



# ГРЕХ ЖАЛОВАТЬСЯ

В классе компактных недорогих седанов уже немало привлекательных предложений. Тем не менее интерес к «Хёндай-Солярис» повышенный. И небезосновательно, утверждает **Сергей Канунников**.  
Фото **Георгия Садкова**.

**И** все-таки – чего в них больше: различий или сходства? Ответить непросто даже после обстоятельного общения. Судя по итоговым баллам, очень похоже, но, по сути, эти автомобили – выразители двух заметно различающихся направлений в создании компактного недорогого седана. Две философии, а автомобилей-то три...

## ХОРОШО СИДИМ?

Угловатый, высокий «Рено-Логан» рядом с «Фольксвагеном-Поло» и «Хёндай-Солярис» выглядит старшим братом. Кстати, «Логан» в России в известной мере и есть прародитель класса, в котором теперь все больше предложений. За шесть лет, прошедших с дебюта французской модели, изменились цены, а с ними и наши

представления о том, что дорого, а что не очень. Но «Логан» – остался. Потому что нужен покупателям.

Широкие дверные проемы, чуть заходящие на крышу, большие окна, отличная обзорность, просторный салон, высокая посадка, навевающая ассоциации со вседорожниками. Да, он не выиграет конкурса элегантности! Но когда отчаянно мерзнут ноги,



спасают не модные сапоги от именитой фирмы, а простецкие валенки. «Рено-Логан» не пытается казаться дороже или красивее, чем есть на самом деле. И в этом смысле гармоничен.

После рестайлинга салон выглядит симпатичней, хотя по-прежнему не блещет дизайнерскими откровениями. Отделка проста, рациональна, аккуратна и добротна. Кургузые передние сиденья при долгой езде создают ощущение, что спинка кончается где-то в районе лопаток. Задний диван плоский. Зато сзади в «Логане» при острой необходимости можно ехать и втроем. Двоим совсем хорошо: места коленям

и голове, с учетом класса автомобиля, вдоволь! Да и передний пассажир с водителем друг другу не мешают.

Если вам по душе такой простор, готовьтесь принять своеобразную эргономику. К кнопкам стеклоподъемников и, что еще важнее, блоку управления климатом в самом низу консоли будете тянуться вслепую. Хотя, если ездить на «Рено» постоянно, с этим, конечно, можно свыкнуться.

У сиденья «Логана» нет регулировки по высоте, а рычаг коробки передач стоит низковато. Но это легко простить, чего не скажешь о нескладывающейся спинке заднего сиденья.

Для семейного, хозяйственного автомобиля такую возможность (пусть и за доплату) просто необходимо предусмотреть.

«Логан» делали подчеркнуто просторным, пренебрегая стилистическими изысками – в угоду небогатой семье. «Фольксваген» и «Хёндай» скроены по-иному. Это уменьшенные варианты настоящих, взрослых седанов, со всеми плюсами и минусами такого решения.

Фирменная принадлежность «Поло» определяется безошибочно. Крепкий, собранный, гармоничный автомобиль, стилистически близкий



## RENAULT LOGAN

Автомобиль выпускают в Москве с 2005 года. В 2010-м модель модернизировали.

**ДВИГАТЕЛИ:** бензиновые, 1,4 и 1,6 л (75, 87 и 102 л.с.).

**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:** механическая 5-ступенчатая, автоматическая 4-ступенчатая (с мотором 1,6 л).

**КОМПЛЕКТАЦИИ:** Expression, Prestige.

**ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:**  
327 000–471 000 руб.

**ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:** 1,6 л, 102 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация Expression, 442 000 руб.



## HYUNDAI SOLARIS

Седан производят в Санкт-Петербурге с 2011 года.

**ДВИГАТЕЛИ:** бензиновые, 1,4 и 1,6 л (107 и 123 л.с.).

**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:** механическая 5-ступенчатая, автоматическая 4-ступенчатая.

**КОМПЛЕКТАЦИИ:**  
Base, Classic, Optima, Comfort, Family.

**ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:**  
379 000–604 000 руб.

**ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:** 1,4 л, 107 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Comfort, опции, 591 000 руб.



## VOLKSWAGEN POLO SEDAN

Модель, спроектированную для России, выпускают в Калуге.

**ДВИГАТЕЛЬ:** бензиновый, 1,6 л (105 л.с.).

**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:** механическая 5-ступенчатая, автоматическая 6-ступенчатая.

**КОМПЛЕКТАЦИИ:**  
Trendline, Comfortline, Highline.

**ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:**  
413 000–539 000 руб.

**ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:** 1,6 л, 105 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация Comfortline, 530 000 руб.



