

## FORD FOCUS II

*Седан Ford Focus II, двигатель бензиновый 2,0 литра, 145 л.с., 5-ст. МКП, комплектация Trend плюс опции. Выпуск — 2007 г. Приобретен в декабре 2007 г. Пробег при покупке — 5 км., на момент написания материала — 37000 км. Цена — 511 тыс. руб.*

**ВАСИЛИЙ ЛАРИН**



*Водительский стаж — 13 лет. Рост — 175 см. Первый автомобиль — Nissan Sunny 1990 г.в.*



# БЕЗ ФОКУСОВ, НО С РЕБУСАМИ

Как-то и не предполагалось, что на 36-37 тысячах пробега разработанный в Европе автомобиль, пусть и доработанный в России, начнет изводить какими-то проблемами. Он и не изводит, хотя есть кое-какие замечания!

Барометром здоровья обычно выступает расход топлива — если он остается в пределах нормы, то можно не беспокоиться. Но недавно на трассе в нормальном скоростном режиме (не выше 120 в основном) компьютер показал 7 литров, хотя раньше укладывался в 6,0-6,4 литра. Было это после смены резины на зимнюю и при загруженной машине. Но с морозами ниже 30 чисто городской расход фиксировался в 11-11,3 литра, что даже меньше, чем в первый год эксплуатации.

В общем, «игра» с топливом неоднозначная, возможно связанная с нестабильным качеством заливаемого бензина (на «Крайсе»), хотя ближе к 40 тысячам могут влиять и работоспособность свечей еще конвейерной установки, и общее состояние топливной системы, которую к этому моменту для профилактики обычно рекомендуют почистить на аппарате, а заодно сменить топливный фильтр. Ничего этого еще не делалось — никак не хочется расставаться с ощущением обладания новой иномаркой, так бы и ездил до 100-150 тысяч км...

Двигатель в принципе работает нормально — не троеит, не глохнет, обороты не плавают, даже известная для владель-



*Под капотом все без изменения за исключением посторонних шумов со стороны навесного оборудования*

цев Focus проблема необходимости повторного пуска давно о себе не напоминает. Разве что сразу после запуска на морозе бывают пропуски вспышки в каком-то цилиндре. И все же в очередное, уже третье по счету ТО думаю обойтись стандартной заменой моторного масла и основного «пакета» фильтров. Кстати, расхода масла не наблюдается. Но вот что сейчас беспокоит в двигателе — это шум в навесном. Привод ГРМ здесь цепной, о нем можно не думать, но после 30 тысяч что-то из вспомогательных механизмов периодически стало так неприятно тарыхтеть.

Излишний шум стал исходить и салон, причем это характерно для теплого периода. Если в первый год сверчок доносился только из водительской двери при открытом окне, то за последнее лето он вдруг размножился — поскрипывания иногда слышны со стороны переднего пассажира и где-то сзади. После запуска двигателя, когда отпускаешь педаль сцепления, начинается что-то тихонько «шуршать», может выжимной подшипник.



*Салон остается в состоянии нового, хотя за истекший год в нем участились случаи поскрипывания*

Но это явление было с начала эксплуатации и пока не прогрессирует. Зато нет посторонних звуков из рулевого и подвески, и это более важно, чем тишина того же салона.

Снаружи потери за последний год незначительные, и если мелкая трещинка на лобовом и скол краски до грунта на кромке капота можно списать на «тяжелые условия», то отогнутый край подкрылка, видимо, связан с недостатком конструкции или сборки. Дело в том, что задние подкрылки сделаны не из пластика, а из какого-то мягкого ворсистого материала. В принципе, в угоду изоляции и лучшего брызгогашения это оправдано, но края такого подкрылка, как оказалось, могут отто-

пыриваться, чем сразу нарушают всю внешнюю эстетику. А с началом этой зимы стал заедать язычок замка лючка бака — с чего вдруг?

Есть непонимание и более глобального масштаба. Почему европейские автопроизводители и для российского рынка оставляют двигатели с «заточкой» под Евро4, когда кругом бензин в лучшем случае Евро3, удивление вызывает давно. А Ford к тому же, выпуская машины у нас, еще и сохранил требование использовать специальное энергосберегающее масло SAE 5W-30 с категорией качества ACEA A1/B1 и фирменной спецификацией. Инструкции допускает и другие категории по вязкости и качеству, но с «намеком», что двигатель в этом случае может работать хуже. А ведь Focus — это не Maybach. Это демократичный автомобиль, и в вопросах использования масел для двигателя компания могла бы принять куда более универсальное решение, как у того же VW. А если бы и бензин официально допускался 92-й (предписан не менее чем 95-й), так вообще цены бы им не было.

И все же в целом Focus, во всяком случае с 2,0-литровым двигателем и МКП — очень правильный автомобиль. Баланс управляемости, вместимости и комфорта (именно в таком порядке в моем рейтинге ценностей) у него один из лучших в классе. На нем приятно ездить, поэтому лично мне он пока не надоел.