

На балканских серпантинах портал Kolesa.ru освежил в памяти знакомство с одной из самых популярных моделей российского рынка, которая на этот раз предстала в самой практичной модификации – универсал.



Ровно полгода назад, разглаживая извилистые горные дороги Маркотхского хребта в окрестностях Геленджика на хэтчбеке и седане Ford Focus III, мы убедились в том, что организаторы выбрали самое подходящее место для теста.

Именно серпантин стал для третьего Фокуса музой, раскрывшей все таланты отлично настроенного шасси, которое, к тому же, находится в полной гармонии с настройками рулевого управления. Автомобиль с жадностью поглощал изгибы вьющейся трассы, передавая водителю чувство уверенности и, одновременно, азарта, с которыми хотелось пройти каждый следующий вираж ещё быстрее.

И было уже не важно, что современный и нашпигованный электроникой Focus III подрастерял часть своих сбалансированных потребительских качеств. Не важно, что ни один из бензиновых двигателей, даже двухлитровый, совершенно не торопится выполнять приказы правой ноги. В конце концов, на серпантине движение со скоростью

под 90 км/ч превращается в смертельно опасный аттракцион.

Не важно, что выпирающая центральная консоль с россыпью разноцветных кнопок заметно сократила жизненное пространство передних сиделков и ухудшила эргономику. Диапазонов регулировок кресел и рулевой колонки всё равно хватает, что устроиться вполне удобно. Не важно, что объем багажника седана и хэтчбека, по сравнению с Фокусом второго поколения, сократился на внушительные по автомобильным меркам 95 литров. Ведь кроме сумок с фотоаппаратурой там ничего не было.



За отменные ездовые качества и энергоёмкую подвеску к некоторым недостаткам нового Фокуса можно привыкнуть, с некоторыми смириться, а некоторые, и вовсе, простить. Вот только небольшой грузовой отсек хэтчбека или седана может сильно усложнить жизнь потенциального покупателя, особенно если за его плечами семейство и домик в деревне. Какая, в конце концов, разница, как Ford Focus управляется, если в багажник не помещается всё, что хочется взять с собой в дорогу?!

Теперь проблема решена. Семейство Ford Focus пополнилось модификацией Wagon, то есть, универсалом, презентацию которого фордовцы организовали... на горных дорогах Сербии. А значит, уже можно надеяться на новые порции драйверского удовольствия.

Почему надеяться? Потому что задача Вагона не впрыснуть в кровь адреналин, а доставить до места назначения членов семьи с максимально возможным количеством домашнего скарба. И на это нужно делать скидку.

Сразу оговоримся, что останавливаться подробно на характеристиках универсала мы не будем. Не считая кузова, по многим параметрам Focus III Wagon идентичен седану и хэтчбеку, которые мы уже тестировали в октябре прошлого года. Та же линейка моторов, коробок передач, комплектаций и списка дополнительного оборудования. В общем-то, до центральной стойки все три варианта кузова не отличаются ни внутри, ни снаружи.



Но как оказалось, скидки Ford Focus Wagon не нужны. Как только равнинные сербские пейзажи стали сменяться впечатляющими по красоте балканскими хребтами и залитыми солнцем зелёными долинами, а дорога стала закручиваться в вертикальную спираль, мой напарник не удержался и пришпорил 150 бензиновых лошадей двухлитрового Фокуса. А что ещё оставалось делать, когда растянувшийся до 4 556 мм в длину и потяжелевший всего на 10 кг фордовский бестселлер, без каких-либонамёков на сход с траектории продолжал ввинчиваться то в правый, то в левый вираж. Причём, даже тогда, когда дорога не баловала ровным асфальтом. Спустя некоторое время, ни на разметку, ни на колдобины мы вместе Focus Wagon уже не обращали никакого внимания, превратив балканский серпантин в гоночную трассу и заходя в повороты, как и положено, с большого на малый радиус. «Триста, левый четыре», — словно читая раллийную стенограмму, подшучиваю над коллегой за рулём.

Пожалели мы только о том, что не привязали сумки, летавшие по 476-литровому багажнику из угла в угол. Словом, объем грузового отсека далеко не выдающийся. По этому показателю из всех прямых конкурентов на российском рынке Focus III Wagon выигрывает только у старушки Lacetti. Но если всё-таки захочется превратить Фокус в грузовик, сложив задний диван, можно увести 1,5 кубометра груза. А это не так уж и мало.



Поменявшись с напарником местами и поменяв красный Ford Focus Wagon на тёмно-серый, мы заодно сменили и «лошадей», и «поводья». Очередной «спецучасток» сербского «ралли» проходим на Фокусе, в недрах которого трудится 140-сильный двигатель на тяжёлом топливе, управляемый преселективным роботом PowerShift. Скрывать нечего – дизель великолепен. Что на хэтчбеке, что на седане, что на универсале – это лучший из предлагаемых для Focus III моторов. Но и самый дорогой.

А вот к коробке передач по-прежнему есть претензии. Если в спокойном ритме движения «робот» ведёт себя прилично, то рваный стиль езды тут же заставляет PowerShift спотыкаться о передачи, вызывая дискомфортные толчки.

Как бы то ни было, кассу в России будут делать совсем другие двигатели, бензиновые объемом 1.6 и мощностью от 85 до 125 лошадиных сил. Ведь цена на такие версии остаётся самой привлекательной. Но в Сербию 1.6-литровые Фокусы-вагоны не привезли, так что оценивать их возможности мы будем уже на отечественных

просторах.