RENAULT LOGAN



☞ Салон «Логана» выглядит вполне прилично и, что еще важнее, собран аккуратно.



☞ Лаконичней уже некуда. Впрочем, даже к «столбикам» уровня топлива и температуры антифриза привыкнуть не сложно.

☑ Механизм переключения передач «Рено» работает легко и четко. Да и ходы рычага не больше, нежели у машин подороже.



☞ Блок управления климатом лучше всего виден именно с такого ракурса. Сидя за рулем, манипулируешь им больше на ощупь.



Не правах рекламы

HYUNDAI SOLARIS



☞ Дизайнерам «Хёндай» удалось создать нарядный, но не вычурный, напротив – вполне гармоничный салон.



☞ У «Соляриса» яркая оптический комбинация приборов. А указатели бензина и антифриза похожи на логановские.

☑ Недорогой и простой, без ручного режима, автомат «Соляриса» работает вполне пристойно.



☞ Не только ярко, но и удобно. Есть ощущение, что уже немало ездил в этой машине.



VOLKSWAGEN POLO SEDAN



☞ Салон «Фольксвагена» для кого-то академически скучноват, но весьма тщательно продуман.



☞ Лаконичные приборы претензий не вызывают, за исключением мелковатого, теряющегося датчика уровня топлива.

☑ У механизма коробки слабовата пружина задней передачи. Рычаг норовит провалиться даже при несильном касании.



☞ Дисплей выглядит простецким. Зато каждая кнопка именно там, где ее ищешь.



РЕКЛАМА  
1/3  
вертикальная  
(55,5мм×234,7мм)  
площадь=130,25 см<sup>2</sup>



к более дорогим «фольксвагенам». Салон – немецкая классика. И, как всякая классика, – выверена и эталонна. Любой переключатель, кнопку можно найти и правильно ими пользоваться с закрытыми глазами. Откроете – увидите подчеркнuto строгие, рациональные формы и мрачно-темные тона. Зато обзорность очень неплоха. А сиденья – пример того, что модный нынче, хоть и не совсем подходящий родному языку, термин «бюджетный» вовсе не значит «недостаточный». Жесткие кресла «Поло» без претензий и излишеств: они удобны, с большим диапазоном регулировок. Кстати, среди испытуемых только на «Фольксвагене» руль можно двигать в двух плоскостях.

Немецкий автомобиль теснее французского. Правая нога чаще, чем хотелось бы, упирается в консоль. Колямам задних пассажиров почти так же просторно, как в «Логане», но в ширину и, главное, в высоту «Фольксваген» заметно теснее. Такова плата за более приземистый, элегантный силуэт. Создатели «Соляриса» стремились к тому же. Вообще порой кажется, что, строя свой седан, они очень внимательно изучали аналогичный «Поло». Дизайн «Хёндай» симпатичный, современный, но вовсе не вычурный. Да и отделка салона ярка и нарядна в меру. Сиденье самое хорошее: в меру жесткое и плотно облегающее тело любого сложения.

Задний диван удобный, но узкий. Втроем в «Солярисе» мука – не то что ехать, влезать не хочется. Колямам тесновато, головы практически подпирают потолок. Кто там восхищался пологим скатом крыши?

Зато органы управления «Соляриса» вопросов и проблем в общении не вызывают: всё на месте, привычно, знакомо.

#### ПО ХОДУ ДЕЛА

Ощущение, что едешь в высоком кроссовере, не покидает. И не только потому, что «высоко сижу, далеко гляжу». Подвеска «Логана» удивляет с первого знакомства шесть лет назад. Отличная энергоёмкость, умение

нивелировать мелкие и сглаживать крупные неровности. При этом нет утомительной раскачки, да и крены не критичны.

Тяжеловатый, но понятный по отзывам автомобиля руль не утомляет чувствительностью, но и не ватный – информативный. На сухом асфальте «Рено» твердо держит заданную траекторию, на скользкой дороге склонен к вертлявости, но хорошо корректируется. Да и вообще, характер автомобиля даже с 16-клапанным двигателем не располагает к очень уж энергичной, тем более резкой манере езды. Нет, мотор честно делает что может, хотя явно не рассчитан на интенсивную раскрутку. Да и коробка, механизм которой работает легко и четко, по передаточным числам заточена скорее под размеренную езду с нечастыми переключениями. Ну а кроме того, в быстрых поворотах водитель неминуемо вываливается из сиденья, лоя коленями жесткую консоль и обивку двери.

