

В 2011 году мы проводили ускоренные ресурсные испытания трех автомобилей — Volkswagen Polo, Renault Sandero и Hyundai Solaris (AP №2 и №11, 2011). Первым к финишу этого жестокого марафона пришел калужский Volkswagen Polo. С ним у нас было меньше проблем, чем с любым другим автомобилем, уже прошедшим подобные испытания Авторевю.

Илья ХЛЕБУШКИН  
 Фото автора и Александра ВИНОГРАДОВА  
 Экспертная группа:  
 Иван ШАДРИЧЕВ, Андрей СЕЛИВАНОВ,  
 Александр ВИНОГРАДОВ, Петр ГРИБАЧЕВ



# Volkswagen Polo

## и искусственное старение

Ускоренные ресурсные испытания — дело хлопотное, длительное и, конечно, чертовски дорогое. Сначала — приобретение новенького автомобиля, а затем — месяцы изнурительной работы бригады испытателей Авторевю на Дмитровском полигоне. Трудно сказать, кому — автомобилям или людям — достается больше за 32 тысячи километров, каждый из которых приравнивается к трем километрам обычной эксплуатации: фактически за несколько месяцев мы моделируем 100-тысячный пробег! Тысячи литров бензина, сожженные на скоростных, «горных», булыжных и грунтовых дорогах, шестьдесят часов единоборства с коррозией в соляном тумане, запуски моторов в «холодильнике», тысячекратное поднятие и опускание стекол, хлопанье дверями,

капотами и крышками багажников, раскладывание сидений... А в финале — не лавровый венок и шампанское, а удар о жесткий барьер на скорости 15 км/ч, имитирующий типичную городскую аварию.

Конечно, как и всякое другое испытание, наш ускоренный ресурсный тест не может отражать все возможные нюансы реальной эксплуатации, зато у него есть замечательное достоинство — воспроизводимость: автомобили подвергаются одинаковой нагрузке, что дает нам полное право составлять собственный рейтинг надежности. А основной критерий для этого рейтинга — стоимость владения.

И в этом смысле Volkswagen Polo нас удивил больше всего. Не считая так называемых расходников, автомобиль при пробеге 26 тысяч километров потребовал

лишь замены потекшего заднего амортизатора, за который мы заплатили 3295 рублей. А передние тормозные колодки (4215 рублей) мы обновили уже на финише дистанции, да и то «превентивно», из уважения к их возрасту — толщина фрикционных накладок вполне позволяла завершить марафон без душераздирающего скрипа металла по металлу.

Кузов? С ним все хорошо. Коррозионную камеру, где поддерживается температура 37°C, 95-процентная влажность воздуха с концентрацией в нем соли 3,5%, автомобили посещают десять раз и проводят там по шесть часов каждый. Такая попытка не оставила серьезных следов даже в самых глубоких, до металла, надрезах краски. Это значит, что наш климат, а главное — дорожная химия даже

через четыре-пять лет не заставят хозяина сокрушаться по поводу того, что кузов «зацвел». Из числа уже прошедших наш ресурсный тест автомобилей подобную стойкость к коррозии проявил только Fiat Albea (AP №21, 2009). Умеренную стойкость продемонстрировали Лада Приора (AP №5, 2009) и Volga Siber (AP №23, 2009), а вот УАЗ Патриот, Лада 4x4 и «китаец» Geely МК... Не будем о грустном.

