



С момента, когда появился Ford Focus второго поколения, прошло почти 7 лет, а он до сих пор бьет рекорды популярности среди новых автомобилей и дефицитен в секторе second hand. Оправдан ли такой успех или на Focus «работает зачетка» — репутация первого поколения — и оптимальные цены?

НЕ БЕЗ ФОКУСОВ

Focus II, появившийся осенью 2004 года, на нашем рынке получил **шесть бензиновых моторов и один дизель**. Последний, из серии Duratec, а также 1,6-литровый Duratec и 1,8-литровый Zetec — старые знакомые, доставшиеся от модели первого поколения. О дизеле ничего не скажем — не популярен. Но «бензинки» особых проблем не доставляют. Сложно как-то охарактеризовать и новый 1,6 Ti-VCT. Одно точно — он сложнее «базовой» версии за счет гидравлических фазовращателей на обоих распредвалах. Правда, в Интернете можно найти информацию о несрабатывающем вытягивающем реле стартера и о рано (5-15 тыс. км) начинающей течь гидроопоре (остальные при этом рвутся). К тому же встречаются упреки в потере мощности, что объясняется датчиком положения дроссельной заслонки. А 2,5-литровая вольвовская «турбопятерка», устанавливаемая на Focus ST, вообще эксклюзив.

Информации о двухлитровом двигателе больше. Опять же в сети можно найти рассказ о «братском кулаке» (правда, на Mazda3, но моторы идентичны). Но у Focus подобные случаи неизвестны. Скажем о другом, что также вызывает опасения. Например, о катализаторах, которые расположены рядом с выпускным коллектором. Когда они горят, их частички могут «засасываться» в цилиндры, что способно вылиться в капитальный ремонт. Так что в данном

случае горящий check engine, в том числе, указывающий на проблемы с бензином, может предвещать серьезные денежные вложения.

Двухлитровый двигатель (как и 1,8-литровый) после первого пуска глохнет, заводясь лишь со второго раза. Также для него характерна нестабильная работа на холостом ходу и рассогласованность педали газа с блоком дроссельной заслонки (то не едет при нажатии, то не вовремя подрывает). И свистящий на холодную обводной ролик приводного ремня. Правда, только у автомобилей после рестайлинга — его должны менять по гарантии на ролик старого образца. Как минимум, у дорестайлинговых Focus случаются сбои в работе штатной охранной системы — автомобиль не открывается либо не заводится, а потом «самоизлечивается». Трудно давать оценку цепи ГРМ и гидрокомпенсаторам, но, видимо, при хорошем масле ходят немало.

«Автомат» — старая коробка 4F27E образца 1998 года. Тупит, не согласовывая свою работу с двигателем, жестко переключается между 1 и 2 передачами, в режим kick down входит с жестким ударом и визжит сателлитами «планетарки» на первой ступени. То ли софт залит некорректный, то ли клапаны какие неправильно откалиброваны. Ездить можно. Хуже то, что часты выходы из строя селектора (порядка 2 тыс. руб.), датчиков оборотов (2500 и 700

рублей) и соленоидов регулятора давления (чуть более 4 тыс. руб.). Но и эти проблемы меркнут перед сторевшим барабанным reverse (8700 руб. фордовская деталь и 4300 руб. маздовская). А также перед уничтоженной планетарной передачей. Последняя, похоже, страдает от кушей системы охлаждения (которую, кстати, можно улучшить) и обходится тысяч в 20 рублей. За ремонт всей коробки придется заплатить около 30 тыс. руб. Насколько рано? Возможно, даже при пробеге до 100 тыс. км. И не только по конструктивным причинам — был случай, когда коробка сгорала от загустевшего в морозы Dexron. Якобы, ATF рассчитана на 30 с небольшим градусами. Focus не для эксплуатации в Сибири? Пока тот случай единственный.

Ходовая часть тоже не без интересных нюансов. Так, на «младших» моторах используется гидроусилитель руля, а на двухлитровом двигателе рабочую жидкость качает электрический насос. Но проблем последний не создает. Подвеска — McPherson спереди и многорычажка сзади — позаимствована у первого Focus. Однако все элементы пересмотрены в сторону усиления. Можно надеяться, что передний стабилизатор поперечной устойчивости не будет сдвигаться по втулкам в сторону, как на предшественнике. А задняя подвеска с тремя поперечными и одним продольным рычагами будет выхаживать гораздо более 100 тыс. км. И болты с гайками

перестанут, наконец, закисать. Жаль, что рано, на практически новых машинах, начинает стучать рулевая рейка, с чем придется мириться.

Как-то уживаться владельцы должны и с **электронными глюками**. К сказанному выше можно добавить долго горящие после выключения зажигания экраны бортового компьютера и магнитолы. Часто датчик топлива не отображает действительно значения. А двигатель страдает разного рода сбоями — то глохнет, то вводит режим «ограничения скорости», то никак не реагирует на добавления газа. Что-то лечится чистой дроссельной заслонкой, что-то — проверкой контактов. В иных случаях сервисмены разводят руками.

