

Как правило, писать про семейные «однообъемники» — занятие наискучнейшее. Мало того что они похожи друг на друга, так еще и любой из этих автомобилей — набор сплошных компромиссов. Но исключения, хвала Создателю, можно найти даже в этом случае.

Что из себя представляет обычный семейный «однообъемник»? Как правило, это кусок однообразно сформованного металла, который отличается от такого же металлического куска, отлитого другим производителем, лишь шильдиком и набором опций. Мало того, в большинстве своем эти авто даже ездят одинаково. Какие-то чуть быстрее, какие-то чуть комфортнее... Но попробуйте получить от них удовольствие. Боюсь, ничего не выйдет. Машина, главным достоинством которой считается количество посадочных мест, хоть сколько-нибудь спортивной не может быть в принципе. Но при условии, что перед вами не Ford.



Это единственный производитель, которому пока действительно удалось вырваться из порочного круга. Для начала американцы сделали большой, но неприлично драйверский S-Max. Разумеется, номинально он был и остается все тем же металлическим кирпичом, в недрах которого скрыты два полноценных ряда сидений и приличный багажник (или три ряда и место для клетки с попугаем). И с базовыми моторами он ездил не лучше остальных. Но в то же время у него имелся 2,5-литровый наддувный бензиновый мотор от «Volvo», который делал этот автомобиль одним из самых быстрых в классе. В крайнем случае машину можно было прикупить с чуть менее быстрым, но тоже вполне тяговитым турбодизелем... Машину портила только цена. И продолжает портить, несмотря ни на

что. В общем, S-Max всегда казался не случайностью. Вот с выходом нового поколения C-Max это стало больше напоминать совпадение. Или даже тенденцию. Во всяком случае, едет автомобиль как минимум не хуже.

Тут, правда, стоит заметить, что обычный C-Max к нам давно не поставляют, только его удлиненную версию с приставкой Grand. Сей демарш «фордовцы» объяснили довольно просто: с выходом на российский рынок машин класса «В+» (Polo sedan, Solaris, KIA Rio) сегмент, который занимал «однообъемник», отошел в ведение нового Focus. В такой ситуации чуть более дорогой C-Max клиентам был бы неинтересен. Grand при этом расположился аккурат на стыке — между топовыми версиями «компактного семейства» и средними комплектациями Mondeo. Не факт, что ставка сработает, но шансов у него тут все-таки побольше.

Для начала — длинный C-Max неплохо смотрится. Хотя в отличие от S-Max у него был предшественник, так что новинку делали, что называется, по образу и подобию. Я не стану утверждать, что дизайнерам тут удалось абсолютно все, тем не менее задачу-минимум они выполнили, вписав в облик практически все ныне здравствующие кинетические элементы, начиная с характерной решетки радиатора и заканчивая рельефным капотом. Вот профиль и «корма», несмотря на все потуги, получились куда более предсказуемыми. Сюда неплохо вписались фонари от Kuga, как, собственно, и сложносочлененная задняя дверь, однако визуально заднюю часть машины они так и не облегчили.



А еще я с легкостью отказался бы от «фольксвагеновской» ручки на крышке багажника — она портит экстерьер. Такие наросты производители перестали делать еще в конце 90-х, и чуть ли не единственный автомобиль, вошедший в новое тысячелетие с подобным атавизмом, — «четвертый» VW Golf, который он, кстати, тоже не красил. Но главная проблема даже не в этом. На самом деле пластик никакой функциональной нагрузки не несет. Он просто скрывает под собой обычную электромеханическую кнопку. Которую можно было разместить где угодно. Но «фордовцы» почему-то решили, что идеальное для нее место — нижняя четверть задней двери. И действительно, это идеальное место, чтобы... испачкать руки. Причем дважды. Дело в том, что, пытаясь добраться до багажа, водитель инстинктивно обследует верхнюю планку, вытирая сначала ее (кстати, встретить кнопку там было бы куда логичнее), затем «полируя» нужную поверхность. Вроде бы мелочь, досадная конструкторская оплошность, однако если в багажник приходится лазить по три-четыре раза за поездку, недоразумением это уже не кажется.

