

ПРОСТОЙ РЕЦЕПТ



Сейчас Ford Fusion не ставит рекордов популярности. А еще недавно, в середине своей «карьеры», этот «сплав» (перевод названия с английского) хэтчбека В-класса и минивэна прочно занимал место в первой десятке соответствующего сегмента, уступая лишь откровенно бюджетным моделям. Да и, шутка ли, продержаться на рынке 9 лет! Впрочем, в секторе *second hand* Fusion по-прежнему пользуется неплохим спросом. Чтобы жить столь долгой жизнью, нужно обладать какими-то выдающимися качествами.

В сущности, непривычный классовый формат создать несложно. Достаточно водрузить просторный двухобъемный кузов на общую с хэтчбеком Fiesta платформу. Подкатить спереди подвеску McPherson, а сзади — полузависимую балку. И установить двигателя объемом 1,4 и 1,6 литра семейства Duratec. При этом, не используя никаких «технологий будущего», кроме, разве что, роботизированной коробки Durashift EST, которая шла в дополнение к традиционной 5-ступенчатой «механике» и 4-диапазонному «автомату». Означает ли это, что Fusion совсем не имеет проблем?

В основе обоих моторов — чугунный блок цилиндров с закрытой рубашкой охлаждения. Конструкция по нынешним меркам выглядит устаревшей, однако в сочетании с наличием ремонтных размеров у поршневой группы это обеспечивает двигателям неплохой ресурс и возможность восстановления.

Нет у них и каких-то мелких механических недостатков. Разве что возможна негерметичность патрубков системы охлаждения и самого радиатора, за чем стоит следить. Другое дело электроника или, точнее, ее привязка к качеству нашего топлива. Например, забитая сеточка топливного насоса в состоянии спровоцировать перегорание его моторчика. После 100 тыс. км или даже чуть раньше на чистоту этой детали нужно обращать внимание. А начиная тысяч с 50-ти или несколько позже, можно готовиться к чистке дроссельной заслонки или даже форсунок. Плавающие обороты на холостом ходу либо потеря тяги укажут, скорее всего, именно на загрязнение этих узлов. Благо, эти процедуры удастся выполнить едва ли не в любом сервисе или самостоятельно. А вот при замене ремня ГРМ лучше обращаться к квалифицированным специалистам. Дело в том, что шестерни коленвала и распределительных валов у этих «четверок» Duratec не имеют меток и шпонок. Соответственно, нужен опыт и специнструмент. Кстати, дилеры рекомендуют делать это через 120 тыс. км, а при обрыве ремня клапаны гнет. У привода же навесного оборудования отсутствует натяжитель. Тоже особенность, с которой знаком далеко не каждый автомеханик.

Награда за подобные нюансы — стабильные пуски при отрицательных температурах, незначительный расход топлива, отсутствие масляного аппетита.

Что любопытно, в отличие от старших моделей, на Fusion Ford использовал автоматическую трансмиссию Aisin модели 81-40LE. Информации по ней пока мало. Есть случаи пропадаания момента в положениях D и R. И появление шума, который издает, скорее всего, «планетарка». Вот, пожалуй, и все. Учитывая, что работает этот «автомат» с 1,6-литровым двигателем, от него можно ожидать большего ресурса, чем от других современных коробок Aisin. Но рассчитывать на полное отсутствие проблем не стоит — не таковы нынешние АКП этой японской фирмы. Да и стоимость ремонта или безшного агрегата будет значительной, особенно в сравнении с ценой самого Fusion.

Кое-какие болячки «робота» установлены, одна из них — гниющая проводка, расположенная за левым передним колесом и абсолютно открытая для обработки грязью, водой и дорожными химреагентами. Отсутствие хорошего контакта приводит к периодическим выключениям сцепления и, в конце концов, к обездвиживанию автомобиля. Лечится спайкой и

качественной изоляцией. Рано выходит из строя исполнительный механизм включения-выключения сцепления, который предлагается только в сборе (в Интернете можно найти варианты самостоятельного ремонта). Наконец, под вопросом ресурс самого сцепления. Не лучше ли выбрать обычную «механику», чья надежность будет определяться условиями эксплуатации, а не эфемерной погоней за экономией.

Вот в подвеске практически нет слабых мест. Только недорогие стойки стабилизатора поперечной устойчивости могут прожить не более 40 тыс. км. Конечно, не стоит забывать о том, что автомобильчик небольшой и, используя его грузовые возможности по максимуму, вы неизбежно приблизите необходимость восстановления подвески.

Но это, как и все вышеприведенное, согласитесь, не повод, чтобы отказываться от покупки Fusion. В свете последних технических революций он представляется чуть ли не идеальным вариантом для человека, которому нужен компактный автомобиль, но который не желает связываться с автомобилями, рассчитанными на развивающиеся рынки.

