

ЭЛЕМЕНТАРНЫЙ ФОКУС



Базовые модификации («пустышки») наиболее популярных автомобилей российского авторынга никогда не были массовыми. И причина этого — не только маркетинговые ограничения на производство и продажи таких версий, но и их небогатое оснащение, ярким примером чему была предыдущая генерация Ford Focus: 1,4-литровый двигатель и сверхскромное оснащение перевешивали привлекательность доступных цен. Новый Ford Focus в базовом исполнении Ambiente также недорог — от 499 тысяч рублей. И, как и предыдущее поколение, крайне редкий гость в дилерских центрах. Тем интереснее было познакомиться именно с таким вариантом Focus, который на поверку оказался не таким уж и «голым» королем. В списке оснащения здесь не только регулировка рулевого колеса по высоте и вылету, фронтальные подушки безопасности водителя и переднего пассажира, полноразмерное запасное колесо, центральный замок с дистанционным запирающим устройством и окрашенные в цвет кузова наружные зеркала с повторителями поворотов, но и их электропривод, ABS, передние электростеклоподъемники, складываемое по частям заднее сиденье и ряд других, не менее приятных для базовой машины опций. Плюс — вполне достаточный и для более дорогих вариантов 1,6-литровый 105-сильный двигатель, сочетающийся с 5-ступенчатой МКП. А за доплату можно получить неплохую аудиосистему с USB-разъемом, и даже систему динамической стабилизации ESP с боковыми подушками безопасности.

Впрочем, попавший к нам на тест Focus был оснащен скромнее: из дополнительного оборудования у него были только кондиционер и цвет «металлик», что увеличило стоимость машины до 538 800 руб. Так что же представляет собой «рекламный» Ford Focus III, не отягощенный излишним оснащением?

БАЗОВЫЕ ЦЕННОСТИ

Мое первое знакомство с третьим Фокусом в дилерском центре закончилось неприятно: вылезая с места водителя, я сильно зашиб колено о выступающий выключатель света фар. А новая встреча выявила еще пару нюансов эргономики, заставляющих привыкать к машине: это и специфическая обзорность, вызванная сильно наклоненными стойками лобового стекла, и непривычно высоко расположенный рычаг коробки передач, и руль, также любящий верхние положения (иначе он перекроет верхний сектор приборной панели)...

Впрочем, ко всему этому привыкаешь быстро, после чего приходит черед удивления: и это — базовая версия? Препятствие Фокус в базе был в буквальном смысле пуст и по-настоящему бюджетен. Но эта машина, с опциональным кондиционером, вполне самодостаточна. Нет музыки? Зато есть выбор, что поставить. А на черную пустоту консоли можно, по примеру владельца данного автомобиля, нанести какую-нибудь яркую картинку-аппликацию! А главное, здесь отличное шасси, не испорченное настройками для наших «дорог», и дарящее ощущение действительно качественного и даже в чем-то солидного автомобиля: за асфальт Фокус держится с приятной упругостью, не досаждая ни тряской, ни раскачкой, ни даже шумом. Да и возможностей скромного, казалось бы, мотора хватает не только в городе, но и на трассе. В результате поездка превратилась в настоящее удовольствие от управления автомобилем без лишней электроники и утяжеляющих опций комфорта. И жаль, что таких Фокусов будут делать немного: машина-то хорошая, даром что «база»...

Алексей СТЕПАНОВ,
водительский стаж 15 лет, ездит на SkodaRoomster

ЭКСПЕРИМЕНТЫ С АГРЕССИЕЙ

Форд в очередной раз показал фокус с Focus, сделав его весьма агрессивным внешне. И снова клыки переднего бампера, точно скопированные с Audi. Теперь их будут ставить все производители? Видимо, чтобы было удобнее парковаться к высоким бордюрам. А на корме фары, наползающие на крылья, отдаленно напоминают Volvo C30. Но в целом новый дизайн Focus мне кажется интересным.

