Ford Focus ST-Line: оспортивленный до высокого разряда

Ford Focus нового, четвертого поколения представляет собой полную модернизацию модели, призванную обеспечить новый уровень технологий, рафинированности, эффективности и вместительности, сохраняя при этом комфортабельность и спортивный дух предыдущих трех итераций. У нас на тесте самый интригующий из продающихся у дилеров вариант – ST-Line.

Олег Василевский

Фото: автор, А. Ершова

Ford Focus - один из самых продаваемых автомобилей в мире: за 20 лет было произведено более 16 миллионов экземпляров модели-наследницы Escort. Сразу со старта он заработал репутацию одного из самых динамичных автомобилей компактного класса. Эта сильная сторона Focus помогает модели выделяться в сегменте рынка, который является более конкурентным, чем когда-либо. Наряду с такими давними соперниками, как VW Golf, Opel Astra и Honda Civic, Focus отбивается от нападок Renault Megane, Peugeot 308 и SEAT Leon. Кроме того, есть просторная Skoda Octavia, мировой бестселлер Toyota Corolla, а также Mazda 3, Kia Ceed и Hyundai i30, в то время как с радара Ford также не сходят такие дорогие модели, как Mercedes A-класса, BMW 1-й серии и Audi A3.

Как всегда, Focus поставляется в виде пятидверного хэтчбека, седана или универсала. Нам на тест попалась самая «горячая» на сегодняшний день версия из числа продаваемых в Украние – 150-сильный Focus ST-Line.

«Псевдо ST» становится все ближе к оригиналу. И в конце концов, вероятно, он его превзойдет, ведь уже сейчас крутящий момент 1,5-литрового турбомотора четвертого поколения Ford Focus превосходит тяговые способности ST170 первой генерации. У новичка с коленвала снимаются 240 Нм против 197 Нм и происходит это уже на 1600 об/мин, тогда как пра-ST вынужден был раскручиваться до звенящих 5500 об/мин. Это значит, что дедушке эластичность мотора внука могла только сниться. Но самое шокирующая разница обнаруживается на АЗС: заявленный заводом расход топлива упал в среднем на три с половиною литра!

150 л.с., то есть по 50 сил на каждый цилиндр, разгоняют до 100 км/ч нашу тестовую версию с коробкой-автомат за 8,9 с и позволяют достичь максимальных 208 км/ч. Для сражения на трек-днях этого может не хватить, но городской гонщик из ST-Line вышел отменный.

BMW производит аналогичный по размеру и мощности агрегат, но он не такой отточенный и не настолько отзывчивый. В Focus характер мотора больше напоминает работу 2,0-литрового четырехцилиндрового турбо, только с более звучным выхлопом.

Этот двигатель более эффективный, более плавный и более податливый на низких скоростях, у него широкий рабочий диапазон, поэтому вам никогда не придется продавливать педаль акселератора в пол, чтобы молниеносно заполнять собою ниши в дорожном потоке.

Еще одна новая особенность этого EcoBoost – отключение одного цилиндра. Вы даже не замечаете, как это работает. Нужно просто знать, что когда двигатель не испытывает нагрузку (то есть, когда вы просто едете на частичном дросселе), в один из цилиндров прекращается подача топлива, что снижает его расход. Как только двигатель снова нуждается в тяге, он немедленно активируется снова.

Возьмите на заметку: 150 сил оставляют большой простор для тюнинга, ведь этот агрегат также приводит новую Fiesta ST, где развивает уже 200 л.с. и 290 Нм! Кстати, вторая, но пока недоступная в Украине модификация 1,5-литровика отдает 182 силы, то есть на 12 л.с. сильнее ST170!