Реакция на руление «Фольксвагена» острее, но это не утомляет, поскольку стоит автомобиль на дороге, в том числе в скользких поворотах,

увереннее, чем «Рено». Здесь, как и у «Логана», нет системы стабилизации, но и без нее машины послушны и безопасны. Подвеска «Поло» – жестче. На мелких неровностях это не слишком докучает. А вот волны и крупные неровности машина воспринимает излишне прямолинейно, без достаточной гибкости.

Короткие передаточные числа рассчитаны на интенсивный разгон и, соответственно, более частую работу рычагом коробки. В целом это не напрягает, хотя педаль сцепления и ход рычага после логановских показались по-спортивному тяжеловатыми. По шумности «Логан» и «Фольксваген» близки. Только у первого преобладают звуки, обусловленные аэродинамикой скульптуры в стиле кубизма, ну а «Поло» даже на пятой передаче и скоростях около 100 км/ч излишне грозно рычит двигателем.

«Хёндай-Солярис» на ходу опять-таки ближе к «Фольксвагену»: чуть спокойнее реагирует на руление, но назвать такое поведение задумчивым язык не повернется. Система стабилизации действует довольно

На правах рекламы

РЕКЛАМА  
1/3  
вертикальная  
(55,5мм×234,7мм)  
площадь=130,25 см<sup>2</sup>

#### ДААННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	RENAULT LOGAN	HYUNDAI SOLARIS	VOLKSWAGEN POLO SEDAN
<b>ОБЩИЕ ДАННЫЕ</b>			
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота/база	4288/1740/1534/2630	4370/1700/1470/2570	4384/1699/1465/2552
колея спереди/сзади	1481/1470	1498/1502	1460/1498
Объем багажника, л	510	454	460
Радиус поворота, м	5,3	5,2	5,4
Масса снаряженная/полная, кг	1135/1600	1199/1565	1159/1660
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,5	13,4	10,5
Максимальная скорость, км/ч	180	175	190
Топливо/запас топлива, л	A92/50	A92/43	A95/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,4/5,8/7,1	8,5/5,2/6,4	5,1/8,7/6,5
<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>			
	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1598	1396	1598
Степень сжатия	9,8	н. д.	10,5
Мощность, кВт/л.с.	75/102 при 5750 об/мин	79/107 при 6300 об/мин	77/105 при 5250 об/мин
Крутящий момент, Н·м	145 при 3750 об/мин	135 при 5000 об/мин	153 при 3800 об/мин
<b>ТРАНСМИССИЯ</b>			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	A4	M5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,73/2,05/1,39/1,03/0,79/3,55	н.д.	3,46/1,96/1,28/0,88/0,67/3,18
Главная передача	4,21	н.д.	4,55
<b>ХОДОВАЯ ЧАСТЬ</b>			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/барабанные
Размер шин	185/70R14	185/65R15	195/55R15



⚡ Задний диван в «Логане» плоский, зато просторно и в ногах, и в головах.



⚡ Заднее сиденье «Соляриса» не для высоких пассажиров и вообще не для продолжительных путешествий взрослых.



⚡ Для коленей места достаточно, но крыша даже пассажирам среднего роста – впрыток.



### ПОД ЗАГРУЗКУ СТАНОВИСЬ

По объемам багажника автомобили почти равны. «Логан» отстает от конкурентов на 8 л (392 против 400 л), но очень близок к «Поло» и «Солярису» по длине и высоте грузового отсека. Главное – заполнять его проще, поскольку форма багажника более правильная. Ну а петли мешают во всех машинах.

Неоспоримое преимущество «Соляриса» и «Поло» – возможность по частям или полностью сложить спинки задних сидений, увеличив погрузочную длину до 1800 или 1830 мм соответственно. Отсутствие такой возможности у «Рено» – существенный недостаток для семейного автомобиля.