Выдуманная агрессия продолжается и в салоне. Человеку с клаустрофобией лучше не садиться на место переднего пассажира, а то панель зрительно вот-вот задавит. Да и сзади места совсем немного. Зато даже в самой доступной комплектации приборы красивые и информативны. Как и у всех нынче, спидометр издевательски размечен до 240 км/ч. Плюс — на дисплее отображаются «советы», когда лучше переключить передачу. И зачем-то сделали индикатор скользкой дороги, который горит красным светом все время, когда на улице отрицательная температура. Лично я не люблю лишние лампочки на панели, да еще и красные: ощущение, будто что-то не так с машиной. Лучше бы вместо этого сделали часы.

С посадкой и эргономикой проблем нет: все удобно, кроме фирменного управления светом, включаемым барашком, и выступающего в салон так, что его можно зацепить коленом при посадке.

На ходу автомобиль не вызывает никаких эмоций: все именно так, как и ожидаешь — надежная управляемость, отличные тормоза, старая добрая механика. И пусть с довольно большими ходами — зато не промахнешься передаточной. В городе мотора хватает, но на трассе он оказался совсем чахлым. Расход, с преобладанием трассы, составляет чуть менее 8 литров: не рекордно, но приемлемо. Однако даже в базе идут 16-дюймовые колеса, которые не дадут сэкономить при покупке хорошей зимней резины. Не хотят нынче производители доводить до совершенства и подвески, оставляя это низкопрофильным шинам: впопору сказать спасибо, что все еще верны многорычажке сзади, вместо вездесущей балки.

Что в итоге? Не самый дешевый, не самый быстрый, не самый экономичный и не самый практичный, но красивый, приятный в салоне и удобный на ходу — это ли не оптимально для города?

Артем АГЕЕНКО,
водительский стаж 6 лет,
ездит на Honda Civic Type-R



Даже в базовом исполнении интерьер производит хорошее впечатление своими качествами — несмотря на радикально-черный антураж с большими пустотами там, где на дорогих версиях находятся аудиосистемы и мультимедийные мониторы



Приборная панель — образец стиля и удобства восприятия информации. Но опущенный руль может перекрыть ее верхнюю часть



Птичка, а также серебристая отделка консоли — креатив владельца этого Focus: в штатном исполнении вся консоль оформлена черным

БЕСКОМПРОМИСНЫЙ КОМПРОМИСС

Можно ли купить бескомпромиссный автомобиль за 500 тыс. руб.? После недавних тестов бюджетных авто типа Chevrolet Spark и Renault Logan мне казалось — нет. И покупателю, имеющему в кармане такую сумму, но с большими, чем «бюджет» запросами, придется по-прежнему идти на рынок — за секунд-хэнд. Но вот знакомство с Ford Focus III вновь вселило оптимизм.

Внешне Focus выглядит не то что не бюджетно — по крайней мере, в моем любимом кузове хэтчбек даже респектабельно. Внешность и интерьер вообще эстетские, чем, собственно, автомобиль и отличался с самого первого поколения. И качество изготовления кузовных и внутренних элементов — не притерешься. Несмотря на некоторую экстравагантность, панель приборов удобна и функциональна. Предварительный осмотр выявил только одно но — стесненность как на передних, так и на задних сиденьях — в С-классе есть и более «просторные» салоны.

И все же главное — как автомобиль едет. Из тех автомобилей, что были у нас на тесте в средней ценовой нише, ходовые повадки «Фокуса», пожалуй, лучшие. Главное: автомобиль надежен и прогнозируем на скоростях выше 90 км/час (в том числе и при маневрировании), а энергоемкая подвеска позволяет практически не замечать наших колдобин. Лично мне даже не хватило возможностей трансмиссии — автомобиль так быстро и уверенно добирается до «верха», что хочется перейти на шестую передачу (она есть на топовых версиях). Но это чисто динамические ощущения — шумоизоляция авто также на высоте.

Из автомобилями С-класса, на которых мне доводилось ездить на редакционных тестах и в прокате, для меня Focus пока что лучший. Правда, за реальный автомобиль платить придется куда больше, чем за тот, что был у нас на тесте — почему-то «рекламные» машины (т.е. в базовой комплектации) в продажу почти не поступают.