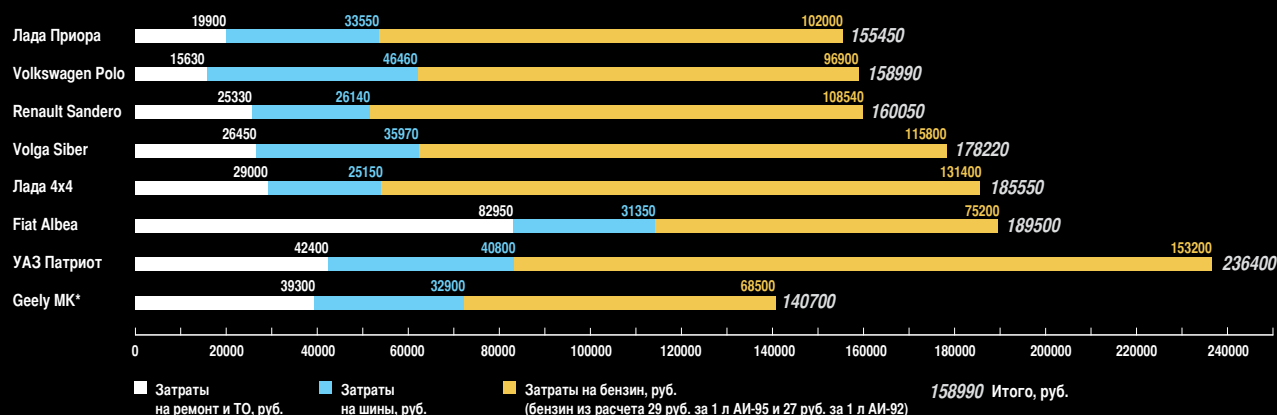
Не разорительным оказалось и плановое техобслуживание — мы его проводили лишь дважды, через 12 и 24 тысячи километров (по условиям испытаний 15-тысячный интервал мы сокращали на 20%). На все расходники, заранее приобретенные у дилеров, понадобилось 8120 рублей. Практически в ту же сумму нам обошлось четырехкратное обслуживание Лады 4x4 (8300 рублей), а меньше потребовали только Лада Приора (1800 рублей за три ТО) и Volga Siber (6300 рублей за два ТО), тогда как расходы на Fiat Albea (12600 рублей за два ТО), Geely МК (16200 рублей за три ТО) и УАЗ Патриот (15200 рублей за четыре ТО) были в полтора-два раза выше.

А дядя Ваня Шадричев, проводя «питстопы» Polo в нашем техцентре, не мог нарадоваться простоте замены свечей и фильтров — очень, говорит, толково все продумано.

Немного поводов для жалоб было и у водителей. На неосвещенных дорогах не понравилась пестрая, яркая и нерегулируемая подсветка в салоне, а вот дальнего света фар, напротив, было недостаточно: чтобы хоть как-то подсветить обочины, приходилось включать противотуманные фары.

Пробег по мощной булыжником дороге — это во всех смыслах самая жесткая часть наших испытаний. Ранее на булыж-

В какие суммы нам обошлись...





У обеих задних дверей отходят пластиковые треугольнички накладок



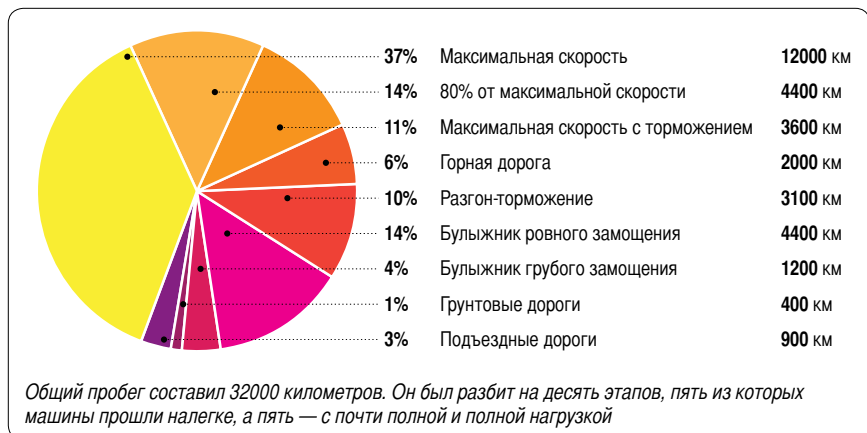
Крышка багажника просела по отношению к уровню задних крыльев.



