

«Ford» окончательно оформил свое российское предложение по Focus еще в начале года. Дополнения в семействе будут, но только за счет привозных модификаций. Последним на конвейер встал универсал. Его трудно назвать долгожданным, хотя на самом деле он стоит того, чтобы его ждать.



Универсал — машина для дачника? Эта аксиома стара как мир и действительности давно не соответствует. С тем же успехом можно утверждать, что для дачников сделаны все SUV и кроссоверы, поскольку каждый из них по документам проходит не иначе как «универсал легковой». К чему все это? Да к тому, что отечественным автомобилистам пора бы расширить кругозор и перестать выбирать машины, руководствуясь принципом «потому что багажник солиднее». Особенно в С-сегменте, где трехобъемная компоновка в 99% случаев приводит к потерям в полезном пространстве, а значит, в практичности.

Дизайн? Очередная отмазка, также малоактуальная. Взгляните на нынешний Opel Astra Sports Tourer или уходящий KIA Cee'd SW. Отличные автомобили, ничем не уступающие своим укороченным собратьям. Конечно, их можно назвать исключениями из правил, так как проблем со спросом у них не было и не предвидится: очереди на Opel уже через пару месяцев после старта ничем не уступали очередям на одноименный хэтчбек, а Cee'd в свое время был чуть ли не самым спросовым компактным универсалом на рынке. Но с другой стороны, их появление — не случайность и даже не совпадение, а

тенденция. В Женеве, к примеру, объявился достаточно симпатичный универсальный Cruze, так что Focus Wagon — отнюдь не выскочка, а его «позиционный» ребрендинг в такой ситуации был необходим как воздух.

Первое, что здесь стоит отметить, — стиль. Если универсал второго поколения был откровенно безликим, то нынешняя генерация отлично вписалась не только в корпоративный стиль, но и обрела собственное лицо. Не стану утверждать, что оно так уж сильно отличается от образа, сформированного хетчбэком и седаном, но такому «вагону» вполне по силам выступать и в «одиночном разряде».



Второе, разумеется, багажник. Не сказать, что он очень большой, но приемлемый. Главная его проблема, как всегда, — запасное колесо. Машину делали в расчете на ремкомплект. С российскими дорогами, как известно, такие шутки не проходят, так что под фальшполом лежит колесо, из-за которого «нулевой» уровень приподнялся сантиметров на десять. В итоге номинальный полезный объем сократился до 400 с небольшим литров. Тем не менее это как минимум вдвое больше, чем в хетчбэке. Про финальный результат трансформации и говорить нечего: почти полтора кубометра для лыж или сноуборда более чем достаточно.

Все остальное зависит от толщины клиентского кошелька. Это касается и моторов, и

трансмиссий, и оснащения. BLIS, система голосового управления или грядущий аналог вольвовской City Safety (в фордовской версии называется Active City Stop) лишними, конечно, не будут, но и особой необходимости в них в общем-то нет. Наиболее актуальной, мне кажется, будет автоматическая защита кромок дверей (накладка, автоматически прикрывающая кромку детали, когда та находится в открытом положении), но ее в итоге поставят на все модификации модели (независимо от исполнения), и это, пожалуй, единственная вещь, за которую действительно стоит доплатить. Куда логичнее сэкономить на «периферии» и обзавестись 2-литровым бензиновым двигателем — тем самым мотором, который, как и маздовский «скайактивный» аналог, «вырос» из старой атмосферной «четверки».

Да, такой Wagon не дешев. Но при нынешних ценах его стартовые 713 000 рублей издевательством уже не выглядят. А еще 35 000 рублей позволят оснастить машину и двухдисковым PowerShift.



Коробка, кстати, неплохая. Хотя и не идеальная: переключается быстро и достаточно плавно, но с выбором передачи порой ошибается. Особенно это заметно на горных серпантинах, когда после 160-градусного поворота следует довольно приличный подъем. Правильную передачу в такой ситуации КП выбирает очень долго. Бывает, что и не с первого раза. Однако, как показала практика, это родовой недостаток, поскольку PowerShift на турбодизеле работает примерно так же (хотя она мягче и там не «сухой», а «мокрый» картер).

К слову, последний тандем понравился больше. Но такой Focus уже слишком дорогой: 872 500 рублей за машину в практически топовом исполнении — предложение, конечно, вполне оправданное, однако массовый фордовский клиент ориентирован совсем на другие суммы, поэтому вряд ли эта версия будет по-настоящему востребованной.

Вот к подвеске претензий нет. Пару раз на не слишком хороших сербских дорогах она пасовала, но в целом усиленные узлы тут весьма кстати — автомобиль вполне проворен и поворотлив. Во всяком случае, по управляемости ни седану, ни хетчбэку не уступает. Но при этом он еще и чуть комфортнее. Иными словами, в его лице мы обрели очень достойную альтернативу вечно дефицитному хетчбэку. Да и седану в общем-то тоже.