Максим МАРКИН
Фото автора

ЭКСПРЕСС-ТЕСТ

НЕ ОДНИМ ХОЗЯЙСТВОМ



Во второстепенных функциях разбираться нетрудно. Жаль только, что ручки, управляющие отопителем, расположены низко, и рычаг коробки мешает ими пользоваться



Ходы рычага, пожалуй, великоваты, а вот привод переключения передач имеет хорошую избирательность



Приборы, несмотря на радиальное расположение цифр, читаются хорошо. О температуре охлаждающей жидкости сообщает не лампочка — шкала



Сиденье довольно аморфное по рельефу, тем не менее, неплохо распределяет нагрузку

Считается, что подобные «городские каблучки» призваны удовлетворять только «хозяйственные» потребности. Если это и можно принять за правило, то Ford Fusion точно исключение из него.

Может быть, слегка длинноходный привод переключения передач и некоторая невесомость педали сцепления — вот и все, за что хочется укорить Fusion. В остальном даже без учета специфической семейной ориентации к автомобилю трудно придраться. На руле приятное обратное усилие, позволяющее точно идти по пологой дуге или ввинчиваться в крутые повороты. Высокая посадка на водительском месте никак не сочетается с вполне легковыми кренами. А барабанные сзади тормозные механизмы никоим образом не мешают управлять замедлением и не снижают интенсивность торможения. Двигатели также полностью поддерживают драйверское начало подвески.

Казалось бы, 80 и 100 л.с., соответственно, уже далеки от современных мощностных показателей. Отсутствие же системы изменения фаз просто обязано сказаться на тяговитости во всем диапазоне оборотов. Но в очередной раз на примере Duratec убеждаешься, что для приятного управления разгоном мотор вовсе не должен иметь самые развитые технологии. Оба двигателя хорошо поддерживают «низовые» режимы, не зря до средних оборотов звуковое сопровождение похоже на дизельное. Однако и крутятся охотно, причем с приятными нотками в голосе. Также плюс, поскольку передаточные числа «механики» подобраны так, что на 100 км/ч — уже 3000 об/мин. Кстати, 1400-кубовая версия в сравнении с



От большинства одноклассников Fusion отличается интерьером. Передняя панель выполнена в строгом стиле и из качественного мягкого материала. Обычно приходится видеть нечто легкомысленное, жесткое и, кстати, дурно пахнущее

более объемной вовсе не ущербна. Особенно, если Fusion 1,4 с МКП, а верхняя модификация оснащена «автоматом». «Робот» же выбирать не стоит — намучается. Не способен Durashift (как и большинство его аналогов от других производителей) сочетать в себе комфортную услужливость АКП и оперативность «механики».

Комфорт не столь однозначен. Активная езда по грунтовке — все-таки надругательство над городской сущностью Fusion. Тем не менее, асфальтовое или ледяное «бездорожье» он преодолевает стойчески — энергоемкости и мягкости подвески в этом случае вполне хватает. Хотя перед пологими неровностями темп лучше сбрасывать — раскачивает. И, пожалуй, долго не передвигаться на скоростях выше 100 км/ч — утомляют аэродинамические шумы и от шин.

Наверняка, устанут от долгого сидения и задние пассажиры. При достаточном запасе пространства

имное расположение спинки и подушки дивана не очень удобное. К тому же сиденью не хватает «рельефа». Та же ситуация и с водительским креслом. Впрочем, здесь это почему-то не столь утомительно. И в целом посадка за рулем кажется приемлемой. Кроме того, обод руля оптимален по сечению, приборы легко читаемы, а штатная магнитола не пугает количеством кнопок. Только блок управления климатом хочется передвинуть выше — особенно при механической коробке оперировать им сложно. В общем-то, мелочь, которая сглаживается серьезным, не по классу, дизайном интерьера и мягкими материалами передней панели.

Ну а кто бы сомневался, что при такой концепции получится мелким багажник? Жаль только, что уложенная в пропорции 60:40 (уже в базовой комплектации) спинка сиденья образует с полом отсека значительной высоты уступ. Правда, перевезти длинномеры и мебель это особо не мешает.



КОМПЛЕКТАЦИИ И ЦЕНЫ



БЕЗОПАСНОСТЬ И УДОБСТВО

Несмотря на то что Fusion несколько дороже своих одноклассников из бюджетного сегмента, его можно смело рекомендовать следующим автомобилям после отечественного или бэушного японского. Оснащение в этом случае окажется несколько непривычным.

Например, уже в базовой комплектации Core (появилась не сразу после начала продаж) есть 4 подушки безопасности, ABS, противотуманки, складывающаяся в пропорции 60:40 спинка дивана, иммобилайзер и лоток под подушкой пассажирского сиденья. Но из «музыки» — лишь аудиоподготовка. Стоит такой Fusion (только с двигателем 1,4) 509200 руб.

