) еще до 2014 года.

А что до краш-тестов, то три автомобиля уже прошли наши испытания ARCAP. При фронтальном ударе в деформируемый барьер на 64 км/ч Volkswagen Polo и Лада Веста отлично защищают пристегнутых сидков: соответственно 14,3 и 14,1 балла из 16 возможных — в нашем рейтинге это максимальные четыре звезды. У водителя и пассажира лишь нагрузки на ребра могли бы быть поменьше, а один балл за защиту ног снят из-за потенциальной травмоопасности фиксатора рулевой колонки и замка зажигания.

Об уровне пассивной безопасности Kia Rio можно судить по краш-тесту его двойника — седана Hyundai Solaris предыдущего поколения. У нас автомобиль с «механикой» выступил хуже Весты и Polo: 8,5 балла из 16 и лишь две звезды ARCAP. Ногами водителя угрожает сильно сместившаяся назад и вверх педаль сцепления, и нагрузки на грудь великоваты. По результатам наших испытаний Rio и Solaris были доработаны: изменена конструкция рулевой колонки, модифицирован педальный узел, внедрены местные усиления кузова, а пассажирская подушка безопасности включена в список базового оснащения. Поэтому Rio и Со-



Volkswagen Polo, 2010 год, 14,3 балла



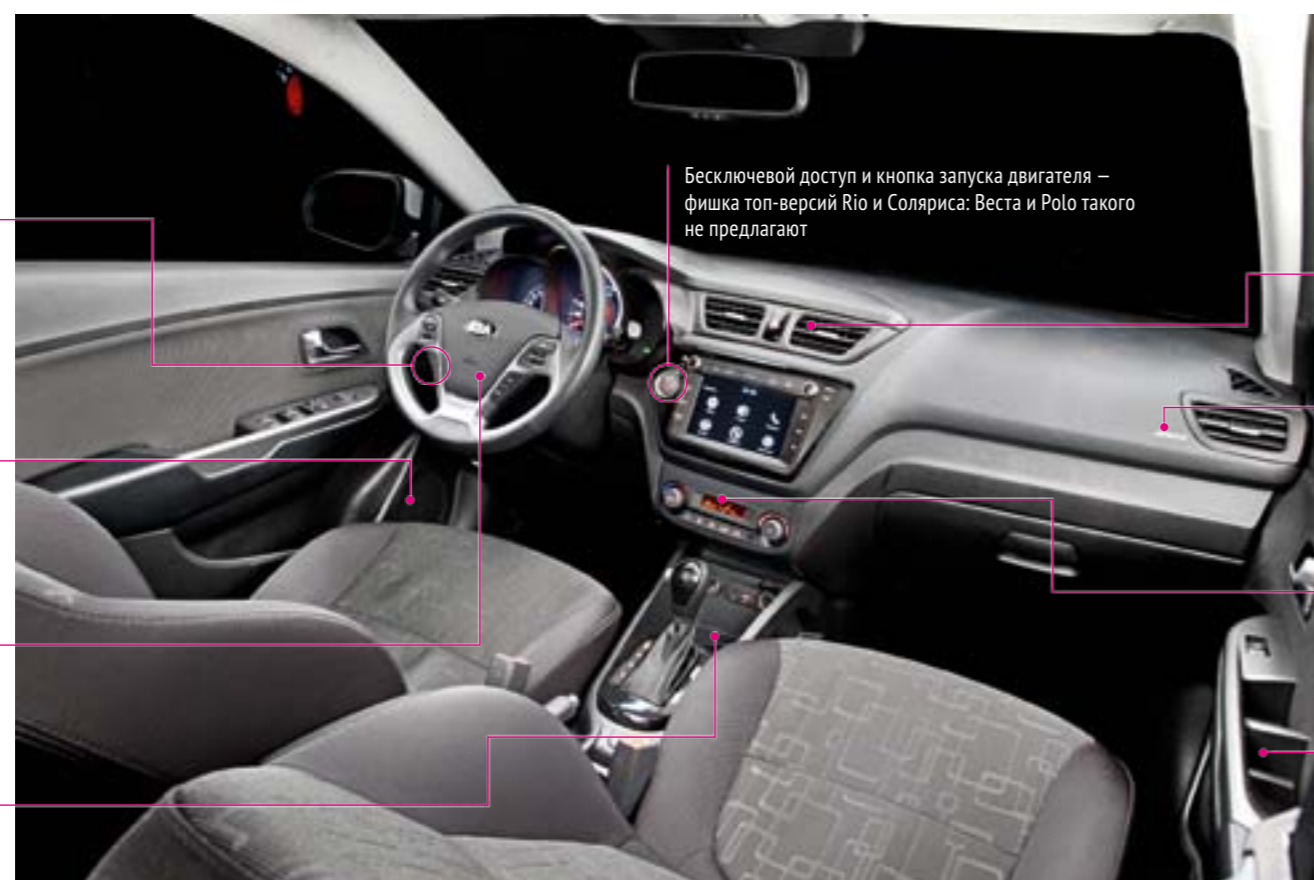
Лада Веста, 2016 год, 14,1 балла



Hyundai Solaris, 2011 год, 8,5 балла

лярисы, собранные позднее февраля 2012 года, должны быть безопаснее ранее выпущенных автомобилей. Кроме того, машины с «автоматом» априори защищают лучше: в Австралии Accent (близнец Соляриса) без опасной педали сцепления заработал 14,7 балла за удар по идентичной методике.

А вот о степени защиты в новом Солярисе мы ничего не знаем. Но это только пока. Автомобиль уже приобретен и готовится к краш-тесту на Дмитровском полигоне.



«Телефонные» кнопки расположены низко: для ответа на звонок надо снимать руку с руля

Пара дополнительных динамиков (всего их шесть), увы, не улучшает качества воспроизведения высоких и низких частот

Регулировка руля по вылету доступна Rio начиная с комплектации Luxe и выше

В нише для телефона сделана еще и формовка под низкий стаканчик

Бесключевой доступ и кнопка запуска двигателя — фишка топ-версий Rio и Соляриса: Веста и Polo такого не предлагают

Как и в Солярисе, дефлекторы у Rio сифонят в закрытом положении

«В базе», как и у всех, только две подушки безопасности

Климат-контроль — привилегия комплектаций Prestige, Premium и Premium Navi

Емкий двойной лоток в пассажирской двери — это еще и ручка для ее закрывания

Лада Веста



Hyundai Solaris



Kia Rio