От верхних кромок передних крыльев отклеились пластинки водоотводов

**Расходы на автомобиль Volkswagen Polo**

Пробег, км	На что потрачено	Сумма, руб.
12000	ТО-1 (масло Shell Helix Ultra 5W40, масляный фильтр)	2140
24000	ТО-2 (масло Castrol SLX Long Life 5W30, масляный фильтр, свечи зажигания, воздушный фильтр, салонный фильтр)	5980
26000	Амортизатор задний	3295
30000	Передние тормозные колодки	4215
<b>Итого на ТО и ремонт</b>		<b>15630 (0,49 руб./км)</b>
<b>Прочие расходы</b>		
Шины (4 комплекта)		46460
Бензин АИ-95 (3340 л, средний расход — 10,4 л/100км)		96900
<b>Итого расходов</b>		<b>158990 (4,99 руб./км)</b>
Потеря товарной стоимости		75000
<b>Всего</b>		<b>233990 (7,31 руб./км)</b>



нике несладко пришлось УАЗу Патриоту, то и дело терявшему бамперы и глушитель, Фиату это испытание стоило семи задних амортизаторов, Волге — пробитого картера двигателя, а на Geely МК треснул корпус коробки передач, из-за чего автомобиль был досрочно снят с дистанции... Но Лада Приора, Renault Sandero и Fiat Albea, не говоря об УАЗе с Нивой, легко держали на бульжнике «крейсерские» 50 км/ч. Фольксвагену же из-за тряской подвески и низковатой посадки такая скорость с трудом давалась даже налегке. Когда же, моделируя полную загрузку, мы сажали в салон три водоналивных манекена по 70 кг, а в багажник укладывали 50 кг свинцовой

дробь, становилось совсем грустно. Благо у Polo ничего не отвалилось и не разрушилось, хотя он не раз прикладывался защитой моторного отсека о камни. Polo наверстывал свое на асфальте. Пустой или груженный он радовал испытателей прогнозируемым поведением и понятными реакциями на руль даже на максимальной скорости. Более трех тысяч километров приходится на упражнения с непрерывными разгонами и торможениями, сопровождаемыми десятками тысяч переключений передач, но и это не сказало на четкости работы коробки и ее привода. Не подает признаков усталости и сцепление.



Салон на неровностях поскрипывает, а непрогретый вентилятор «печки» стал работать шумно. Ткань обивки не самая практичная — сиденья и подлокотники дверей уже просят чистки



Десятки часов пребывания в коррозионной камере обезобразили поводки стеклоочистителей...



...но даже в самых глубоких тарированных надрезах лакокрасочного покрытия (на фото — справа) — только белесые следы окислившегося цинка

Нет вопросов и к двигателю. Он по-прежнему радует живостью, работает ровно, компрессия в норме, нет и заметного расхода масла. Сколько так может продолжаться в будущем и чего все-таки стоили мотору наши испытания? Более-менее точный ответ могли бы дать только полная разборка двигателя и анализ его состояния до и после пробега. Мы же пошли другим путем: через каждые три тысячи километров отправляли пробы моторного масла экспертам французской лаборатории ANAC. Судя по росту загрязнения масла железом и алюминием, повышенные нагрузки в первую очередь сказались на состоянии распределительных валов, толкателей клапанов и поршней. Но содержание хрома и никеля — в норме, а это значит, что поршневые кольца еще послужат. Не настораживает и содержание свинца, меди и олова: с подшипниками в двигателе пока все в порядке.



Фирменная фольксвагеновская дилемма — подлокотник или «ручник»?