Комплектация Trend вместе с этим же двигателем добавляет 53500 рублей (агрегат 1,6 — плюс 24 тысячи). И, кроме того, передние электростеклоподъемники (задних, увы, нет даже в максимальной версии), центральный замок, подогрев зеркал, магнитола, складывающаяся спина переднего пассажирского сиденья и открытие двери багажника из салона.

Наконец, Elegance — это кондиционер, управление аудиосистемой с руля, подлокотник, освещение для водителя и пассажира, а также разнообраз-

ный внутренний и внешний декор. Стоит Fusion Elegance 1,4 — 582200 руб., 1,6 — уже 606200. Автоматическая трансмиссия стоит дополнительные 32 тысячи. И приобрести ее можно лишь вместе с максимальной комплектацией.

Само собой, на вторичном рынке комплектация и двигатель не играют решающей роли в ценообразовании, главное — состояние и год выпуска. Причем откровенно убитых экземпляров встречать не приходилось. А по возрасту... За Fusion 2005–2006 годов просят от 370 до 420 тыс. руб. Машины годом младше могут быть дешевле, но зачастую стоят примерно столько же, сколько четырехлетние Ford — 380–450 тысяч. Кстати, и «трехлетки» немногим дороже, а иной раз и подешевле. И только Fusion последних двух лет выпуска перешагивают в цене полмиллиона рублей. А, в общем, выбор приличный и торг также уместен.

ЦЕНЫ НА РЫНКЕ

ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ FORD FUSION, руб.

НАИМЕНОВАНИЕ	
Маслосъемные колпачки	521-1648
Поршневые кольца	409-1826
Лямбда-зонд	1278-9641
Комплект клапанов	4472-28032
Комплект ГРМ	Ремень — 310-1110; ролик — 993-3120
Амортизатор пер./задн.	1512-4083/1963-3587
Пружина пер./задн.	718-4239/762-4412
Рычаги и шаровые передней подвески	Шаровая опора — 408-2675; рычаг — 1700-7115
Крышка капота	6133-11268
Крыло переднее	3877-6545
Фара	3161-4612
Фонарь задний	885-2484

Основное правило, как и со всеми автомобилями, ввезенными по официальным каналам — после окончания гарантии не стремиться приобретать запчасти у дилера. Благо, альтернатива более чем богатая.

Буквально на все составляющие всех узлов и агрегатов имеется выбор по производителям. Причем это не какие-то сомнительные «бренды», а именитые фирмы — Bosch, Voge, Sachs, Mahle, Goetze. Разумеется, присутствуют в продаже и оригинальные детали. Так что альтернатива есть и ценовая. Порой она громадна. Это правило характерно даже для кузовных панелей и светотехники, что отличает Fusion, скажем, от многих японских моделей. Кстати, по некоторым позициям этот Ford дешевле своих одноклассников, считающихся бюджетными.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ FORD FUSION

Двигатель	Бензиновый с распределенным впрыском	
Расположение	Спереди поперечно	
Число и расположение цилиндров	4 в ряд	
Рабочий объем, куб. см	1388	1596
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	76/76,5	79/81,4
Степень сжатия	11:1	
Число клапанов	16	
Мощность, л. с. при об/мин.	80/5700	100/6000
Крутящий момент, Нм при об/мин.	124/3500	146/4000
Коробка передач	Механическая, 5-ступенчатая	Механическая, 5-ступенчатая (автоматическая, 4-ступенчатая)
Привод	На передние колеса	
Передняя подвеска	McPherson	
Задняя подвеска	Полузависимая	
Передние тормоза	Дисковые, вентилируемые	
Задние тормоза	Барабанные	
Шины	196/60-15	
Длина/ширина/высота, мм	4013/1724/1543	
Колесная база, мм	2486	
Колея спереди/сзади, мм	1477/1435	
Дорожный просвет, мм	163	
Объем багажника, л	337/1175	
Снаряженная масса, кг	1075	1080
Полная масса, кг	1605	
Максимальная скорость, км/ч	163	178 (178)
Время разгона до 100 км/ч, с	14	11,1 (13,1)
Расход топлива, городской цикл, л/100 км	8,5	8,9 (10,3)
Загородный цикл	5,3	5,3 (6,1)
Смешанный цикл	6,5	6,6 (7,6)
Емкость топливного бака, л	45	



Владельцы Fusion с 1,4-литровым двигателем не будут чувствовать себя ущербными по сравнению с обладателями более «взрослой» версии. Безусловно, 20 «лошадок» и 200 «кубиков» какая-никакая прибавка. Однако и «младшая» модификация в сочетании с «механикой» легко поддерживает городские темпы и скорости за сотню



К сожалению, сложенные спинки не образуют с полом багажника ровной поверхности. Зато, в двух верхних комплектациях на подушку можно уложить спинку переднего пассажирского сиденья. При длине немногим более 4 метров можно возить длинномеры