

ПОЛОВИНА ЖИЗНИ

Дмитрий
Федоров

VOLKSWAGEN POLO

- Изготовитель – «Фольксваген Груп Рус», Россия
- Год выпуска – 2010-й
- В эксплуатации «За рулем» – с августа 2010 года
- Пробег на момент отчета – 55 000 км

Публикации ЗР –

2010, № 10; 2011, № 5, 10;

2012, № 5

НЕ ТОЛЬКО ПОДАРКИ

Вот ведь повезло: на 53-й тысяче пробега мы обрели новые поршни. Абсолютно бесплатно! К тому же новый комплект нашелся на московском складе. Несколько дней разлуки, пока шел ремонт, мне пытался скрасить подменный хэтчбек «Поло» в самой бедной на земле комплектации. Мотор в 84 силы, стойко ненавидящий его меланхолию робот, такой же, как на моем седане, ударопрочный пластик в салоне и ужасающий визг в поворотах 14-дюймовых шин «Данлоп» только укрепили мою любовь к родине и русскому «Поло».

Да, мой седан, оказывается, не так уж плох! Тем более теперь, когда непрогретый мотор не стучит, как озябший на холоде барабанщик, а сладко шелестит серенаду падающим осенним листьям. Так можно жить! А не грешить в сотысячный раз на подло

стучащие гидрокомпенсаторы, которые нам уже поменяли на 30 тысячах. Тогда «Поло» взял паузу, чтобы через три тысячи забубнить вновь. Правда, в зависимости от погоды и положения планет в знаках зодиака он мог стучать, а мог и не стучать – чем вводил в заблуждение даже суровых мастеров нашего техцентра.

Раз в несколько месяцев «Поло» дарил сюрприз: скажем, я находил на коврике выпавший откуда-то саморез. А однажды вдруг предостерегающе пропала приятно подставляющаяся под палец кнопка с рычага стояночного тормоза. Оказывается, она прикрывала ужасающе грубую пластиковую кость. Ничто не происходит в этом мире случайно – учил меня автомобиль.

Через пару месяцев после исчезновения кнопки ручника машина встала на дыбы, когда я попытался после нескольких дней стоянки отъехать задом от тротуара. Ситуация была почти философская: впереди бордюр, в который уперлось под углом правое колесо, прямо перед носом столб, а назад «Поло» не хотел никак – видимо, решил-таки покончить жизнь самоубийством. С большим трудом я его отговорил, он же сопротивлялся и жег сцепление, пока я, прикидывая расстояние до столба, взбирался

на бордюр, срывая с места закишие тормозные барабаны.

И с какого-то момента мой «Фольксваген» стал настолько возмущаться тем, что родился именно в России, а не в Индии или, скажем, в ЮАР, что только теплое покровительство фирмы (что ни говорите, нам все-таки сказочно повезло!) позволило продолжить совместную жизнь с машиной.

От пресловутого стука, приписываемого гидрокомпенсаторам, мы снова попытались избавиться на ТО-45 000 км, но нам вежливо напомнили, что халява бывает только раз: гарантия закончилась несколько месяцев назад. Мол, если есть желание и лишние деньги, можно, конечно, разобрать мотор, однако сами понимаете: это лотерея, – вдруг компенсаторы в порядке, а стучит что-то другое, еще неведомое?

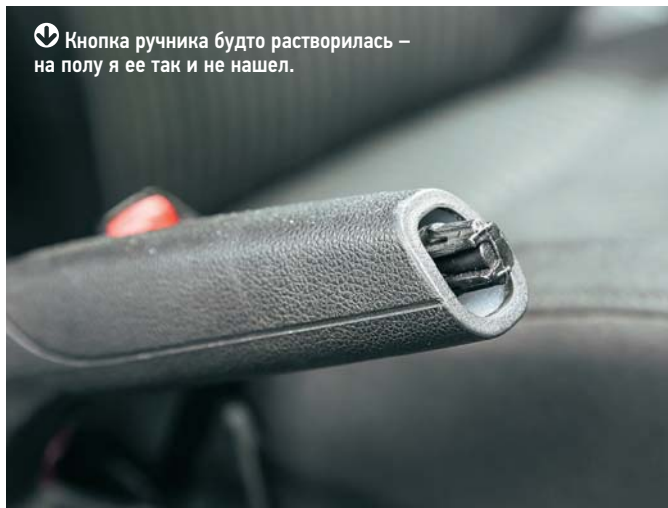
Но мы и так получили счет в 25 с лишним тысяч рублей за ТО и прочие вещи, обязательные для владельца не такой уж и старой машины. Перечисляю. Замена вентилятора отопителя, который еще летом при 40 000 км пробега начала бить дрожь на любых скоростях, а вместе с ним трясло всю переднюю панель (вердикт дилера – потеря балансировочных грузиков, а на самом деле он просто забился пылью). Замена правого