К сожалению, Focus лишь один из представителей своего времени, отвечающий требованиям экологии, жестко привязанный к электронике и остро реагирующий на неполадки софта. Теперь с ностальгией вспоминаются те времена, когда инженеры Ford говорили о том, что специально для России перенастраивали систему первого Focus под 92-й бензин. Сейчас наша страна, видимо, воспринимается вполне цивилизованной, а эксплуатация в ней, по мнению западных конструкторов, не подразумевает адаптации.

Максим МАРКИН
Фото автора
Технические консультации:
СТО «Технопарк»

ЭКСПРЕСС-ТЕСТ



Качественные материалы, удобная посадка, дизайн, который должен устраивать всех. Жаль, что передняя панель уже «заговорила»



145 сил не бог весть какая мощность, но, благодаря ее правильной реализации, автомобиль воспринимается достаточно динамичным

За годы выпуска Focus собрал немало призовых мест в сравнительных тестах и никогда не примерял роль аутсайдера. К таким оценкам присоединяемся и мы. В нашем понимании Ford, если и не идеальный, то добротный автомобиль. Правда, двухлитровый и с «механикой».

АДАПТАЦИЯ



Непонятно почему Ford упорно оставляет столь неудобный принцип открывания капота — вынь ключ из замка да потом еще не забудь вернуть эмблему на место. Или последняя — одна из статей доходов?

Focus, пожалуй, та золотая середина, которая устраивает большую часть потребителей. Об этом говорят и продажи, и его внешность, комплектация, характеристики. Не выскочка — классический, если можно так выразиться, представитель С-класса.

Хотя в салоне налицо все стремления казаться автомобилем сегментом выше — псевдо-алюминий и такое же «дерево», приборы под классику и дизайн экстравагантных экспериментов. Материалы мягкие, сидеть удобно, однако панель может поскрипывать. Простор на диване по классу



Приборы хорошо читаются, но красный экранчик борткомпьютера в дальней поездке утомляет

далеко не показательный, зато багажник один из самых вместительных.

Причем «грузовая» направленность в Focus не ущербна по другой основной составляющей — подвеске. Как минимум, с частичной загрузкой она не теряет демпфирующих качеств. А с «базовым» колесным размером 195/65-15 Ford остается мягким на ходу там, где стойки других одноклассников уже срабатывают до отбойников. С этими же шинами он еще и выше большинства конкурентов по клиренсу (хотя информация по нему разная). И все это никак не влияет на управляемость, которая обеспечивается острым рулем с изменяемым усилием и «всеядной» настройкой подвески.

Акустический комфорт не на высоте — и шины шумят, и камешки в арках, и двигатель на низах тарахтит. Благо, мотора с не самой высокой литровой мощностью хватает практически всегда, но с некоторыми нюансами. С низких оборотов он тянет не очень охотно, требуя частой смены передач — отношения «коротковаты». К тому же педаль сцепления излишне упругая. А «автомат» не панacea. Искушенных водителей он не обрадует некорректной работой. Впрочем, ни та, ни другая коробки не портят общего положительного впечатления. Главное, что Focus, как никакой другой одноклассник, отвечает российским условиям эксплуатации.



Старый «автомат» (появился в 1998-м, но конструктивно он старше) устанавливается на 1,6- и 2,0-литровые версии. Одно из слабых мест Focus!



Управление второстепенными функциями осложнено из-за мелких клавиш. Отделка под дерево — на любителя



ИСТОРИЯ МОДЕЛИ



Первый Escort (1967-1975 гг.) выпускался как двух- и четырехдверный седан, трехдверный универсал и фургон

ПАДЕНИЯ И ВЗЛЕТЫ

Имени Focus всего 13 лет, но фордовскому С-классу более четырех десятилетий.

Безусловно, с этим названием концерн открыл новую страницу своей истории. Современные агрегаты, дизайн в стиле New Edge, иные претензии на конкуренцию в сегменте. Наконец, захват рынка в России: массовой популярности Ford добился у нас именно под именем Focus.

А Escort мы узнали лишь по четвертому поколению, которое выпускалось по тем временам непозволительно долго (с 1990 по 2000 гг.) и завозилось, в том числе, с белорусского сборочного предприятия. Тот «Фордик», только в ходе рестайлинга получивший современные моторы и обычные сейчас элементы комплектации, уже не встретишь на дорогах — не выдержал конкуренции в надежности. Для компании же это поколение стало ассоциироваться с закатом популярности Escort. А как все хорошо начиналось.

Ведь первый Escort (1967-1975 гг.) разошелся более чем двухмиллионным тиражом. Причем задняя подвеска в составе цельной балки и рессор не воспринималась тогда архаичной. Более того, Ford предлагал настоящий hi tech — реечный рулевой механизм и трехступенчатый «автомат».

Это позже — в 1975-м — ситуация стала меняться. Кузов-то был новым, но вся техническая начинка прежней (благо, двигателей было несколько). В 1980 году фордовцы не наступили на те же грабли. Escort получил передний привод, заднюю независимую подвеску, а его моторы — наконец-то верхневальный механизм ГРМ. Как и прежде, выпускался универсал, двух- и четырехдверные седаны, а также, впервые, кабриолет. За все 10 лет модель не пользовалась бешеным успехом, но продажи были стабильными. И только отсутствие революции в четвертом поколении испортило былые успехи.

