



Суперкары и концепты с.6
Женевского автосалона

№ 12 • 21 марта 2011

АВТО
ЦЕНТР

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК

15 летних
ШИН
205/55 R16



ТЕСТ

Ford Focus с.16

Присадки в масло:
действительно ли
они работают? с.48

Проверено временем

Mazda3 с.52
(2003–2009 г. в.)



ТЕСТ **Mini Countryman** с.22

Как страховка может защитить весь экипаж с.30



В НОВОМ фо



Как и прежде, компания Ford позиционирует свой новый Focus как машину с высокими драйверскими характеристиками. Здесь налицо также упор на богатое оснащение и внешний эффект. Куда и насколько сместился фокус нового Focus, мы проверяли на испанских дорогах.

Удлинненный просторный кузов, бросающая внешность, новые экономичные моторы эко-линейки – к выстроившимся под испанским солнышком тестовым Ford Focus мы подходили не без тревоги... А вдруг от бывлой фордовской остроты управления в них ничего не осталось? Сколько таких примеров знает новейшая автомобильная история...

Один на всех

Модели Ford Focus уже тринадцатый год. Донедавне она существовала во многих ипостасях: седан, 3- и 5-дверный хэтчбек, универсал, купе-кабриолет... А еще два европейских поколения, одно американское... Но не так давно где-то в детройтской штаб-квартире компании решили покончить с подобным расточительством: Focus должно быть меньше. Зато – новых, ярких, эмоциональных. Так родился Ford Focus третьего поколения – единый для Европы, Азии, Африки и двух Америк... Выпускать его собираются в Германии, США, России, Китае, Таиланде, ЮАР, Аргентине. И на всех рынках автомобиль будет одинаковым, исключение составят лишь версии двигателей и трансмиссий. Линейку кузовных модификаций тоже ограничили, оставив в ней пятидверный хэтчбек, седан и универсал. Доля каждого из кузовов распределена в соответствии с прогнозируемым спросом: 60% – хэтчбек, 30% – универсал и 10% – седан. Очевидно, на некоторых рынках пропорция будет нарушена. Если это случится в Украине, то, конечно же, в пользу седана. Однако для первого теста новинки «Автоцентр» предпочел хэтчбек – как наиболее яркий и динамичный.

Кокпит и галерка

Стилисты объявили, что новинка «нарисована» в рамках фирменной концепции «кинетический дизайн». Кинетики в ней действительно достаточно. Несдержанная экспрессия – в смелых контурах бамперов, очертаниях фонарей, линиях профиля. ➔ с. 18

кусе



Системы распознавания дорожных знаков и контроля рядности замечательны, они очень полезны для рассеянных водителей.



Отделка, как и все оснащение салона, выглядит добротно. Кнопки и механизмы срабатывают четко и «благородно».



Кузов нового Focus стал немного меньше в поперечном сечении — он на 16 мм ниже и на те же 16 мм уже прежнего. Аэродинамика улучшилась (C_x хэтчбека — 0,295 вместо 0,318), а благодаря увеличенным длине (+ 21 мм) и базе (+ 8 мм) автомобиль кажется достаточно крупным.

Первое впечатление от водительского места — ни дать ни взять, плотный кокпит спорткара. Но на самом деле ни высокий тоннель, ни массивная консоль эргономику не нарушают. А на задних сиденьях вообще просторно — и по ширине, и по длине. Впечатляет не только компоновка и дизайн салона, но также качество оформления интерьера. Добротные материалы, мягкое торпедо, тактильные ощущения на многочисленных кнопках Ford Focus были бы уместны и в салоне бизнес-класса.

И просто поражает список оснащения этого автомобиля С-класса. Одних только электронных систем помощи водителю насчитывается 13. Это и считывание дорожных знаков, и ограничитель скорости, и

автоматический парковщик, и слежение за усталостью водителя, и автоматическое управление дальним светом, и комплекс предотвращения столкновений, и контроль мертвой зоны зеркал, и система предупреждения схода с полосы с функцией выравнивания, и прочие опции.

Комфорт и жесткость

Еще во время премьеры в Детройте модель заявили как сохранившую драйверскую изюминку с улучшенными маневренностью, точностью управления и при этом с повышенным комфортом. На тестах в Испании фордовцы провозгласили еще один критерий — низкий уровень вредных выбросов в атмосферу.

Чтобы объединить такие качества, принято немало мер — и мелких (система Start/Stop, жалюзи радиатора), и радикальных (вплоть до применения в структуре кузова деталей переменной толщины, двух облегченных подрамников) ➔ с. 20

Кажется, что водительское место зажа-то со всех сторон, но сидеть удобно.