⬇ Вентилятор отопителя после очистки заработал как новый.



⬇ Кнопка ручника будто растворилась – на полу я ее так и не нашел.



вентиляционного дефлектора (шторки просто рассыпались, когда девичья рука пыталась его прикрыть). Новый ролик в приводе навесных агрегатов – старый не отвалился только чудом. Посоветовали также обязательно поменять стартер (еще 20 с лишним тысяч), который упорно не желал расцепляться с мотором после пуска, истощно при этом вопя. И это еще не самое интересное.

Не думаю, что в сервисе компании «Авто Алеа» намеренно решили уничтожить меня, а заодно и этот

злополучный экземпляр, чтобы полностью замести следы, но, выруливая с редакционной стоянки (из сервиса машину пригнал другой сотрудник), я сразу почувствовал неладное. На руле отсутствовало хоть какое-то усилие, которым «Поло» и раньше-то не баловал. Лиха беда начало: на ходу при поворотах руль отказывался возвращаться в «нулевое» положение, машина на дороге вообще не стояла. И тут я вспомнил, что помимо официального списка работ, приведенного

в наряд-заказе, была еще одна операция, о которой коллеге, получавшему авто, сказали мимоходом. Дескать, сейчас на всех «поло» принудительно меняют наконечники рулевых тяг, на вашем вроде всё в порядке, но мы и их поменяли – подарок от фирмы...

Только вот отрегулировать сходжение колес никто не додумался. Проверка на электронном стенде показала, что между правым и левым колесами разница в сходжении была восьмикратная!

На правах рекламы

МУЖЧИНА, ПОСТОЙТЕ!

Как Вы думаете, что является главным мужским веществом? Водка или пиво? Шутки в сторону. Это тестостерон – основной мужской гормон, который вырабатывается в яичках. Именно тестостерон вызывает половое влечение, формирует мужской тип фигуры и характера. У молодых тестостерона избыток, отсюда гиперсексуальность и тяга к приключениям. С возрастом уровень тестостерона постепенно снижается. Негативно влияют на него вредные привычки, чрезмерные нагрузки, плохая экологическая обстановка.

Недостаток тестостерона вызывает у мужчин преждевременное старение, предрасположенность к сосудистым заболеваниям. Снижается сексуальная и умственная активность, появляются излишние жировые отложения. Может даже уменьшиться размер половых органов!

Не пугайтесь, изменения обратимы. Вернуть в норму уровень тестостерона поможет **Тестогенон™**. Он не является синтетическим гормоном. Это полностью натуральный комплекс растений, аминокислот и витаминов, усиливающий выработку собственного тестостерона! Компоненты **Тестогенона™** тонизируют гормональную систему, мозговые центры сексуальности и усиливают половое влечение. За счет легкого стимулирующего действия собственного гормона, **Тестогенон™** способствует уменьшению жировых отложений, повышает настроение и мозговую активность. Будьте уверены, женщины это оценят! **Тестогенон™** укрепляет мужское здоровье!



СР № RU.77.99.11.003.E.003899.12.10 от 16.12.2010

БАД. Реклама. Не является лекарством. Перед использованием препарата ознакомьтесь с инструкцией по применению.



**С ВОЗРАСТОМ УРОВЕНЬ
ТЕСТОСТЕРОНА ПОСТЕПЕННО
СНИЖАЕТСЯ**

Спрашивайте в аптеках города!

Телефон «горячей линии»: 8-800-333-10-33
(звонок по России бесплатный, часы работы:
пн.-пт. 09.00-19.00; сб. 10.00-19.00; вс. - выходной)

www.riapanda.ru

АДАПТИРОВАН К АФРИКЕ?