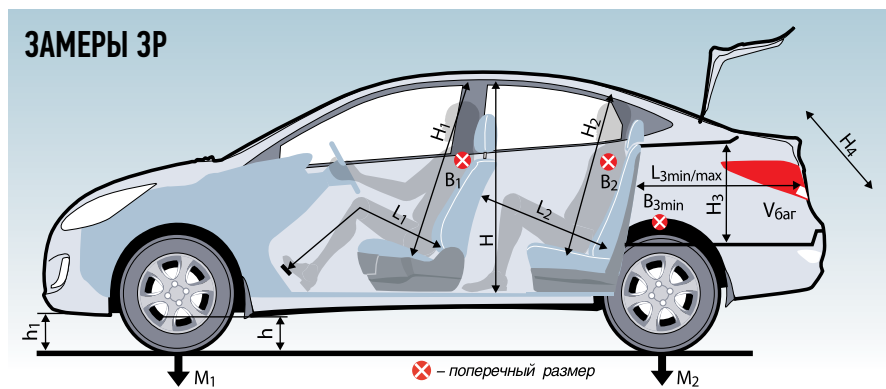
Renault Logan



Hyundai Solaris



Volkswagen Polo Sedan



Модель	L <sub>1</sub> мм	L <sub>2</sub> мм	H <sub>1</sub> мм	H <sub>2</sub> мм	B <sub>1</sub> мм	B <sub>2</sub> мм	L <sub>3min/max</sub> мм	V <sub>3min</sub> мм	H <sub>3</sub> мм	H <sub>4</sub> мм	V <sub>6ар.</sub> л	M <sub>1</sub> кг (%)	M <sub>2</sub> кг (%)	M <sub>1+2</sub> кг (%)	h <sub>1</sub> мм	h <sub>2</sub> мм	
RENAULT LOGAN	920–1025	645–865	1200	1010	960	1385	1410	1015	1020	570	435	392	704 (62)	427 (38)	1131	155*	230
HYUNDAI SOLARIS	990–1180	570–820	1200	1005	930	1365	1340	1000/1800	1020	570	450	400	694 (61)	450 (39)	1144	150*	250
VOLKSWAGEN POLO SEDAN	955–1150	635–880	1180	1010	935	1380	1370	1010/1830	1010	585	455	400	660 (58)	473 (42)	1133	165	210

\*По защите двигателя.

деликатно – как правило, редкость для машин такого класса. А если ее отключить, «чистый» автомобиль проявляет хорошую устойчивость в поворотах и честную, четкую реакцию на руление и изменение тяги.

Машина, несмотря на всего-то 1,4-литровый мотор и автоматическую трансмиссию, разгоняется довольно весело. Кстати, четырехступенчатый

автомат работает на удивление быстро и плавно. Для модели такого класса и цены опять же очень неплохо. Чего не скажешь о подвеске!

В нашем тесте – предсерийный образец «Соляриса». Возможно, к началу производства его настройки как-то изменятся. Но пока подвеска передает в салон, на сиденье, тело и даже руль каждый бугорок. Плавные

волны автомобиль проходит мягче, нежели «Фольксваген», – небольшое утешение. С такой чувствительностью к мелким неровностям, еще как-то простительной в городе, дальние путешествия по России малоприятны. И даже низкая шумность залезанного (но отчасти поэтому тесного сзади) седана не способна избавить от этого впечатления.

### АТТЕСТАТ ЗРЕЛОСТИ

Почти равные оценки испытуемых вполне заслуженны и свидетельствуют, что нынче представители этого демократичного класса инженерно зрелые автомобили.

«Рено-Логан» – по-прежнему эталон сбалансированности в своем классе. Просторен, с отличными для наших дорог подвесками, неплохим двигателем. Сдержан и немного грубоват, но честен и трудолюбив.

«Фольксваген-Поло» понравится тому, кто любит... «фольксвагены». Привлекает фирменная рациональность и добротность, в ездовых повадках чувствуется европейское воспитание.

«Хёндай-Солярис» – очень серьезная заявка на заметное положение в столь популярном классе. Новичок тоже тяготеет к европейской инженерной школе, хотя характер стоило бы подкорректировать.

Когда все идет нормально, без особых взлетов, но и неприятностей, мы говорим: «Грех жаловаться!». Как раз про эти автомобили. Ведь выбор в категории компактных седанов все шире, причем, что особенно приятно, среди хороших марок.

На правах рекламы

### ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества		Комфорт		Приспособленность к России		Общая оценка			
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат		Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация
RENAULT LOGAN	7	7	8	8	8	9	8	8	8	8	9	8	8	8	8	8,0
HYUNDAI SOLARIS	9	8	8	8	7	9	8	8	8	9	7	8	8	8	8	8,1
VOLKSWAGEN POLO SEDAN	8	8	7	8	8	9	8	8	9	8	8	8	8	8	8	8,1

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЭР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



### Сергей Канунников:

«Подобные модели иногда пренебрежительно называют середнячками. Да, они лишены ярких достоинств. Но для этого класса куда важнее отсутствие у них провальных недостатков».

РЕКЛАМА  
1/3  
вертикальная  
(55,5ммx234,7мм)  
площадь=130,25 см<sup>2</sup>