Ефим НЕЗВАННЫЙ,
водительский стаж 18 лет,
ездит на Mazda CX7





Один из примеров экономии: вместо потолочных ручек в задней части салона предлагаются только крючки для одежды



Трехточечные ремни безопасности и подголовники для всех трех задних пассажиров в базовых версиях встречаются редко



Распашные стеклоочистители обеспечивают превосходную обзорность в непогоду, однако стоимость таких длинных щеток будет высокой



Задний диван можно сложить и по частям, но получившийся грузовой отсек портит высокий уровень пола багажника, обусловленный наличием в нем полноразмерной запаски



В отделке дверей даже в базовой версии есть тканевые вставки, а сигнальные светоотражатели обезопасят выход водителя из машины в темноте



Даже сзади между подушкой дивана и дверями нашлось место для небольших лотков-карманов, куда можно сложить какую-нибудь мелочь



Регулятор управления светом расположен слишком близко к левой коленке водителя, а его наклон несколько затрудняет восприятие информации о включенном режиме света фар



В задних дверях есть удобная ручка и даже небольшой карман. А ручные стеклоподъемники встречаются и на более дорогих версиях. Зато стекло опускается почти полностью



Бензобак не имеет отдельной пробки: ее роль исполняют клапан в горловине и внешняя крышка, запираемая вместе с дверями центральным замком



На тоннеле между передними креслами нашлось место розетке прикуривателя, монетнице, двум подстаканникам и отсеку для перчаток — неплохо для базовой версии!



Оригинальная форма задних фонарей — одна из самых ярких черт дизайна нового Focus, делающая его узнаваемым не только спереди, но и сзади



Бардачок глубокий и широкий, но бумаги формата А4 помещаются там только тогда, а крышка при открытии упирается в ноги пассажира

АВТОПРОЛЕТАРИАТ

Была такая старая добрая поговорка: «Honda — стилинга, Toyota — работяга». Проецируя ее на современный рынок новых автомобилей, я бы на место «работяги» поставила-таки Ford. Тому подтверждение не только цена самого популярного Focus, но и объемы его продаж, в том числе — корпоративных. Однако после знакомства с новеньким FF III, фордовцам хочется сделать реверанс: при сохранении баланса цены и набора технических данных, они прибавили в качестве (по крайней мере, отделки), богатстве оснащения, комфорте и стиле — безликим обмылком, коего напомнимал Focus раньше, этот хэтч уже точно не назовешь.

Автомобиль мне однозначно понравился: хорошо настроенной, устойчивой на дороге подвеской с неплохими показателями энергоемкости, информативной, достаточно острой в условиях города рулежкой, отличной для данного класса шумоизоляцией (автомобиль действительно намного тише многих своих коллег по гольф-сегменту) и очень «сбитым» сочетанием резвого, отзывчивого, «заводного» мотора и 5-ступенчатой МКПП, с четкими ходами удобного рычага, нужной длиной кулисы и адекватным сцеплением. Сочетание мотора и коробки действительно очень «вкусное»: по динамике вполне могу сопоставить со своим 2,5-литровым Mark II на туповатеньком автомате. Машина отзывчива к газу и дает неплохой запас мощности для совершения обгона (благо, опять же, что здесь МКПП).

Но и деготь в этой бочке есть: для меня обзорность по сторонам оказалась просто никакой. Возможно, это следствие слишком близкой к рулю посадки. Возможно, концептуальный недостаток машины (хотя в отзывах жалоб на обзорность не встречалось). Тем не менее, при выезде с объездной аэропорта на Байкальский тракт, оказалось, что, имея пассажиров в салоне, справа я не вижу вообще ничего. К тому же стойки лобового достаточно широки, что, по отзывам владельца, еще и усугубляется в грязную погоду работой дворников — до стойки они стекло не прочищают, оставляя полосу грязи. Еще из недостатков — широкий порог, к которому тоже придется привыкнуть, чтобы не пачкать одежду при каждом выходе из машины. И своеобразное эргономическое решение в плане расположения ручек над дверьми: почему-то эти самые ручки предложили только в передней части салона. Причем, водителю тоже. А вот задним пассажирам вместо них выдали крючки для вещей.