Volkswagen Polo



Лада Веста



- Простор для пассажиров и багажа
- Энергоемкая подвеска
- Низкая цена



- Нестабильное качество компонентов
- Отсутствие хорошей автоматической трансмиссии
- Неудобное управление скоростью даже с «механикой»



Шкалы Весты нарядны лишь в ночи, а днем они читаются неважно и к тому же тускнеют при включении ближнего света

При форсировании луж Веста сильнее иномарок выплескивает воду на стекло



Средний подголовник в Ладе — фикция: даже людям ростом 176 см он метит не в затылок, а в шею



Отечественный подлокотник меньше чем за год утратил способность к самофиксации



Перчаточный ящик Весты грубоват, а крышка вдобавок открывает вид на поролоновую прокладку. Зато только у Лады есть подсветка и воздуховод от кондиционера



ВАЗ вслед за Фольксвагеном разрешил заправлять некоторые свои автомобили бензином АИ-92. Питерские Solaris и Rio допускали это всегда. Но, памятуя о рекомендациях мотористов (не только вазовских), все замеры мы проводили на АИ-95

чень особых условий и деталей, «подверженных естественному износу», у Kia куда внушительнее, чем у Hyundai.

А надежность? Новый двигатель Polo уже успел отметить повышенным угаром масла (прежний мотор

CFNA этим не страдал). В Фольксвагене, правда, не видят в этом проблемы: двигатели укладываются в заводскую норму 0,5 л масла на 1000 км пробега. А если угар больше, то меняют поршнями по гарантии. С другими сильными и

слабыми сторонами Polo, равно как и Весты с Rio (на примере предыдущего Соляриса), наши читатели знакомы по итогам ускоренных ресурсных испытаний. А вот надежность нового Соляриса для нас пока тайна...

Вы уже догадались? Да-да, именно этот черный Solaris — участник нашего ресурсного марафона-2017. Кто будет его спарринг-партнером? Скоро узнаете — и это станет сюрпризом! □

Кнопки на руле смонтированы зеркально иномарочным канонам: на правой спице — управление телефоном и аудиосистемой, на левой — круиз-контроль

Из салона багажник Весты и Polo открывается с помощью кнопки, тогда как у «корейцев» — архаичные рычажки

Блок кнопок стеклоподъемников сильно сдвинут вперед — с непривычки вместо водительского стекла опускаешь заднее

Обогрев сидений имеет только одну ступень, а не две, как в иномарках



Руль у Весты регулируется по высоте и вылету вне зависимости от комплектации

Разъемы AUX и USB расположены по-американски, прямо под рукой

Нечеткая индикация на перекрывающих заслонках не дает понять, открыт дефлектор или закрыт

