

Формально и Opel Astra, и Ford Focus третьего поколения можно назвать американскими. «Opel» принадлежит заокеанскому «General Motors», а «Ford», как говорится, и в Америке «Ford». Но по своей сути обе машины — стопроцентные «немцы».



Что будет, если когда-нибудь кто-нибудь создаст идеальное авто? Как оно будет выглядеть снаружи? Чем порадует интерьер? Что за опции должны в нем присутствовать? То есть каков истинный идеал машины в буквальном смысле этого слова? Такой, чтобы к ее свойствам и качествам не смогли придраться ни запертый в своем персональном мирке скорости отморозок-стритрейсер, ни только что попрощавшаяся с инструктором автошколы почтенная мать семейства. Ваш корреспондент долго ломал голову, пытаясь представить такую машину, и в результате получил вполне определенный ответ на этот философский вопрос автомобильного мироздания. Он формулируется следующим образом: а черт его знает!

Хотя бы потому, что первым шагом к созданию такой, с позволения сказать, «тачки» должно было бы стать генетическое выведение особи эталонного «среднего человека» с последующим ее массовым клонированием. И принудительной кастрацией всего остального человечества.

Хочется верить, что до сих пор никто из автопроизводителей не додумался до этой гениальной бизнес-идеи. Видимо, лишь по этой причине они пытаются решать извечную проблему «идеального авто» по старинке: путем последовательного улучшения потребительских свойств своих моделей. Неудивительно, что чем дальше, тем сильнее приходится насиловать собственный мозг в попытках выделить однозначного лидера среди моделей-претендентов. Так происходит и тогда, когда пытаешься столкнуться лбами современный Opel Astra и Ford Focus третьего поколения.

Astra катается по отечественным дорогам уже около года, а вот «третий» Focus только-только начинает «попирать» колесами российскую асфальтовую твердь.

Хотя Opel Astra уже и примелькался на наших дорогах, назвать его внешность ординарной язык не поворачивается до сих пор. Во многом именно из-за нее появление этого поколения Astra было воспринято приверженцами марки чуть ли не как революция в фирменном дизайне. Впрочем, если и именовать какое-то из достаточно свежих событий в мире «Opel» революцией, так это явление миру современной Insignia, а Astra лишь продолжила процесс. И, надо признать, успешно. Одно только оформление головной оптики можно назвать визитной карточкой современной Astra. Красавчик!

Ирония ситуации в том, что о внешности нового Focus хочется сказать ровно те же слова... Вот оно и случилось: перед нами в полный рост встает весь ужас сравнения двух авто, в равной степени приблизившихся к понятию «идеальная машина»! В общем, Focus III красив точно в той же мере, что и Astra! Или Astra красива как Focus III? Неважно! Важно то, что если современная Astra мало похожа на своего предшественника, то в дизайне Focus III четко прослеживается его «генетическая» связь с Focus II. Он смело заявляет миру: я такой же, но только гораздо лучше и моднее! Несмотря на «наплыв» капота на фары, на притягивающие внимание «провалы» воздухозаборников в переднем бампере, во внешности авто четко прослеживаются ее «корни».

Пожалуй, именно интерьер этих авто дает больше всего пищи для сравнения. Лишь тут достигается максимальная концентрация различий между машинами. Начнем с того, что в первую очередь попадает в поле зрения при знакомстве с машиной, — с приборной доски. У Opel ее дизайн выполнен в принятом на данный момент корпоративном стиле, который вкратце можно именовать «этюдом в багровых тонах». Или еще проще — «все красное». Об этом писано-переписано немало, и особо разжевывать тут нечего. А при посадке в «фордик» сразу чувствуешь, что находишься в машине более технически свежей. Как минимум на год. Не исключено, кстати, что фордовские дизайнеры,

маркетологи и инженеры, создавая новый Focus, сознательно стремились переплюнуть уже шествовавший тогда по Европе Astra. Один дисплей бортового компьютера в «третьем» Focus чего стоит! Если в Opel он по воле хозяина может лишь последовательно показывать средний расход топлива, пробег, запас хода и прочие небезынтересные циферки, то в Ford практически все эти данные высвечиваются на мониторе одновременно. Избавление любопытствующего водителя от необходимости делать лишние движения пальцами — мелочь, но все равно приятно. Да и цветовая гамма «приборки» тут совершенно иная. По сравнению с тревожно-энергичной краснотой перед глазами пилота Astra бело-голубые тона Focus выглядят умиротворяюще и спокойно. Большинство будущих владельцев этой машины будут очарованы именно этим фактом. Но наверняка не признаются в этой невинной слабости даже под пыткой.