Боксов и карманчиков в салоне предостаточно — только сзади их как минимум шесть.



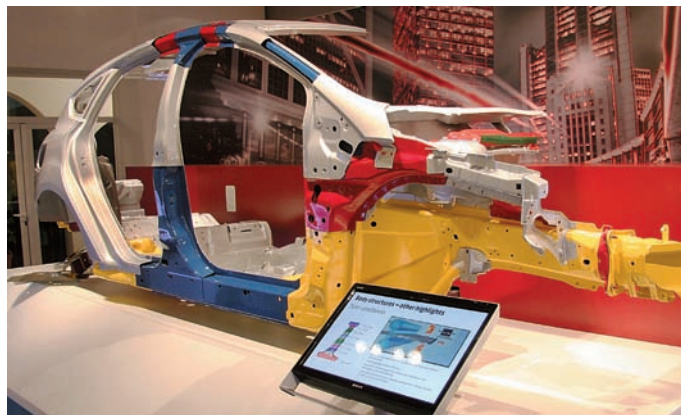
Роботизированная АКП PowerShift выбирает передачи быстро и точно.

Подстаканник подсвечен светодиодами, бокс вмещает «чекушку» газводы.



Выпуск седана планируется на уровне 10% производственной программы.

В 2012-м появится Focus ST с 2,0 л EcoBoost (250 л. с.) и 6-ступенчатой МКП.



Техника без фокусов

Линейка двигателей пополнилась агрегатами, которые, кроме предоставления положительных драйверских эмоций, призваны экономить топливо и беречь окружающую среду. У бензинового мотора 1,6 EcoBoost – турбонаддув и система питания с непосредственным впрыском. Он существует в двух вариантах мощности: 150 или 182 л. с. С двумя настройками предлагается и турбодизель 2,0 Duratorq TDCi с электронным управлением впрыском: 140 и 163 л. с. Эти агрегаты будут доступны и в Украине. Новая трансмиссия – 6-ступенчатая роботизированная «механика» PowerShift с двумя сцеплениями. За счет постоянно включенных двух передач переключение ступеней (посредством смыкания нужного сцепления) происходит в короткий промежуток времени. Передняя подвеска Focus – McPherson, сзади – многорычажка с подруливающим эффектом, которая и помогает Focus ловко вписываться в крутые повороты. В силовой структуре кузова – элементы из разных сплавов, призванные одновременно задемпфировать шумы, облегчить конструкцию, сделать ее более жесткой и при этом достаточно энергоемкой в случае столкновения.

и усовершенствованной подруливающей подвески). Кузов стал жестче прежнего на 15%, что улучшило управляемость и пассивную безопасность. Усилители в местах крепления подвески повысили шумоизоляцию. И это притом, что технически основа Focus принципиально не изменилась – это доработанная платформа второго поколения.

К счастью, обремененный массой «наворотов» и преобразившийся внешне новичок почти не растерял своего, как выразились на тесте английские коллеги, fun. Он остался зажигательным автомобилем с образцовой управляемостью. Это подтвердили узкие горные дороги Андалузии: машина уверенно прописывала самые крутые повороты, даже когда скорость доходила до предела разумного. Отметим, что руль не острый, напрягающий, как у спортивных машин, а комфортный, обеспечивающий точное прохождение траектории естественно, как само собой разумеющееся.

Стоит упомянуть приятную налитость баранки. И что интересно, такой же упругостью отзывался в руку рычаг четко срабатывающей механической КП. Роботизированная «механика» PowerShift, пришедшая на смену 4-ступенчатой АКП, переключается мгновенно, как и подобает трансмиссии с двумя сцеплениями.

Для нашего рынка предложат семь моторов. Это пара известных бензиновых «атмосферников» 1,6 Ti-VCT мощностью 105 или 125 л. с., два новых, также 1,6-литровых, бензиновых турбомотора из серии EcoBoost – в зависимости от настроек предлагают 150 или 182 л. с., три турбодизеля – относятся к линейке Duratorq TDCi и при объемах 1,6 л и 2,0 л выдают 115 л. с., 140 л. с. или 163 л. с.

Эмоций вдоволь

На испанских серпантинах довелось испытать самые мощные моторы – EcoBoost (182 л. с.) и Duratorq (163 л. с.). «Бензин» сразу понравился комфортной работой как на холостом ходу, так и на шоссе. Даже на 120–140 км/ч лишь при разгонах он напоминал о себе мягким глухим рыком. Его Eco проявляется на малых оборотах – в вяловатом отзыве на акселератор. Характер показывает лишь после 2500 об/мин, а после 4000 об/мин начинается настоящий Boost – авто просто рвет под колесами асфальт.