Система стабилизации уже «в базе»

Карманы в дверях наименее емкие в квартете

Ниша для мобильного телефона — с резиновым коврикком. Но в нее поместится не всякий смартфон

Экспертные оценки Авторевю

	830	810	810	805
	Volkswagen Polo Comfortline + пакеты Мультимедиа и Комфорт	Hyundai Solaris Comfort	Kia Rio Prestige	Лада Веста Luxe, Multimedia
Суммарный балл	830	810	810	805
Автомобиль	Макс. балл			
Эргономика	200			
Рабочее место водителя	160	165	165	165
Обзорность	85	85	85	80
	75	80	80	85
Динамика	310			
Разгонная динамика	265	270	265	250
Тормозная динамика	80	80	85	75
Управляемость	110	100	100	100
	100	90	80	75
Ездовой комфорт	260			
Плавность хода, виброзащита	215	200	205	205
Акустический комфорт	90	70	65	70
Микроклимат	75	65	70	70
	80	65	70	65
Комфорт салона	230			
Пассажиры	190	175	175	185
Багажник	90	75	65	75
Трансформация салона	90	80	80	80
	50	30	30	30

Внимание!

На этот раз экспертные оценки выставлены с учетом оснащения, доступного в рамках цены 810 тысяч рублей. Kia и Volkswagen лишаются по пять баллов за управляемость из-за отсутствия ESP. Страдает обзорность: минус пять баллов для Rio за отсутствие парктроника и минус десять для Polo за галогеновые фары вместо ксеноновых, заглушка на месте камеры заднего вида и бамперы без парктроников.

Эргономика

Веста хуже иномарок в эргономических мелочах, особенно в части информативности приборов. У Фольксвагена самые скромные зеркала. Бонус за парктроник и камеру заднего вида получает лишь Лада: у иномарок за 800 тысяч рублей нет ни того ни другого.

Динамика

У Соляриса хороши предельные возможности разгона, у Polo — удобство управления скоростью, а Rio объединяет их достоинства. У Весты педаль газа задемпфирована настолько, что даже с «механикой» контролировать разгон неудобно. Тормоза хороши у всей четверки. У Фольксвагена и Kia нет ESP в наиболее ходовых версиях. К тому же Rio недостает информативности руля, а неудачной Весте — еще и точности реакций.

Ездовой комфорт

Плавный и тихий Polo наиболее комфортен. Rio жестче всех, а Solaris самый шумный. Volkswagen и Лада получают бонус за климат-контроль, Hyundai за обогрев руля, а Kia — и за то и за другое. К тому же у Rio самая эффективная система отопления.

Комфорт салона

Polo и Веста немного просторнее Соляриса. А наименее гостеприимен Rio. Легкий недобор багажного объема (по сравнению с Ладой и Kia) Volkswagen компенсирует меньшей погрузочной высотой. А еще лишь у Polo можно сложить не только спинки заднего дивана, но и подушки. А то и вовсе извлечь последние из автомобиля.

Ближний свет

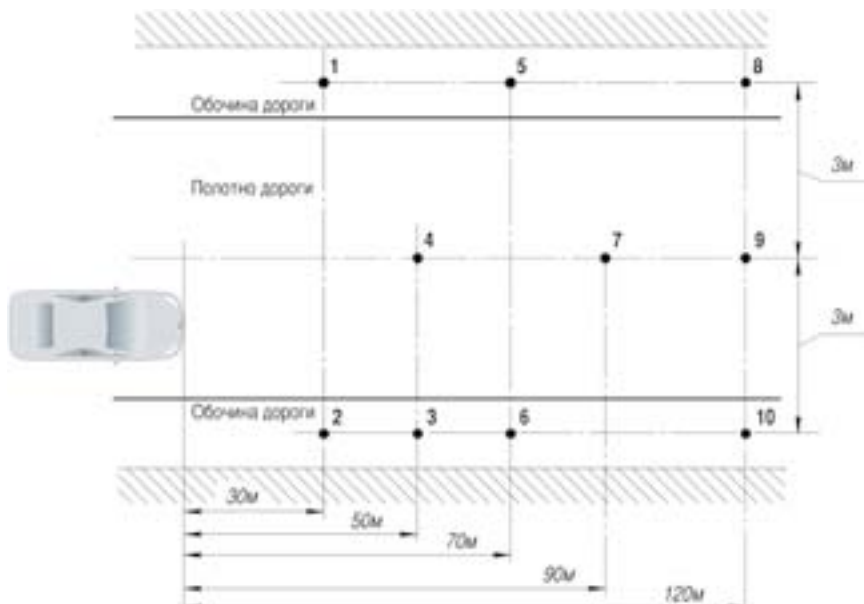


Дальний свет



Щиты, расставленные согласно схеме (внизу), показали, что линзованные фары у иномарок пока светят лучше проекционных. Это видно на примере ближнего света Rio (линзы) и Соляриса (проекция). Качество Весты плавает и здесь: если полтора года назад пучок ближнего света был столь же дальнобоен, как у Kia, то сейчас он не лучше, чем у Hyundai. А по эффективности дальнего света Веста даже уступает Солярису.