Как к досадному недоразумению тут стоит относиться и к наличию в этом C-Max третьего ряда сидений. Взрослым и в S-Max тесно, тут же свободного пространства в ногах — лишь пара сантиметров. Кроме того, поскольку сюда не влезет ни одно современное детское кресло, сажать на «галерку» придется исключительно взрослых. В принципе их участь сможет облегчить возможность продольной регулировки второго ряда, однако вряд ли это можно назвать достойным стимулом для экспериментов над людьми.

Вот в пятиместном варианте Grand практически идеален. Задний диван «фордовцы» разрезали в пропорции 40:20:40. Центральную полуподушку спрятали под одной из боковых частей. Понадобилось еще одно посадочное место — достал, поставил, необходимость отпала — убрал. То есть машина получается даже не пяти-, а четырехместной с персональным креслом для каждого пассажира. И это великолепно.

Хороши сдвижные задние двери. Они дороже и тяжелее обычных, но своих денег стоят. Во-первых, чтобы их открыть, не нужно искать место размером с футбольное поле. Во-вторых, дверной проем тут в полтора раза больше стандартного. В салон в буквальном смысле словаходишь, а не протискиваешься, как в той же Opel Zafira. По большому счету тут не хватает только электропривода, но его нет не только в этом конкретном автомобиле, но и в списке опций. Впрочем, оборудованием российского покупателя «Ford» не обделил. К нам не поставляют машины, оборудованные системами слежения за разметкой и дорожными знаками, но при этом у нас есть фирменная навигация, «вольвовский» BLIS и автоматический парковщик. В чувствительности он уступает «фольксвагеновскому», не умеет заезжать «в гараж», но параллельную парковку исполняет исправно, что в общем-то от него и требуется. Но главное, в Grand C-Max есть продвинутая «фокусовская» приборная панель и очень эргономичный

КОКПИТ.



То, что вслед за эмоциональным кузовом «Ford» начнет добавлять краски и в салон, было очевидно. S-Max был неплох, но новый C-Max лучше на порядок. Он удобнее и симпатичнее... В конце концов, у него те же сиденья, хваткий руль и удачно расположенный рычаг КП.

В нашем случае, кстати, автомобиль был оснащен не традиционным «автоматом», роль которого в Ford играет двухдисковый Powershift, а 6-скоростной «механикой», но это хорошая новость. Для бензинового 1,6-литрового EcoBoost это сочетание близко к идеальному. Несмотря на размеры, C-Max не едет — летит, причем очень легко и задорно. Как обычный легковой хетчбэк. Впрочем, учитывая, что строили компактвэн на растянутой платформе «третьего» Focus, удивляться тут в общем-то нечему.

У них даже настройки шасси почти одинаковы. Подвески работают шумно, но достаточно плотно. На совсем уж разбитом асфальте скорость, конечно, придется сбрасывать, однако в нормальных условиях они работают на твердую четверку.

Единственное существенное различие между этими машинами — крены. Не поймите

меня превратно, Grand вполне устойчив, вывести его из себя не легче, чем сорвать в занос «оспортивленный» S-Max, однако из-за высокого центра тяжести кренится он вполне ощутимо. Зато неплохо рулится. Может, не слишком азартно, но, во всяком случае, не хуже одноплатформенного Focus.

В общем, машина получилась, в чем осталось убедить российских клиентов. Grand C-Max отлично едет, но не надейтесь, что «Ford» не захочет все это компенсировать. Начальная версия сегодня стоит 800 000 рублей, та, что вы видите на фото, — миллион. Без учета дополнительного оборудования. Да, он неплохо выглядит и отлично ездит, но за такие деньги можно купить очень достойный Mondeo. И сей факт игнорировать не стоит.

Технические характеристики: Ford Grand C-Max

Габариты (мм) 4520x1828x1684

Колесная база (мм) 2788

Масса (кг) 1496

Объем багажника (л) 439–1706

Рабочий объем двигателя (см3) 1596

Макс. мощность (л.с.) 182

Макс. крутящий момент (Нм) 240

Макс. скорость (км/ч) 215

Разгон 0–100 км/ч (с) 8,9

Ср. расход топлива (л/100 км) 6,6

Цена (руб.) от 1 004 000