Однако дизель все же показался круче – коллеги, ехавшие на нем впереди, в подъемах легко отрывались от бензинового Focus 1,6 EcoBoost. Мы пересели в дизельную версию позже: действительно, за счет большего крутящего момен-



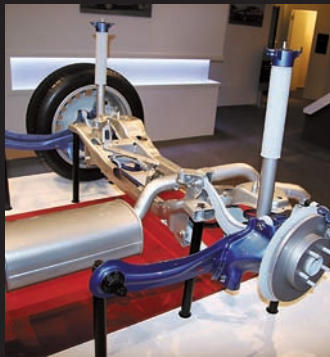
У бензиновых EcoBoost завидная тяга на высоких оборотах.



Дизели Duratorq тянут лучше и расходуют меньше топлива.



Новая АКП Power Shift оснащена двумя сцеплениями.



Задняя «многорычажка» подруливает в поворотах.





Багажник хэтчбека в походном положении не особенно велик (311 л против 385 л у Focus II). Но продуманные варианты трансформации помогут разместить габаритные грузы.



Крышка багажника для удобства погрузки поднимается высоко, на ней две удобные ручки для закрывания.

Ford Focus третьего поколения будет выпускаться лишь с тремя типами кузова: хэтчбек, универсал, седан.

та 2,0 Duratorq TDCi в буквальном смысле слова не чувствует «ни гор, ни низин» в самом широком диапазоне оборотов. Интересно, что объективно в разгоне 2,0 Duratorq слабее 1,6 EcoBoost: до 100 км дизель ускоряется за 8,4 с, а «бензин» — за 7,9 с. Характерный звук и вибрации прослушиваются только на холостом ходу, а при равномерном движении акустический комфорт — на уровне бензиновых версий. Расход топлива по итогам двух дней «прогулок» по горам и автобанам получился такой: 8,5 л/100 км на 1,6 EcoBoost и 7,6 л/100 км у 2,0 Duratorq TDCi.

Скоро

Резюмируем: Focus остался Focus'ом: практичным, безопасным, «приперченным», с точным управлением. Но стал ярче, богаче и комфортнее на ходу. В автосалонах Киева уже сегодня предлагают его буклеты, обещая, что первые экземпляры появятся в мае-июне.

Игорь Широкун
Фото автора
Киев — Андалузия — Киев

Ford Focus 1,6 EcoBoost

Общие данные

Тип кузова	хэтчбек
Дверей/мест	5/5
Габариты, Д/Ш/В, мм	4358/1823/1484
База, мм	2648
Клиренс, мм	140
Масса снаряженная/полная, кг	1270/н. д.
Объем багажника, л	311/1062
Объем бака, л	55

Двигатель

Тип	бенз. с непосред. впр., турбо
Расп. и к-во цилиндров на цилиндр	R4/4
Объем, см куб.	1596
Мощность, кВт(л. с.)/об/мин	132(182)/5700
Макс. кр. мом., Нм/об/мин	240/1600

Трансмиссия

Тип привода	передний
КП	6-ст. мех.

Ходовая часть

Тормоза передние/задние	диск. вент./диск
Подвеска передняя/задняя	независ./независ.
Усилитель руля	электро
Шины	215/50 R17

Эксплуатационные показатели

Максимальная скорость, км/ч	222
Разгон 0–100 км/ч, с	7,9
Расх. трасса–город, л/100 км	5,0–8,3
Гарантия, лет/км	3/без огр. проб.



1,6-литровый бензиновый EcoBoost будет популярным у любителей «позажигать».

Резюме

Кузов и комфорт

- + Эффектная внешность и зажатые в поперечном сечении габариты не повлияли существенно на вместительность и удобство размещения пассажиров и грузов. Ходовая часть сохранила отличную управляемость, обеспечивая комфорт при проезде неровностей.
- На передних местах нет ощущения простора. Обзор назад ограничен задними стойками.

Силовой агрегат и динамика

- + Самые яркие в линейке 1,6-литровый бензиновый EcoBoost и 2,0-литровый дизельный Duratorq обеспечивают отличную динамику при достаточно скромном «аппетите». Широкий выбор бензиновых и дизельных агрегатов.
- Бензиновым моторам EcoBoost требуется раскрутка для получения хорошего ускорения.

Финансы и оснащение

- + Широкий список электронного оборудования, ранее характерного для автомобилей более высокого класса. Часть систем входит в список стандартного оснащения и для украинского рынка.
- Цена для Украины пока не объявлена, потенциальным покупателям придется подождать ее около месяца.