На дорожный опционный биксенон Фольксвагена (57 тысяч рублей!) нет смысла тратить, если не заниматься самостоятельной регулировкой: ближний свет Polo бьет ярко, но низко — как, кстати, светодиоды на новом Тигуане



Лада Веста

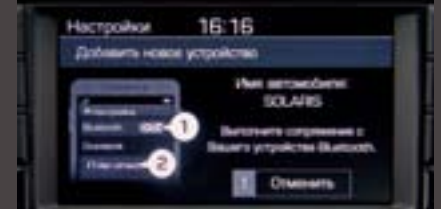


Мультимедиа

Лада Веста



Hyundai Solaris



Kia Rio



Volkswagen Polo



В средних комплектациях вся четверка предлагает только радио в комплекте с Bluetooth-телефонией и разъемами Aux и USB. Хорошо, что во всех автомобилях радиоприем уверенный даже в 100 км от Москвы, а написанные кириллицей названия треков с вашей флешки отражаются корректно. Но одинаково плохо, что аудиофилам нет смысла доплачивать за более дорогие штатные комплексы. Несмотря на разное количество динамиков (четыре у Polo и Соляриса, шесть у Весты и Rio), качество звука аудиосистем годится разве что для прослушивания новостей и попсы.

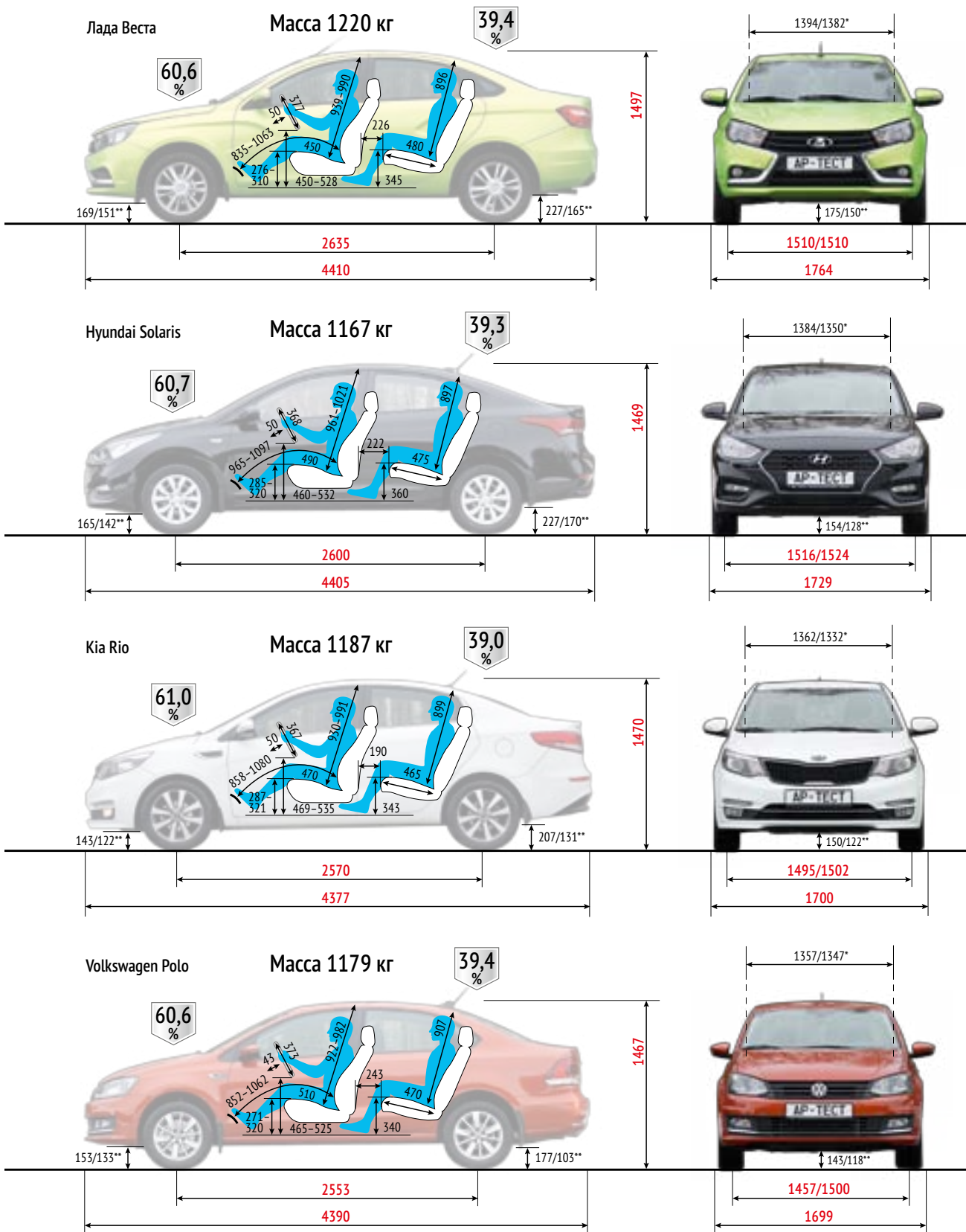
А еще у всех, кроме Polo, слышны помехи при телефонном соединении. Но Volkswagen даже в топ-версии с комплектом RCD 330 не имеет навигатора. У остальных же в максимальных комплектациях электронные штурманы есть: в Kia — Навител, в Ладе — Ситигид, в Hyundai — TomTom. Со всеми плюсами и минусами соответствующего программного обеспечения