Задний подстаканник слабо фиксируется и болтается в сложенном положении

**Иван Шадричев, эксперт Авторевю**

Порадовал меня Polo, причем и как водителя, и как ремонтника. Во-первых, хорошо, что за весь пробег я лишь один задний амортизатор заменил, а во-вторых, сей процесс был мне не в тягость. Не нужно было, в отличие от многих машин, сражаться с обивкой багажника, можно даже колесо не снимать — доступ к крепежу и так хорош. Последствия «страхового» удара также приятно удивили. Внешние панели деформировались весьма упруго: в частности, совершенно не ушли зазоры вокруг передних крыльев, хотя при таких ударах крылья часто «наезжают» на двери. С немного треснувшим внизу передним бампером можно и дальше ездить. Брус за ним смят, но его «гибель» спасла лонжерон, избавив от дорогого кузовного ремонта. Аналогичным образом был сохранен и радиатор — развалилась пластиковая рамка, в коей он установлен. В результате работы по восстановлению свелось к слесарным — все пострадавшие детали на болтиках привинчены. И поменять их не в пример быстрее и дешевле, нежели править да вытягивать. Нравится мне такой подход, всесторонне проработана конструкция.

**Петр Грибачев, водитель-механик Авторевю**

Перед началом испытаний у меня были мысли, что Polo-седан перехвалят. Внешность — стандартно-фольксвагеновская, в салоне — жесткий пластик, минимум дополнительных удобств, разноцветная подсветка кнопок, приборной панели и экрана магнитолы... На этом фоне купленный чуть позже Hyundai Solaris показался автомобилем классом выше. Но шло время, увеличивался пробег, а Polo стойко преодолевал все перипетии испытаний. А я все сильнее удивлялся тому, насколько удобен и продуман его нехитрый интерьер. Все клавиши — на своих местах, ни к чему не приходится тянуться. И сиденье — самое подходящее для меня. А какое шасси! Несмотря на усталость, каждый раз, когда нужно было ехать по «горной» дороге автополигона, мы едва ли не отталкивали друг друга — все хотели проходить этот отрезок именно на Polo! Мотора хватает всегда, причем нет ощущения, что силовой агрегат «опережает» шасси (обратный пример — Hyundai Solaris 1.6, где подвеска не соответствует мощному мотору). Все сбалансировано, все по-немецки правильно. Но больше всего Volkswagen порадовал своей надежностью. Пожалуй, мне впервые было так жалко передавать автомобиль после пробеговых испытаний на краш-тест.

**Андрей Селиванов, водитель-испытатель Авторевю**



Volkswagen Polo — яркий пример заботы не только о человеке за рулем, но и о тех, кто занимается ремонтом и обслуживанием.

Замена заднего амортизатора оказалась предельно простой. А масляный фильтр? Вот он — перед глазами и под рукой, в верхней части двигателя.

А как здорово было обнаружить в мороз подогрев форсунок омывателя лобового стекла. Я бы и на своей Тойоте от такого не отказался.

На управление автомобилем негативно влияют только «родные» шины Кама Euro 129 195/55R15 85H. При движении на высоких, более 160 км/ч, скоростях заданную траекторию Polo держит не лучшим образом. На неровностях приходится постоянно подруливать, что требует от водителя напряжения там, где его могло и не быть.

Но все это отошло на второй план, когда я узнал о том, насколько недорогим будет восстановление Polo после «городского» краш-теста — почти столько же стоил ремонт Лады Приоры. Неудобно только, что некоторые детали нужно ждать две недели.



Моторный отсек практически не изолирован от попадания грязи. Но ни это, ни пребывание с открытым капотом в коррозионной камере не сказалось на работе электрики и навесного оборудования двигателя



В полостях передних крыльев обнаружилась забавная шумоизоляция — полиэтиленовые пакеты с поролоном



Двигатель потеет маслом через прокладку передней крышки

### Некоторые результаты измерений Авторевю

Автомобиль	VW Polo	
	начало испытаний	конец испытаний
Максимальная скорость, км/ч	183,4	184,5
Время разгона, с		
0—50 км/ч	4,3	4,4
0—100 км/ч	11,7	11,8
0—150 км/ч	29,3	29,7
на пути 400 м	18,3	18,4
на пути 1000 м	33,5	33,7
60—100 км/ч (III)	6,7	6,8
60—100 км/ч (IV)	11,3	11,5
80—120 км/ч (V)	19,6	19,5
Выбег, м		
с 50 км/ч	535	594
со 30—80 км/ч	898	1012
со 60—80 км/ч	1364	1494
Тормозной путь со 100 км/ч, м	43,0	44,9

Выводы по результатам последней пробы масла (мы взяли ее перед самым финишем) — коэффициент износа двигателя Polo составил 1,46, то есть мотор изнашивается почти в полтора раза сильнее, чем должен был при своем пробеге. Много? Напротив, очень даже неплохо, если учесть, что коэффициент по пробегу при наших испытаниях составляет 2,9.

