



«ПОЛО» В ШАШЕЧКУ

Источник информации – один из таксопарков, располагающих своими машинами и сервисом (благо, такие еще не перевелись). Причем других машин, кроме «Поло», в этом парке нет. Все авто в количестве 150 штук – 2012 года выпуска, пробег самого натруженного – 170 000 км.

Редакционный «Поло» за 55 000 км успел доставить много хлопот и изрядно попортить нервы (2011, № 5, 10; 2012, № 5; 2013, № 11).

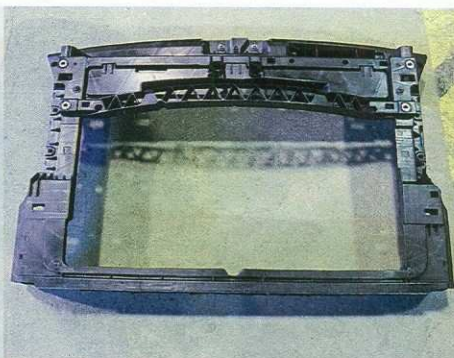
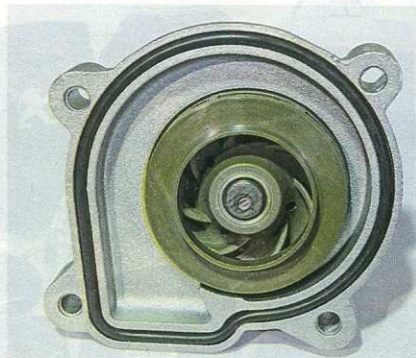
Таксопарковая статистика поломок обещала быть ужасающей.

ХОТИТЕ ВЕРЬТЕ, ХОТИТЕ НЕТ

Но факт таков: в таксопарке пока ни один двигатель не ремонтировали. Все рассказы о стуках на холодном с заменой гидрокомпенсаторов и поршневой вызывали у механиков и водителей удивление. Хотя позже удалось выяснить, что на двух-трех машинах такие стуки все же слышали – но только в морозы, да и то не всегда.

Сложно представить более жесткие условия для автомобиля, чем работа в такси. Как переносит это испытание «Фольксваген-Поло Седан», для нашей новой рубрики расспрашивал **Стас Панин**.

Здесь двигатель называют очень надежным и в подтверждение приводят такой пример. При кузовном ремонте в дружественном сервисе меняли радиатор, но залить антифриз забыли. Водитель почувствовал неладное, только когда запахло жареным. Двигатель вскрыли, но в итоге поменяли только (!) пластиковое навесное оборудование (впускной коллектор, термостат и т. д.), которое немного оплавилось. Произошло это на пробеге 70 000 км, позже машина приезжала на плановую замену масла.



⚙ При замене помпы используют неоригинальные запчасти. Практика показала, что служат они дольше.

⚙ Пластиковый «телевизор» слабоват даже на ощупь. Особенно ненадежна его нижняя часть, на которую опирается радиатор.

с нерадивыми водителями, чтобы те не игнорировали предписание завода – заливать бензин не ниже 95-го.

срабатывает только после 10-секундного удержания кнопки.

БЕЛОЕ И ЧЕРНОЕ

В этом таксопарке, как и в большинстве других, все машины только с механической коробкой. Системных дефектов у нее не отмечено. И сцепление живо на всех машинах. Подвеска и рулевое тоже держатся молодцом. Только у машин особо нерадивых водителей (где таких нет!) меняли шаровые опоры и стойки стабилизатора примерно через 40 000 км. На столько же в среднем хватает передних колодок. Задние менять пока не приходилось: барабаны – вещь!

А вот кузов подкачал. Точнее, его очень хрупкая передняя пластиковая часть. Достаточно слабого удара, чтобы за компанию с бампером треснули «телевизор» и радиатор. В мороз также нередко страдают крепления фар. Чаще всего это случается, если водитель неосторожно уперся в высокий бордюр или сугроб при парковке.

Особых нареканий по поводу качества салона нет, на скрипы, стуки и «сверчки» никто не жалуется. Однако была пара случаев, когда центральное зеркало отваливалось вместе с пятячком на ветровом стекле. Других потерь запчастей никто припомнить не смог. С проблемой плохого дренажа в задних дверях из-за непродуманных резинок водители не сталкивались. А зимой им докучает другая проблема. Личинка замка водительской двери оказалась слабовата. Она довольно быстро изнашивается из-за постоянного использования – ведь у большинства машин нет брелоков с управлением центральным замком. В морозы ее износ резко повышается, и рано или поздно она сворачивается внутри, после чего авто ни открыть, ни закрыть.

У электрики нашелся только один минус: стеклоподъемник водительской двери периодически начинает жить своей жизнью. При опускании он

РАБОЧАЯ ЛОШАДКА

В этом таксопарке «Поло» считают лучшим в своем классе для работы в такси по соотношению цены, качества и расходов на содержание. И в скором времени хотят расширить парк, не списывая имеющиеся машины. Пока с ними прощались только после серьезных ДТП. Интересно, что к дилеру не ездят даже на гарантийный ремонт – например, для замены помпы. Утверждают, что это невыгодно.

Для работы в такси машины только обклеивают, ставят магнитоу и фонарь на крышу. Обслуживание сводится в основном к замене расходников. Некоторые водители уже успели выкупить машины в собственность – неплохая рекомендация!

ЭР

Благодарим за помощь в подготовке материала ООО «Ласточка».

МНЕНИЕ МЕХАНИКОВ

Механики считают машину очень удачной. Один из них сказал, что тот же «Фокус» обслуживать сложнее. Привычные расходники можно поменять очень быстро. Развалившийся пластиковый передок похож на конструктор, на его сборку и разборку много времени не уходит. Болячку-помпу меняют вообще за 20 минут. Даже ушатанные нерадивыми водителями машины чувствуют себя лучше многих одноклассников.

Сейчас пробег достиг 98 000 км – двигатель чувствует себя нормально. Проверить этот факт сложно, остается поверить на слово.

Межсервисный пробег в таксопарке соответствует заводскому – 15 000 км. В двигатель льют масло «Шелл 5W-40». Случаев его подтекания или течей пока не отмечено. Единственной болячкой мотора, а точнее его навесного оборудования, стала помпа: при пробеге 60 000–80 000 км она начинает шуметь. Если на это не обращать внимания, то вскоре появятся стук и течь. При ремонте здесь заодно меняют и ремень с паразитным (обводным) роликом – до следующей помпы эта парочка обычно не доживает.

В системе управления двигателем проблем пока не было, ошибки не выскакивали. Но он оказался чувствительным к октановому числу. При использовании 92-го бензина падает динамика, мотор работает жестче и хуже заводится в морозы. Мастера активно борются

МНЕНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ

Здесь таксисты за свою жизнь успели поехать на разных экземплярах «авто из такси». За исключением поголовных нареканий в адрес водительского стеклоподъемника, особых жалоб не было. Один хочет поставить в фары лампы поярче. Другой отметил, что из-за конструкции воздуховодов ветровое стекло очень медленно отпотевает. Несколько человек пожаловались, что заглушенный мотор уж очень быстро остывает. А из поломок большинство отметило только злосчастную помпу.

В целом водители довольны машиной. По их мнению, «Поло» хорошо адаптировано к условиям России. Машины с механикой довольно шустры и экономичны: расходуют 8 литров на сотню. Салон достаточно просторный и удобный.