Все ST-Line оснащены 8-ступенчатой ​​автоматической коробкой передач, которая значительно превосходит противоречивую 6-ступенчатую PowerShift с двойным сцеплением предшественника. Новая трансмиссия хорошо сочетается с живым двигателем и вовсе превосходно после переключения в спорт-режим с одновременным сокращением времени срабатывания турбонагнетателя. Она настроена так точно, что пользоваться подрулевыми переключателями для ее контроля не приходится, хотя сменяет передачи в ручном режиме она очень быстро. Чего нельзя сказать про трогание с места – при маневрировании автомат страдает раздражающими задержками.

Динамика разгона качественно поддерживается и серьезными визуальными отличиями. Хотя Ford поосторожничал в отношении стиля Focus №4. Это явно эволюция старого автомобиля с элементами дизайна от меньшей Fiesta в передней части. В профиль бросается в глаза удлиненная на 53 мм колесная база – расстояние между осями теперь самое большое из всех, когда-либо доступных для Focus.

ST- Line получил целый набор стилистических элементов – от других бамперов и уникальных колесных дисков до развитого спойлера сзади и сдвоенного выхлопа. Но декорациями дело не обошлось, так как под обшивкой нашелся простор для улучшений в виде более спортивных настроек подвески ­– здесь многорычажной для задних колес.

Так что ST-Line еще выше поднимает вымпел лучшего в своем сегменте, когда дело доходит до ездовых качеств. С тех пор как первое поколение Focus появилось два десятилетия назад, это имя стало синонимом эталона для езды в классе. За прошедшие годы это преимущество стало не таким выраженным, так как конкуренты бросились вдогонку, но этот новый Focus снова показал себя превосходно.

ST-Line всегда ощущается под абсолютным контролем – будь то сверкающая под солнцем прибрежная дорога, которая зигзагообразно стелется вокруг холмов, или просто фланирование по окраинам или автостоянке торгового центра.

Рулевое управление образцово прямолинейное, что в сочетании с более жестким шасси и усиленными точками крепления подвески к кузову придает езде на Focus невероятную увлекательность. Вы просто направляете его нос в желаемом направлении, и машина режет углы с нескрываемым удовольствием.

Ушло в прошлое сильное самоцентрирование. Усилитель руля – точный, с приятным балансом между легкостью и упругостью для повседневных обязанностей, а 10,6-метровый диаметр разворота поворота неплохой, учитывая удлинившуюся на 5 см колесную базу.

Для тех, кто в каждом повороте целит в апекс, найдется вдоволь обратной связи. Автомобиль без труда и точно размещается на траектории, а такую калибровку усилителя оценят не только лихачи.

Меньше им понравятся сидения. Они достались от машины с 1,0-литровым мотором и со своей хорошей формой для спины и бедер оказываются не достаточно упругими для плеч в поворотах.

Спортивная подвеска ST-Line означает, что кузов на 10 мм ближе к битуму и поэтому едет еще невозмутимее, с еще меньшими кренами, но со все еще приемлемым клиренсом. Сцепление с асфальтом образцовое, шины ведущих колес не шлифуют покрытие на выходе из поворотов и в целом автомобиль хорошо сбалансирован и восхитителен в управлении. С комфортом езды и динамическим откликом в равной мере он предлагает превосходный повседневный компромисс. И только серьезно нарушают идиллию 18-дюймовые опционные шины, которые оказываются твердыми и шумными, когда съезжают с гладкого асфальта.

В комплектации ST-Line Focus оснащается 17-дюймовыми колесами, ​​коробкой-автомат, климат- и круиз-контролем, старт-стоп, бесключевым доступом, обогревом руля, передних кресел и лобового стекла, автоматами света и дождя, парк-пилотом спереди и сзади, камерой заднего вида, светодиодными фонарями и фарами с ручным включением дальнего света, в также центральным 8-дюймовым монитором мультимедийной системы. Краска металлик включена в пакетную цену 733 408 грн.

Интерьер, как и экстерьер, также перекликается с новыми моделями марки и выглядит менее суетливым, с менее выпуклой центральной консолью. Качество сборки, внешний вид материалов и тактильные ощущения вполне хороши, чтобы конкурировать на равных в своем классе (возможно, не нанося сокрушительного удара по VW Golf и Mazda 3), хотя пластмасса в нижней части салона и на задних дверях жесткая и выглядит недорого.