Это позволяет предположить, что двигатель нашего Polo протянет 150—200 тысяч километров — конечно, в обычном, а не в форсированном режиме эксплуатации. Но французы предупредили, что если мы продолжим насилловать мотор в том же духе, то столкнемся с более резким ростом динамики износа и быстрым выходом из строя узлов трения.

Нет-нет, насилие мы остановим. Пару лет назад, когда с ускоренными ресурс-

ными испытаниями неплохо справилась Лада Приора, мы решили оставить ее в редакции — пусть поработает в качестве технички: возить испытателей на полигон и мотаться «по хозяйству». Но ей уже пора подыскать замену, и выбор естественным образом пал на Volkswagen Polo: титул самого надежного, а попутно и самого необременительного из прошедших ресурсную дистанцию автомобилей теперь принадлежит ему. Осталось только убедиться в том, что перепрограммированный блок ABS больше не растормаживает все колеса при экстренном замедлении во время резких маневров — эту проблему у Поло-седана мы выявили еще год назад, недавно заменили «прошивку» на новую и... Впрочем, обо всех нюансах «дела об ABS» читайте в ближайших выпусках Авторевю. □

### Сдаем анализы

Система мониторинга ANAC (сокращение от Analysis Compared, сравнительные анализы) была разработана в 1967 году бельгийским отделением концерна Elf.

Суть в том, что посредством анализа масел и смазок можно оценить степень износа всевозможных механизмов. В отработавшем машинном масле определяются его основные показатели (вязкость, щелочное и кислотное числа, нитрация), загрязненность водой, кремнием, топливом и охлаждающей жидкостью, а главное — ищутся следы износа мотора, о котором говорят концентрации десятка элементов периодической таблицы. Например, наличие в масле железа связано с износом поверхностей цилиндров, распределительных и коленчатых валов, по алюминию судят об износе юбок поршней, хром, никель и молибден расскажут об износе поршневых колец или клапанов, а свинец, медь и олово — о старении подшипников.

В принципе с определением наличия и концентрации этих элементов справятся сотни лабораторий. Но получением этих результатов дело обычно и заканчивается, а в ANAC самое интересное только начинается! Во-первых, технические экспорты, проанализировав результаты с помощью системы компьютерной интерпретации (которая в том числе способна делать поправки на климатические условия и долилки масла) и накопленной базы данных (в ней уже больше 3,5 млн результатов анализов, связанных с работой почти 600 тысяч двигателей), делают вывод — является ли уровень «чужеродных элементов» нормальным для поработавшего масла именно в этом типе двигателя или с мотором происходит что-то неладное. Причем с большой долей вероятности можно определить причины отклонения от нормы — например, изношенные поршневые кольца, текущую топливную форсунку или негерметичность впускного тракта.

Мы отдавали образцы масел в московский офис фирмы Total, их переправляли в Бельгию или Францию, а уже через три дня мы получали в электронном виде результат. Цена исследований, как водится, зависит от объема заказа, но можно ориентироваться на 100 евро за образец.



Отличительная черта оборудования в центре ANAC — не требующий вмешательства людей автоматизированный ленточный конвейер, по которому движутся образцы масел. Дело поставлено на поток: за год лаборатория производит 180 тысяч анализов

### Гл@с народа

Сообщения из Интернет-форумов polosedan.ru и polosedan-club.com:

На скользкой дороге не удастся нажать на педаль тормоза — она встает «колом». При этом тормозной путь увеличивается в два раза. Проблема «плавающая», поэтому обращение к дилеру ничего не дало. Вердикт сервисменов: таково штатное поведение ABS автомобиля Volkswagen.

