Новый Focus уже не новость не только для Европы, но и для России, куда любая локализованная машина по сложившейся традиции приходит с полугодовым опозданием. Но в случае с Ford это хотя бы объяснимо: наши дороги не чета импортным, не говоря уж про бензин. Поэтому и Focus у нас полуамериканский…

А еще Focus в России почти всегда седан. Тенденции к «охетчбэкиванию» спроса появились лишь год назад. Маркетологи полагают, что они сохранятся и впредь (так как значительную часть покупателей «трехобъемников» «откусили» корейцы), но сие отнюдь не значит, что модель однозначно «просядет»… Но сейчас не об этом. Во-первых, первый полноценный год Focus III еще не отпахал и свой реальный потенциал должен продемонстрировать в новом, 2012-м. А во-вторых, повод вновь поговорить о третьей генерации выдался более чем весомый — недоступный доселе седан, да еще и с 2-литровым GDI.

Разумеется, атмосферным. Оснастить столь массовую модель европейским EcoBoost американцы посчитали предприятием слишком рискованным. А тут — вполне освоенный и известный подавляющему большинству сервисменов агрегат… Да-да, на российский Focus ставят старый 150-сильный Duratec, который обрел новые «мозги» и систему прямого впрыска. Что, как бы странно это ни звучало, машине только в плюс.

Европейские турбомоторы великолепны: эластичность, запас тяги… В принципе даже наш бензин умеют «переваривать» (снабженные ими S-Max, Galaxy и топовые Mondeo с задачей вполне справляются), так что минус у них только один — цена. Сомнительно, что средневзвешенный покупатель Focus легко вынул бы из бюджета лишнюю сотню тысяч за наддувный ДВС.

Драйва от «атмосферника», конечно, поменьше. Однако метаморфозы даром не прошли. Во-первых, американцы избавили «четверку» от хронического дефицита тяги на низах: мотор по-прежнему предпочитает средний и верхний диапазоны оборотов, но раскрутить его теперь куда легче. Во-вторых, он стал более оперативно откликаться на газ и четче реагировать на изменение положения педали. В общем, на выходе получился вполне пристойный и, подозреваю, совсем недорогой силовой агрегат, обеспечивающий седану вполне приемлемую по меркам класса динамику.

И все же главное достижение штатовских инженеров — «дружба» движка с двухдисковой PowerShift. Эта коробка отнюдь не идеальна и в сравнении с аналогичной DSG проигрывает по большинству параметров, особенно в вопросах выбора необходимой передачи и скорости переключения… Но она на порядок лучше прежнего «автомата» — как минимум оперативнее и мягче… И приятнее. Во всяком случае, под нее не нужно подстраиваться.

А еще у Focus нормальная, плотно сбитая подвеска, качественно работающая практически на любом асфальте. Впрочем, об этом мы писали уже не единожды. Как, собственно, и о дизайне, и о качестве исполнения.

Что в машине плохого — так это багажник. Увы, но модель разрабатывали в расчете на нормальный сервис, так что запасного колеса в Focus не должно было быть в принципе, только ремкомплект. Но у нас оно есть, а это значит, что подпол «съедает» добрую треть полезного объема. То есть в распоряжении водителя остается широкий, относительно глубокий отсек высотой порядка 40 (!) сантиметров. Для чемодана сойдет, но что-то более габаритное придется запихивать в салон. Впрочем, это единственная наследственная «болячка» нового Focus, от остальных он вроде бы избавился, что не может не радовать.

Технические характеристики:

Ford Focus sedan

Габариты (мм) 4534x1823x1484

Колесная база (мм) 2648

Дорожный просвет (мм) 150

Масса (кг) 1348

Объем багажника (л) 372

Раб. объем двигателя (см3) 1999

Макс. мощность (л.с.) 150

Макс. крутящий момент (Нм) 202

Макс. скорость (км/ч) 202

Разгон 0–100 км/ч (с) 9,4

Ср. расход топлива (л/100 км) 6,4

Цена (руб.) от 749 500