В общем, будь я обычным покупателем «Фольксвагена-Поло», у которого гарантия только что кончилась, а основные проблемы, видимо, только начались, пошел бы требовать правды у фирмы-производителя. Я хоть и не покупатель, но двинулся тем же путем. Разница лишь в том, что обычный человек мог дожидаться признания дефекта месяцами, а редакционный «Поло» в один прекрасный день, наступивший всего через пару тысяч километров пробега после того злополучного ТО, отправился из редакционного двора напрямик на родной завод, в Калугу.

Через несколько дней меня пригласили забрать машину. Немецкие специалисты уверяли, что всё не так страшно, как я описал. Мне показали прокладку, заботливо уложенные между задним стеклом и третьим стоп-сигналом, призванные устранить скрип, рассказали, что заменили ролик в приводе навесных агрегатов – старый держался чудом (если кому-то фраза показалась знакомой, вернитесь на четыре абзаца назад), да и стартер совсем новый. Но вот стука двигателя они не слышали – может, потому, что «Поло» все время находился в теплом помещении?

Эта машина, казалось, была окутана отеческой любовью. А я всё не унимался и сыпал вопросами. Почему ветровое стекло такое мягкое, что уже к 20 тысячам сплошь словно в мелких ворсинках – в солнечную погоду или в свете встречных фар я вместо дороги наблюдаю копию Млечного Пути? А вы уверены, господа, что электрооборудование рассчитано на русские морозы? Почему же, если я включаю в сильный холод, ниже минус двадцати, обогрев заднего стекла, обороты печки заметно падают? И почему стекло до конца не отмерзает, равно как и зеркала? Не виноват ли слишком слабый генератор?

Мои претензии к слабой энергосистеме немцев удивили. А я обрел еще большую уверенность, что седан

i Расходы на эксплуатацию и обслуживание Volkswagen Polo (12 000–55 000 км)*, руб.

Расходы на содержание: 12 000–35 000 км	142 306
Из них на бензин (А95, средний расход 8,5 л/100 км)	50 632
Расходы на содержание: 35 000–55 000 км	93 404
Из них на бензин (А95, средний расход 8 л/100 км)	64 560
ТО-45 000 км (включая ремонт отопителя)	25 784
Щетки стеклоочистителя	1300
Лампочки фар (2 шт.)	560
Проверка схождения-развала	1200
Общие расходы: 12 000–55 000 км	235 710
Из них на бензин (А95, средний расход 8,3 л/100 км)	115 192
Стоимость 1 км пробега	5,48

*Без учета марафона «60 часов «За рулем» (0–12 000 км), а также расходов на полисы ОСАГО и каско.

➔ После нескольких ливней я уже в обязательном порядке провожу данную процедуру с задними дверями.



«Поло» создавали в первую очередь для индусов и... ну, в общем, для тех, кто живет в Африке. Ну а потом, до кучи, в эту компанию добавили Россию с ее нестандартным для «Поло» климатом.

Спецы внимательно выслушали и записали все нарекания, а мне предстояло возвращение домой. После «Пассата СС», принесшего меня в Калугу волшебством наддувного мотора, «Поло» казался невзрачной деревенской лошадкой, а никак не ахалтекинским скакуном. Породы не чувствовалось. Но в салоне было тепло, а бежал он споро и уверенно. Что еще надо от исправного автомобиля?

А потом было лето, ливни: заплескалась вода в задней правой двери, потом в задней левой. И всё звучал уже надоевший стук непроснувшегося двигателя. Случайно оказавшись близ головного офиса «Фольксвагена», что у станции метро «Калужская» (интересно, это совпадение или загадочная корпоративная унификация?), решил пригласить знакомых сотрудников на свой «необыкновенный концерт». Они вышли – но концерта не случилось: мотор еще не успел остыть. Неловкая пауза была прервана кем-то со стороны производителя: «Так он у вас стучит, когда холодный? Машина из первых партий? Мы знаем об этой проблеме: у поршней тепловой зазор с цилиндрами немного больше, чем нужно. Мы будем менять поршни всем, кто обратится с этой неисправностью. Сейчас узнаем, есть ли детали на складе».

С момента, когда на моем «Поло» появился стук, прошло почти два года и 30 тысяч километров... **ЗР**