При нажатии на педаль тормоза она продавливается с трудом, машина очень плохо замедляется, пару раз чуть не въехал во впереди идущий автомобиль. Причем эта проблема с тормозами не постоянна.

Выехала со стоянки, повернув направо, а когда выровняла руль — возникло ощущение, будто ему что-то мешает вернуться в исходное положение. Машину стало сильно тянуть вправо, я постоянно подтягивала руль левее. Все прекратилось только после того, как перекрутила руль в противоположную сторону.

Сегодня перепрошили электроусилитель руля новой прошивкой с номером 4818. На все про все ушло 45 минут. После перепрошивки руль стал чуть тяжелее, уводив в сторону не заметил.

Polo сильно проседает под нагрузкой. Ездил один — проблем не было. А тут поехал с семьей (пять человек и багаж), пропустил между колес небольшой кирпич — и грохот снизу. Спасибо, пластиковые панели не дали помять топливную и тормозные магистрали под днищем. Но помял и поцарапал эти панели прилично. А рядом был бензонасос, он вообще ничем не прикрыт — будьте аккуратнее!

Зимой в плохо очищенных дворах, когда еду по колее, везде, где можно, чиркаю чашками опор задних пружин. Звук ужасный, очень обидно.

Открыл сегодня капот, а весь двигатель в грязи. Это я вчера прокатился около 500 км за фурами. Был дождь, и вся грязь попадала в щель между капотом и решеткой радиатора.

Пылесосу салон, смотрю, а под водительским сиденьем — какие-то кусочки белые. Пригляделся — так это же крошки пороллона от сиденья!

Зимой боковые стекла не открыть — внизу, в ложбинке уплотнителя, растаявший снег замерзает и превращается в лед.

Бывает, опустишь стекло водительской двери, после начинаешь закрывать, а оно только на сантиметр поднимается или вовсе не двигается. Потом все проходит само собой.

Появился глюк — время от времени перестает работать водительский стеклоподъемник. Сначала не опускает стекло, проходит минуты две — опускает, но потом не поднимает. А еще минуты через две все снова работает как ни в чем не бывало.

Нестыковку линии левого переднего крыла, переходящей на капот, заметил при получении нового автомобиля — крыло оказалось слегка смещено назад. Задал вопрос дилеру. Ответ: «Ничего страшного, так на заводе поставили. Это еще что — видели бы вы, какие к нам Гольфы приходят...»

# Легко отделался

Илья ХЛЕБУШКИН, Александр ВИНОГРАДОВ  
Фото авторов

С точки зрения эксплуатационных затрат Volkswagen Polo пока один из лучших. А во что обойдется ремонт после аварии, которую моделирует удар по методике RCAR?

Напомним, что это удар передком на скорости 15 км/ч с 40-процентным перекрытием о жесткий барьер, расположенный под углом 80 градусов к продольной оси автомобиля. То есть это имитация наезда — и, если автомобиль не застрахован по КАСКО, то владельцу предстоит отремонтировать его за свой счет. Иногда это очень крупный счет! Например, у Патриота пострадала официально неремонтируемая рама, а чтобы восстановить Geely МК или Fiat Albea, нужно заплатить суммы, сопоставимые с ценой всего автомобиля. Благодаря недорогим запчастям и сервису, хорошо себя показала Приора, а Лада 4x4 отделалась, можно сказать, лишь испугом.

Очередь за Polo. Разгон катапульты, звонок ба-бах о барьер, автомобиль откатывается назад — и замирает. На первый взгляд, ничего серьезного: помят угол капота, на бампере — шишки и трещина. Не пострадало даже левое переднее крыло: на нем лишь небольшой скол краски возле фары! Водительская дверь открылась так же, как до удара, — все зазоры между кузовными панелями остались прежними.