Заметим, что и качество пластмассы, которой отделаны интерьеры машин, заметно разнится. В пику добротной, но достаточно жесткой на ощупь пластмассе Astra пластик передней консоли Focus иной раз хочется лишний раз потрогать — настолько он мягок. Но с точки зрения общего впечатления от дизайна центральной консоли Opel, на наш взгляд, все-таки имеет некоторое преимущество. Эта часть его интерьера находится в полнейшей гармонии с приборной панелью. Ford похвастать подобным, увы, не может. Да, новая «музыка» от «Sony», красующаяся в верхней части центральной панели Focus III, выглядит куда более современно, нежели «китайский магнитофон» на соответствующем месте у Focus II. Но по сравнению с высокотехнологичным видом «приборки» последнего поколения Focus она по-прежнему кажется если уже и не «дорогим китаем», то «типовой кореей» — однозначно. Этот диссонанс доступен невооруженному глазу даже распоследнего дилетанта в области стиля, однако фордовцев он почему-то совершенно не смутил. Почему мы так зациклились на этом стилистическом занудстве? Да потому, что в прочих аспектах между салонами Opel Astra и Ford Focus можно ставить большой жирный знак равенства! И там, и там эргономика рабочего места водителя оказалась на высоте. Разница в деталях исполнения, не более того. Кресла — сплошное сочетание огромных порций удобства, приправленных правильной дозой боковой поддержки, длины сидений и возможностей регулировки. Оценки салонов идут буквально ноздря в ноздрю. Разве что в Focus при посадке «сам за собой» чувствуешь себя заметно комфортнее. Объемы багажных отсеков у машин изначально практически равны — около 370 литров. Правда, в российской версии Focus почти треть этого объема «съело» запасное колесо, тогда как в Astra подобные функции делегированы малогабаритному ремкомплекту.

Ровно та же песня про фактическое равенство моделей продолжится и при рассмотрении их ходовых качеств. Во время теста периодически возникали бредовые мысли, будто подвески обеих машин создавалась в одном и том же месте одними и теми же людьми — настолько обе они в буквальном смысле этого слова «правильные». Но со временем стало понятно, что кое-какие различия все-таки можно найти. Для этого

придется категорически размежеваться с типчиками, испытывающими оргастические ощущения от слов типа «ход отбоя» или «степень обратной связи рулевого управления в процессе контролируемого сноса передней оси» и тому подобных образований. Мы же скажем, что поведение на дороге Focus ощущается буквально на толику более резким и по-мужски четким. А для Astra больше подходит образ до мозга костей профессиональной и непробиваемо-надежной немецкой бизнесвумен, иногда робко пытающейся натянуть на себя мягкий женственный образ.

Что касается энерговооруженности рассматриваемых моделей, то тут слегка впереди оказывается «Opel» с его современными турбированными «бензинками». «Слегка» — лишь потому, что в современном двигателестроении принципиальных прорывов не наблюдается, тут по большей части балом правит ее величество эволюция. На территории России официально продаются Astra с тремя вариантами моторов: атмосферным 115-сильным 1,6-литровым и двумя турбированными 1,4- и 1,6-литровым агрегатами мощностью 140 и 180 «лошадей» соответственно. Focus III в нашей стране может похвастать двумя достаточно «пожилыми» (конструктивно) 1,6-литровыми бензиновыми моторами мощностью 105 и 125 л.с., их 2-литровым 150-сильным собратом, а также аналогичного объема дизелем на 140 «лошадок». Комплектовать российские Ford Focus III своими современными мощными надувными моторами семейства «EcoBoost» автопроизводитель счел непозволительной роскошью. К большому сожалению автора этих строк, кстати.

Надо заметить, что некоторое преимущество в динамике Astra над Focus заметно лишь до тех пор, пока сравниваешь машины с МКП. Как только садишься за руль моделей с АКП, впечатления совершенно меняются. Дело в том, что в качестве последней у Ford тут выступает двухдисковая роботизированная «коробка» «PowerShift», а у Opel — хоть и шестиступенчатый, но классический гидротрансформаторный «автомат». Достаточно 15-минутной поездки сначала на одной машине, а затем на другой, как твои симпатии сами и по доброй воле отдадутся Focus III: «PowerShift» с лихвой искупает несовременность моторов российских комплектаций модели. А «Opel» и его «папочке» GM можно лишь посочувствовать и порекомендовать следующее: как можно оперативней разработать и внедрить КП подобной конструкции, чтобы «не было мучительно больно» за безвозвратно ушедших клиентов.

В заключение осталось сказать, что цены на Ford Focus начинаются с 499 000 рублей. Правда, если вы сумеете обнаружить такое авто в салоне дилера, постарайтесь запомнить этот день: такого рода случаи выпадают чуть ли не раз в жизни. Focus III в более-менее приемлемой для повседневной эксплуатации комплектации обойдется куда дороже — примерно столько же, сколько стоит базовая Opel Astra, чей ценник составляет 594 000 рублей.

Технические характеристики

Opel Astra Ford Focus

Клиренс (мм) 130 140

Колесная база (мм) 2685 2648

Габариты (мм) 4419x1814x1510 4358x1858x1484

Масса (кг) 1373 1276

Объем двигателя (см3) 1364 1596

Макс. мощность (л.с.) 140 125

Макс. крутящий момент (Нм) 200 159

Макс. скорость (км/ч) 205 196

Разгон 0–100 км/ч (с) 10,2 10,9

Ср. расход топлива (л/100 км) 6,9 5,9

Объем багажника (л) 370–1235 277–1062

Цена (руб.) от 499 000 от 594 000