Впрочем, для меня все это оказалось мелочами по сравнению с преимуществами — честный автомобиль, в хорошей «упаковке» за адекватную цену. Посмотрим, как он проявит себя в эксплуатации, а пока однозначно помещаем его в списке автомобилей на скорую замену имеющемуся в семье на самое первое место.

Наталья НОВИКОВА,
водительский стаж 10 лет, ездит на Toyota Mark II

КАЧЕСТВЕННАЯ АЛЬТЕРНАТИВА

«Пустой» Focus? Такой был еще в первом поколении, однако на практике с ним удалось познакомиться только сейчас.

Стоит ли его сравнивать с бюджетными Logan и Polo? Ведь и Renault, и Volkswagen только в минимальных комплектациях недороги. А те их уровни оснащения, что предлагаются в районе пятиста тысяч, сравнимы с Focus Ambiente.

Но, честно говоря, не хочется здесь отталкиваться только от комплектации. В конце концов, в этом Focus есть все мне необходимое, за исключением разве что «музыки». И, в первую очередь — ощущение полноценного автомобиля. Все-таки Logan и Polo, обладая некоторыми достоинствами, другими качествами напоминают о своей ориентации на рынки третьих стран. Focus же не расстраивает консервными дверными звонками, разболтанным приводом рычага коробки, и ватным — сцепления. Над скетчами его внешности и интерьера не спали дизайнеры. А остальных разработчиков не душили экономией на шумоизоляции и салонных материалах.

Двигатель неплохо вытягивает снизу, хотя на оборотах выше средних в салон пробивается его бесцветное нытье. Подвеска, иногда на скорости допуская вертикальные ускорения, хорошо изолирует от неровностей всех калибров. Причем 105 сил и настроен ходовой вполне достаточно для активной езды по прямым и атаке связок поворотов. В общем, укладываться в небольшой бюджет можно по-разному.

Максим МАРКИН,
водительский стаж 15 лет, ездит на Toyota Mark II

ТРЕТЬЕМУ ЧТО ПОПАЛО НЕ НАЛИВАТЬ!

Выглядит свежо и современно, хотя в его пропорциях и линиях не так уж много интересного для претендента лидировать в своем классе. Можно, конечно, «поскулить» насчет стилистого выражения и даже практичности нового дизайна, хотя для тех, кто впервые станет покупателем Focus, это мало что значит.

Более важно отметить, что по ходовым качествам автомобиль остался на привычном для себя уровне — оптимальный баланс между управляемостью и комфортом. Особенно приятно, что даже базовый двигатель для городских условий выглядит вполне динамичным и тяговитым. Настройки педалей хороши, особенно тормоза, но, опять же, в МКП не удалось узреть прогресса, а рулевое с чистой электрикой потеряло живую информативность в околонулевой зоне. Характерно также, что новая модель вопреки тенденциям не стала обольщать народ большей вместимостью, а сосредоточилась на ходовых качествах, безопасности и базовом оснащении. В целом новый Focus достоин быть заменой второму.

Но во всех передовых автомобилях и новом Focus в том числе меня тревожит одна вещь — это соответствие нашему топливу. Первый «Фокус» мог работать на бензине уровня Евро2, а третьему уже подавай Евро5! Где такой взять у нас при нынешнем нигилизме топливного рынка? В лучшем случае можно рассчитывать на Евро3. А что случится с двигателем даже в гарантийный период, дилер, получается, может сразу отмахнуться — вы, батенька, не то заливали. Весьма странная политика.