Немудрено, что из лаборатории пассивной безопасности в наш техцентр Polo без проблем добрался своим ходом, а дядя Ваня Шадричев быстро составил список повреждений. Первым делом в него вошли обе передние фары (у левой обломилась все уши крепления, у правой — одно). После снятия бампера стало ясно, что весь удар принял на себя поперечный брус со сминаемыми элементами — и, что особо порадовало, вся эта конструкция крепится к лонжеронам не сваркой, а обычными болтами. А сами лонжероны? Они остались прямыми, что подтвердили и сохранившиеся углы установки колес (у нас в техцентре очень точный лазерный стенд). Помимо бруса пострадал пластиковый экран крепления радиатора: оборвало все его кронштейны, зато этим он спас оставшийся целехонким радиатор. А еще — пластиковый короб воздуховода, примостившийся как раз за левой фарой. И экран, и короб — под замену. На этом все!

Похвальная продуманность конструкции! А не станет ли неприятным сюрпризом стоимость ремонта?



После удара Polo остался на ходу. Ничего не пошло, обе фары работали, а сгорбленный капот открылся

Первым делом мы посетили дилерский Фольксваген Центр Север на Алтуфьевском шоссе. Осмотр провели оперативно, причем денег за расчет стоимости работ не взяли. Привести автомобиль в порядок согласились за 63 тысячи рублей, из них 27 тысяч рублей за работу и 36 тысяч — за запчасти, в списке которых оказались все без исключения поврежденные детали, включая капот, бампер и обе фары.

Затем мы направились в дилерский центр Автотрейд-АГ на Нагатинской улице. На этот раз ожидание калькуляции заняло пять часов, поэтому мы очень порадовались тому, что в зале есть мягкие диваны, кафе и большой аквариум с рыбками. За полную диагностику и мойку (кроме мытья кузова нам зачем-то сделали еще и генеральную уборку в салоне) взяли 3600 рублей, а к нашему списку повреждений добавились оба передних подкрылка, которые, на наш взгляд, были живы-здоровы. В итоге деталей набралось на 35 тысяч рублей, а общая сумма оказалась меньше — 55 тысяч рублей. Позже мы узнали, что цена запчастей и работ была ошибочно рассчитана с учетом 20-процентной скидки, которая полагается только частным владельцам. А поскольку наш Polo оформлен на редакцию, то ремонт обошелся бы в 68 тысяч рублей. Но и это немного — дешевле у «официалов» стоила бы только ремонт Нивы (32500 рублей).

Чем ответят «неофициалы»? Сначала мы заехали в универсальный сервис на Донском проезде. Осмотрев наш Polo



## ARCAP

[www.autoreview.ru/arcap](http://www.autoreview.ru/arcap)

Volkswagen Polo отлично прошел краш-тест Авторевю на скорости 64 км/ч. Передок, гася энергию удара, сильно смялся, но ни одного шва на кузове не разошлось. Дверной проем укоротился всего на два миллиметра, а дверь без проблем и открывалась, и закрывалась.

Интегральные критерии повреждений головы водителя и пассажира НИС (583 и 414 единиц соответственно) находятся в преде-

лах заведомо безопасной «зеленой» зоны. Нормально сработали и ремни безопасности: ребра «водителя» сместились лишь на 25 мм, а «пассажира» — на 23 мм, что лишь чуть-чуть выходит за границы «зеленой» зоны в 22 мм. Из-за того что металлические конструкции расположены близко к кожному рулевой колонки, была незначительно снижена оценка за защиту бедер и коленей. Итого — 14,3 балла из 16 возможных.