В любом случае, универсал – самый правильный выбор из всего семейства Focus III. Не растеряв азартности хэтчбека и солидности седана, Wagon приобрёл то, чего собратьям очень не хватало – удобный и вместительный багажник.



Цены на Ford Focus Wagon

Отличием Фокуса-универсала от хэтчбека и седана, является отсутствие самой базовой комплектации Ambiente. Цены на «вагон» начинаются с 634 000 рублей. За эти деньги потенциальный покупатель получит Focus с самым слабым 1.6-литровым бензиновым двигателем мощностью 85 лошадиных сил и пятиступенчатой «механикой» в неплохом исполнении Trend, в которое войдут: ABS с ESP, фронтальные подушки безопасности, кондиционер, MP3-магнитола с разъемом USB, электропривод и подогрев зеркал, передние электростеклоподъемники, бортовой компьютер, центральный замок с ДУ и все регулировки водительского кресла и рулевой колонки.

За 105-сильный двигатель придётся доплатить 12 000 рублей, за 125-сильный – 36 000 рублей, а за 150-сильный – 67 000 рублей. Доплата за «автомат» PowerShift к любому из

этих трех моторов составит 35 000 рублей. Следующее исполнение Trend Sport порадует владельца дополнительными опциями в виде боковых подушек безопасности, спортивных передних кресел, задних электрических стеклоподъемников, подогрева передних сидений, противотуманных фар, легкосплавных дисков, переднего подлокотника, кожаной отделки руля и штатной сигнализации.

Доступна комплектация Trend Sport с двигателем 1.6 (125 л.с.) – от 714 000 рублей, с двигателем 2.0 (150 л.с.) – от 757 000 рублей, а так же с дизелем 2.0 (140 л.с.) – от 872 500 рублей, включая автоматическую трансмиссию.



На вершине гаммы комплектация Titanium, включающая двухзонный климат-контроль, датчики дождя и света, кнопку запуска двигателя, задний подлокотник, светодиодные задние фонари и измененную декоративную отделку интерьера. Стоимость Ford Focus Wagon Titanium начинается с 738 500 рублей за версию со 125-сильным мотором и механической коробкой передач.

Стоит отметить, что каждая из комплектаций обладает внушительным списком дополнительных опций, цены на которые остаются на вполне приемлемом уровне. Так, за штатную навигацию нужно доплатить 38 000 рублей, а за адаптивные биксеноновые фары с функцией поворота и светодиодными ходовыми огнями – 41 000 рублей.

Выбор портала Kolesa.ru

Поскольку универсал подразумевает регулярные вояжи с загруженным багажником, в том числе и по трассам, у водителя должен быть хороший запас тяги под правой ногой. Все вариации бензинового двигателя 1.6 на такую роль подходят мало. А дизель, хоть и очень хорош, получается слишком дорог, да и «автомат» нужен далеко не всем.

Поэтому мы останавливаем свой выбор на 2.0-литровом бензиновом моторе с «механикой». В качестве основы вполне достаточно базовой комплектации Trend, к которой мы добавим двухзонный климат-контроль за 12 000 рублей, круиз-контроль за 7 500 рублей, пакет «Зимний» (подогрев передних сидений, лобового стекла и форсунок омывателей) за 11 900 рублей и пакет «Городской 1» (задний парктроник, электропривод складывания боковых зеркал и задние электростеклоподъемники) за 14 000 рублей.

Итого: достаточно мощный и неплохо оснащённый семейный универсал Ford Focus обойдётся в 746 400 рублей.



Ford Focus Wagon: дело техники

Все три кузова нового Фокуса построены на доработанной платформе модели предыдущего поколения. Причём, длина базы у всех модификаций одинаковая – 2648 мм. А это означает, что места для задних пассажиров в универсале столько же, сколько и в хэтчбеке. Просторнее стало только в районе головы за счёт вытянутой в длину крыши. Полностью независимая подвеска со стойками McPherson спереди и «многорычажкой» сзади обладает очень хорошей энергоёмкостью и стойко держит удары даже крупных неровностей. Бензиновые двигатели Фокуса входят в фордовское семейство Duratec, имеют по два распределительных вала в головке цилиндров (DOHC)

и обладают электронной системой изменения фаз газораспределения. По сути, для российского рынка на Ford Focus III устанавливается два бензиновых двигателя. Первый – 1.6-литровый силовой агрегат с распределённым впрыском топлива имеет три варианта форсировки: 85, 105 и 125 лошадиных сил. Второй – 2.0 литровый мотор с непосредственным впрыском топлива специально для отечественных налоговых условий был дефорсирован со 160 до 150 лошадиных сил.

Единственный турбодизельный двигатель семейства Duratorq объемом 2.0 литра и мощностью 140 лошадиных сил обладает внушительным крутящим моментом 320 Нм, доступным уже с 1750 об/мин. Двигатель разработан совместно с концерном PSA Peugeot Citroen и на сегодняшний день устанавливается на множество моделей Ford, Peugeot, Citroen и Volvo.

Коробок передач для Ford Focus III предусмотрено две: пятиступенчатая «механика» и шестиступенчатая преселективная PowerShift. Последняя разработана фирмой Getrag и представляет собой роботизированную трансмиссию с парой «сухих» сцеплений. Причём, «робот» для двигателя 1.6 и 2.0 немного различается, в зависимости от перевариваемого крутящего момента.

Стоимость обслуживания

На Ford Focus III распространяется гарантия 3 года или 100 000 км пробега. Обслуживание необходимо проводить каждые 15 000 км или год с момента покупки. Средняя стоимость планового ТО не зависит от пробега и для бензинового двигателя составляет 7 990 рублей, для дизельного – 9 290 рублей.