Сейчас в Ford учли ошибки прошлых лет. Новый Focus, продажи которого начнутся в ближайшее время, дитя времени, если не сказать больше. Есть уже и непосредственный впрыск, и турбонаддув, и робот, ранее в России не предлагавшийся. И, самое основное, масса электронных систем, по количеству которых Focus далеко обгоняет одноклассников.

Кстати, несмотря на все перипетии истории, Ford объединяет одно. У Focus, лишь недавно покинувшего раллийные трассы, славные предки. Один из них — 220-сильный Escort RS Cosworth. За его рулем в группе А победы себе добывали такие легенды ралли как Франсуа Делякур, Мики Биазон, Ари Ватанен, Юха Канкунен, Карлос Сайнс, Армин Шварц, Томми Мякинен. И нынешний шеф раллийного отделения Ford Малькольм Уилсон.



Наши легенды — это GT-Four, Evo да WRX STi. А в Европе среди ценителей ралли популярностью до сих пор пользуется Escort RS Cosworth



Третий Escort — это передний привод, задняя независимая подвеска и новые моторы. Впервые появился кабриолет

ЦЕНЫ НА РЫНКЕ

ЦЕНОВОЙ РАЗБРОС

Популярность среди дилерского предложения сказывается и на распространенности при вторичных продажах — выбор богатый.

Правда, среди Focus практически не встречается 1,4-литровых модификаций. Но не велика потеря. А модели с моторами 1,6, 1,8 и 2,0 литра попадают в равных пропорциях. О ценах того же не скажешь!

Речь идет даже не о стоимости, которую продавец назначает, исходя из объема двигателя. В конце концов, есть еще уровень оснащения (в основном не бедный) и, в первую очередь, дополнительные пакеты опций, значительно влияющие на цену. Но дело и в ситуации на рынке. Отсутствие б/у автомобилей из Японии, очереди в дилерских центрах — местную структуру second hand сейчас сложно назвать

стабильной и хотя бы как-то упорядоченной. Отсюда разброс в стоимости. Скажем, обычная цена Focus 2006 года чуть более 400 тысяч. Тем не менее, есть варианты за 500 тыс. руб. В то же время за меньшую сумму можно найти автомобили двумя годами младше. Хотя Focus 2008 года в среднем продаются за 560 тыс. руб.

Автомобили последних трех лет выпуска уже перешагивают 600-тысячную отметку. Но опять же, если поискать, то можно найти экземпляры на 50-100 тысяч дешевле.

ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ FORD FOCUS (2,0 л), руб.	
Наименование	Стоимость
Корпус дроссельной заслонки	16414
Датчик положения дроссельной заслонки	2560
Катушка зажигания	1085-3668
Сцепление (корзина + диск)	2518-11355
Амортизаторы пер./задн.	1962-4827/ 2680-4644
Пружина пер./задн.	2298-4300/3945
Рычаг передний нижний в сборе (шаровая опора нижняя)	1992-7397
Крышка капота	4304-12127
Крыло переднее	1927-4841
Фара	10167
Фонарь	1257-1819

Вопреки бытующему мнению о дороговизне обслуживания новых автомобилей, Focus — настоящая «народная» иномарка. С исконно отечественной продукцией сравнение, конечно, некорректно, однако с Toyota С-класса — запросто. Мы не говорим о ремонте двигателя, но восстановление «автомата», например, ничуть не дороже, чем у островного second hand. Та же ситуация с обслуживанием (фильтры, жидкости, комплект ГРМ) и обновлением подвески. Хотя по последней есть варианты. Все-таки оригинальные запчасти сравнительно недешевы. Зато по большинству позиций имеется альтернатива от известных европейских производителей. А по кузовным панелям свою лепту вносит Китай.

Беспокоиться стоит разве что за электронику, которая у Focus в группе риска и оценивается в значительные суммы

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
КУЗОВ	
Количество мест/дверей	4/4
Длина/ширина/высота, мм	4481/1839/1497
Колесная база, мм	2640
Колеса спереди/сзади, мм	1535/1531
Клиренс, мм	133
Снаряженная масса, кг	1270
Полная масса, кг	1820
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип, расположение	Бензиновый, рядный четырехцилиндровый, спереди поперечно
Рабочий объем, куб. см	1999
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	87,5/83,1
Степень сжатия	10,8
Количество клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с. при об/мин	145/6000
Крутящий момент, Нм при об/мин	185/4500
ТРАНСМИССИЯ	
Тип	Механическая, 5-ступенчатая
Привод	Передний
ПОДВЕСКА	
Передняя	McPherson
Задняя	Многорычажная
ТОРМОЗА	
Спереди	Дисковые, вентилируемые
Сзади	Дисковые
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Максимальная скорость, км/ч	193
Время разгона до 100 км/ч, с	9,2
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 КМ	
Город/трасса/средний	9,8/5,4/7,1
Объем топливного бака, л	55