Volkswagen Polo



Полтора года назад мало кто в классе B+ предлагал камеры заднего вида. А сейчас они есть в топ-версиях у всех, кроме Kia! Парктроники у нашей четверки в списке опций имеются, однако лишь Volkswagen позволяет заказать не только задние сонары, но и передние, причем это доступно уже в «средней» версии Comfortline

Размеры, снаряженная масса и развесовка по осям



Лада Веста



Hyundai Solaris



Kia Rio



Volkswagen Polo



Отсек Лады может похвастать почти ровными стенками и наибольшим объемом (данные наших «шариковых» замеров в таблице ниже). Rio близок к Ладе, Polo в середняках по вместительности, но радует наименьшей погрузочной высотой. А вот новый Solaris в аутсайдерах: как по объему багажника, так и по размеру проема.

У всех крышки с полуобивками и удобными ручками для закрывания. А петли, гремящие уронком объемной поклаже, будто на одном заводе делают. Но багажник Весты отпирается архаичным ключиком даже в топ-версии, и здоровенные пружины, поднимающие крышку, на виду. У Polo они укрыты обивкой, а «корейцы» хвастают аккуратными торсионками. Для перевозки длинномеров удобнее других Volkswagen: откидные спинки открывают самый большой лаз, и только у Polo подушки заднего дивана разрезные, складные и легкоъемные

Объем багажников, л

Автомобиль	Методика измерений	VDA/SAE
	Авторевю	
Лада Веста	620	-/480
Hyundai Solaris	540	480/-
Kia Rio	606	500/-
Volkswagen Polo	577	460/-

Размеры указаны в миллиметрах. Красным цветом выделены данные производителей, черным — измерения Авторевю

* Ширина салона спереди/сзади на уровне плеч

** Для снаряженного автомобиля/для автомобиля с полной нагрузкой

Лада Веста



Hyundai Solaris



Kia Rio



Volkswagen Polo



Веста радует самыми крупными зеркалами, но огорчает самыми массивными стойками лобового стекла и высоко задранной кромкой багажника. Сектор очистки дворниками хорош, как и у соперников. А в лидеры по части обзорности Лада выбилась только благодаря оснащению: в бюджете до 750 тысяч рублей иномарки не предлагают парктроник, камеру и электрообогрев лобового стекла.

У Rio и Соляриса стойки тоньше вестовских, а зеркала, наоборот, меньше. Но в Kia «устройства непрямого обзора» правильной формы, а в Hyundai — приплюснуты. Благо помогает салонное зеркало: в Солярисе самый большой проем заднего окна. В Polo он, увы, куда меньше и к тому же сильнее перегорожен подголовниками. А боковые зеркальца Фольксвагена в пору назвать макияжными. Стойки лобового стекла самые тонкие, но имеют массивные треугольники в основаниях, перекрывающие обзор даже водителям среднего роста. Вертеть головой в Polo придется больше, чем в других автомобилях