Василий ЛАРИН,
водительский стаж 13 лет, ездит на Ford Focus II

САМОДОСТАТОЧНЫЙ

Вы помните простой, лишённый всякого налёта на эlegantность, Focus первого поколения? Ведь это был категорически непрезентабельный автомобиль, зауряднее которого лишь наша «Классика». Уже потом обогородившее внешне обновление модели родило нынешний высокий потребительский интерес к этому честному служаке. И вот теперь, на «третьем», дизайнеры оторвались по полной.

В облике FFIII, кажется, нет начала и конца, весь он — словно цельный кусок пластилина, которому умелые руки мастера придали современные, весьма «вкусные» очертания. Тем временем другой, чуть более экстравагантный «отец» Focus взялся за его интерьер, явив в итоге нечто сумбурное, но вполне комфортное. Нет, конечно, FFIII не апофеоз дизайнерского и инженерного гения, однако в свои базовые полмиллиона укладывается легко. Две подушки безопасности, различные регулировки руля и водительского сиденья, и множество менее значимых деталей — за всё это не нужно переплачивать. Что, согласитесь, делает Focus честь и обеспечивает должный успех у «своего» потребителя.

Вышеперечисленное, разумеется, добавляет Focus момента, которого лично мне во время теста в городской сутолоке не хватало. Жмёшь на педаль и кажется, что ещё должен оставаться запас тяги, но нет, не помогает даже переключение на пониженную — Focus просто не едет. Только не надо упрекать меня в предвзятости — мол, пересела тут с турбового авто и ищет мощность там, где она не подразумевается как класс. Нет, я вполне отдаю себе отчёт и не жду сверхвозможностей от 105-сильного современного гражданского мотора. Однако его «задушенность» почти осязаема. Зато исключительно порадовала коробка передач — до того мягкие и чёткие переключения, всю прелесть которых по достоинству способен оценить, пожалуй, разве что водитель отечественного или спортивного автомобиля. Отдельного внимания заслуживают тормоза. Нажатие соответствующей педали скорее даже не торможение в чистом виде, это настоящий выброс якоря, который в силах застопорить и более динамичный автомобиль. Ну а подвеска, в сущности обычный McPherson и многорычажка, приносит удовольствие плавностью хода, отсутствием излишней раскочки и тихой отработкой неровностей.

Было бы крайне интересно сравнить хит российских продаж с другими популярными новинками: Hyundai i30 и Volkswagen Golf, выживив их + и — «лицом к лицу». Ну а пока в ответ на вопросы по возвращению с теста «Ну как?..» можно только пожать плечами «Это всего лишь Focus, хоть и третий».

Юлия БАБАК,
водительский стаж 8 лет, ездит на Subaru Impreza WRX



Под капотом немало пластика (корпус воздушного фильтра, крышка аккумулятора, впускной коллектор...), но сам двигатель такого декора лишен

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ FORD FOCUS III AMBIENTE	
КУЗОВ	
Тип	Хэтчбек
Конструкция	Несущий
Количество мест/дверей	5/5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Бензиновый, Duratec Ti-VCT, с распределенным впрыском топлива
Расположение двигателя	Спереди поперечно
Кол-во и расположение цилиндров	4, рядное
Рабочий объем, куб.см	1596
Кол-во клапанов на цилиндр	4
Мощность, л.с./об.мин	105/6000
Крутящий момент, Nm/об.мин	150/4000-4500
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	Передний
Коробка передач	Механическая, 5-ступенчатая
ТОРМОЗА	
Тип	Гидравлические
Механизмы передние/задние	Дисковые вентилируемые/дисковые
ПОДВЕСКА	
Передняя	Независимая, пружинная, McPherson
Задняя	Независимая, пружинная, многорычажная
КОЛЕСА	
Диски	стальные, с декоративными колпаками
Шины	205/55 R16
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	4358/1823/1484
База, мм	2648
Клиренс, мм	140
Колея спереди/сзади, мм	1544/1559
Снаряженная масса, кг	1270
Полная масса, кг	1825
Объем топливного бака, л	55
Объем багажника, л	277-1062
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	187
Разгон до 100 км/ч, сек	12,3
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Городской режим	8,0
Загородный режим	4,7
Смешанный режим	5,9