## Для сравнения...



Лада Приора (АР №5, 2009). При ударе на скорости 15 км/ч пострадал капот, крыло, фара, бампер, погнулись лонжерон и усилитель бампера. Повреждения также получили опоры двигателя и кронштейн рычага подвески, а привод колеса вырвало из коробки передач



Geely МК (АР №9, 2009). Сильно смялся капот, повреждены крыло, верхняя панель радиатора, сам радиатор, бампер с усилителем, лонжерон и фара



Fiat Albea (АР №21, 2009). Пострадали капот, бампер, обе фары, опоры силового агрегата, радиатор и конденсатор кондиционера, лонжерон, усилитель бампера, полка радиатора со стойками



Volga Siber (АР №23, 2009). Повреждены фара, капот и его петли, панель радиатора и радиатор, бампер, решетка радиатора, деформировались передний брус, лонжерон и чашка подвески



Лада 4x4 (АР №18, 2010). Пострадал бампер и сминаемый кронштейн его крепления. Чуть погнулись рамка радиатора, передняя панель, передняя часть брызговика моторного отсека, левое крыло и нефункциональные торцы лонжеронов



УАЗ Патриот (АР №22, 2010). Деформировались лонжерон рамы и места крепления кузова к раме. Повреждены бампер и его усилители и кронштейны, крыло, фара, подфарная накладка, передняя панель, кронштейны вентиляторов системы охлаждения, брызговик моторного отсека, опора крепления силового агрегата



Облицовка бампера помялась и треснула снизу (показано стрелкой), пострадала пластиковая передняя панель, но радиатор остался цел



Основной удар приняли поперечный брус и единый с ним сминаемый элемент перед лонжероном, но сам лонжерон не пострадал



Так выглядит целый сминаемый элемент (на неповрежденной правой стороне). К лонжерону он крепится при помощи болтов



У левой, попавшей под удар фары сломались только защелки крепления. Обидно, что отдельно от фары они не меняются

**Цены на запчасти, руб.**

Наименование	Цена
Фара	2900—3400
Панель крепления радиатора	2900—3300
Защитный брус	1800—2000
Воздуховод	320—390
Капот	12600—14900
Облицовка бампера	6500—7900

прямо на улице безо всякой дополнительной разборки, мастер перечислил все повреждения и вскоре вынес вердикт: 58 тысяч рублей. Капот под замену, а бампер взяли отремонтировать (все работы оценили в 30 тысяч рублей).

В техцентре Автопрофи на улице Вавилова пообещали сохранить не только бампер, но и капот, а ремонт обошелся бы в 25 тысяч рублей плюс 15 тысяч рублей за запчасти — итого 40 тысяч рублей.

Заехали еще в пару мастерских на Байкальской и Краснобогатырской улицах, знакомых нам по осмотрам машин после предыдущих краш-тестов RCAR. Там тоже пообещали сохранить и капот, и бампер, запчастей насчитали на 15 и 20 тысяч рублей, а работу оценили в 25 и 30 тысяч рублей соответственно. То есть ремонт Polo у «неофициалов» с восстановлением, а не заменой некоторых деталей обойдется в полтора раза дешевле, чем у дилеров. □



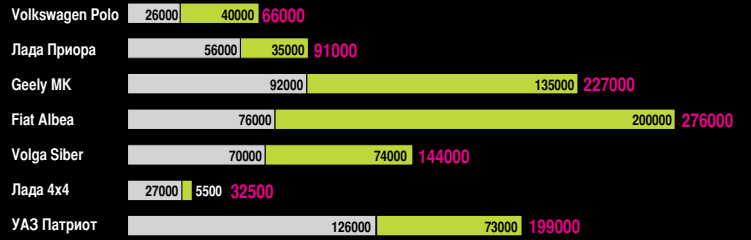
Из-за того что в зону деформации попала выштамповка ребра жесткости, в официальных сервисах за ремонт капота не взялись



Универсальные сервисы готовы не только восстановить капот, но и выправить и «зашить» облицовку бампера

**Цена восстановления автомобиля после краш-теста по методике RCAR, руб.**

У официальных дилеров



В универсальных автосервисах



0 50000 100000 150000 200000 250000 300000

■ Цена работ, руб. ■ Цена деталей и материалов, руб. 84000 Итого, руб.