Приборная панель Focus проста и не загромождена кнопками и регуляторами. Элементы управления климатом и магнитолой, к удовольствию владельцев, не перешли в разряд виртуальных кнопок на сенсорном экране, которые частенько теряются в глубинах меню мультимедийной системы.

Экран установлен прямо в верхней части по центру приборной лицевой панели. Его стиль парящего в воздухе планшета уже не выглядит последним писком моды и может быть не всем по вкусу, но его расположение таково, что водителю не нужно отводить взгляд слишком далеко от дороги, чтобы считывать ключевую информацию или переключать радиостанции.

Система Sync 3 быстро реагирует на команды, а также обладает достаточно простым интерфейсом с большими кнопками. Важно отметить, что с поддержкой Android Auto и Apple CarPlay, даже если у вашей спецификации Focus нет навигации, вы можете подключить систему вашего смартфона через порт USB и получать голосовой поиск и обновление трафика в реальном времени.

Одной из самых больших проблем предшественника была нехватка внутреннего пространства, поэтому Ford вернулся к чертежной доске и увеличил колесную базу. Это и некоторые изменения в конфигурации кабины призваны улучшить пространство внутри, а также место для багажа.

В результате получилась жилплощадь, которая вполне подходит 1,80-метровым пассажирам даже для дальнего путешествия. В центре заднего дивана даже есть место для третьего пассажира, а его ногам вполне вольготно по бокам компактного туннеля в полу.

Прайс на новый Focus удерживается в конкурентном диапазоне, но в том числе ценой исключения из комплектации дорогого оборудования для стоковых машин. Так, в нем нет аудио от Bang & Olufsen, адаптивного круиз-контроля, мониторинга слепых зон, автомата дальнего света, системы удержания в центре полосы, проекционного дисплея и автоматического парк-пилота. Все эти опции нужно заказывать отдельно, а это значит, что свой Focus придется довольно долго ждать.

Итог

Ford Focus ­– один из лучших автомобилей своего сегмента, и легко понять почему. Хорошо продуманное шасси с отполированной до блеска динамикой обеспечивает уравновешенную, комфортную и приятную езду, с превосходным контролем кузова и отзывчивым рулевым управлением. Новый Focus располагает большим пространством салона, чем его предшественники, плюс предлагает качество, которое не уступает принятому в классе стандарту. Focus ST-Line – это та машина, встречу с которой вы с нетерпением ждете, чтобы запрыгнуть за руль. Это автомобиль, излучающий харизму, яркий и не скучный.

Еще более стильный дизайн, лучше подчеркнутая динамика в интерьере и превосходная управляемость, делают его одним из лучших в сегменте псевдо-спортивных хэтчбеков.

**Ford** FocusST-Line

ДВИГАТЕЛЬ

Тип 3-цилиндровый бензиновый турбо,

спереди поперечно

Рабочий объем, см3 1498

Макс. мощность, л.с. при об/мин 150/6000

Макс. крутящий момент Нм при об/мин 240/1600

ТРАНСМИССИЯ

Привод передний

КПП 8-ступенчатая автоматическая

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Подвеска передняя/задняя стойки МакФерсона / многорычажная

Тормоза передние/задние вентилируемые дисковые / дисковые

Размерность шин 215/50 R17

ГАБАРИТЫ

Длина, мм 4387

Ширина, мм 1825

Высота, мм 1439

Колесная база, мм 2700

Дорожный просвет, мм 135

Количество мест 5

Объем багажника, л 341

Снаряженная масса, кг 1404

Грузоподъемность, кг 501

ДИНАМИКА

Максимальная скорость, км/ч 208

Разгон 0-100 км/ч, с 8,9

Расход топлива средний, л/100 км 6,0