



Владимир КУЗЬМЕНКО

Экология или спорт?

Желание сочетать несочетаемое было у людей всегда. Приятно, например, все свободное время проводить, лежа на диване, вместо того чтобы наращивать мышечный потенциал, а потом безо всякого труда взять олимпийское золото по легкой атлетике, а заодно и по тяжелой... Sport и Eco — возможно ли в принципе такое сочетание на фоне закона сохранения энергии? Попробуем разобраться.

Модная приставка Eco, отвечающая требованиям активных борцов против загрязнения окружающей среды, уже давно пропалсала в названиях Ford, переключив таким образом тумблер системы опознавания «свой — чужой» в положение «свой». Впрочем, придираться особо не будем — наддувные моторы серии EcoBoost действительно чище атмосферников, особенно если максимально уменьшить объем, одновременно повысив давление наддува. При таком раскладе двигатель быстро развалится? Тоже неплохо: быстрее развалится —

быстрее купят новый. С другой стороны, гарантийный срок автомобиль все же обязан отходить, иначе вместо прибыли получишь одни убытки. Даунсайзинг — вещь со всех сторон хорошая на современном этапе, так как позволяет и топливо экономить, и «зеленым» пыль в глаза пустить, поживав на мизерное количество вредных выбросов. Но у нас все эти новшества работают отвратительно из-за некачественного топлива, неоптимальной организации дорожного движения и перманентных пробок на ровном месте. Наддувные турбомоторчики кончатся, не пройдя

и 50 тыс. км, а ультрамодные сухие роботы с двумя сцеплениями зачастую отправляются на свалку еще раньше. Поэтому Ford не стал наступать на те же грабли, аккурратно и равномерно разложенные по всей территории России, и вывел новый компактный кроссовер EcoSport в наиболее подходящих для наших реалий исполнениях. При чем здесь тогда Eco? Да в общем особо и ни причем — бытие определяет сознание, а не наоборот. А изначально задумка была неплоха, во всяком случае с точки зрения экологов: модель начала

Характеристики	
Двигатель/трансмиссия	2,0/МКПП 4X4
Кол-во дверей	5
Кол-во мест	5
Мощность	140 л.с.
Разгон до 100 км/ч	9,7 с
Длина	4273 мм
Ширина	1765 мм
Высота	1670 мм
Колесная база	2519 мм
Подвеска:	
передняя	макферсон
задняя	независимая многорычажная
Привод	полный
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Объем бензобака	52 л



продавать в Европе лишь с одним силовым агрегатом — малюсеньким 3-цилиндровым литровым EcoBoost, но до нас по понятным причинам эта модификация не добралась. Не сказать, что это плохо, скорее хорошо — покупателям меньше мучиться со всем этим техническим совершенством. Так что встречайте нового игрока на рынке городских компактных кроссоверов — Ford EcoSport.

Портрет

Во внешности автомобиля проколлов нет — она гармонична, акценты расставлены правильно. EcoSport выглядит весьма серьезно со всех сторон, очертаниями кузова немного напоминая старшего братца — Kuga. Единственное, чего ему малость не хватает, чтобы быть



Формы вполне взрослые, с некоторых ракурсов EcoSport напоминает Kuga



Турбомоторы россиянам не положены, впрочем атмосферники надежнее

настоящим кроссовером в глазах россиян, — это соответствующих габаритов. Но уж тут, как говорится, нет худа без добра, — зато в городе он удобнее и припарковаться легче, ведь длина немногим больше 4 м. Кроме размеров, машина ни в чем не уступит другим моделям в данном сегменте, а дизайнерские решения, определяющие внедорожное позиционирование, можно сказать, дополнительно выпячивают возможности автомобиля, которые, как ни странно, вполне соответствуют стилю, что в этой

нише скорее исключение, нежели правило. Посмотрите на черный внедорожный обвес по кругу, боковые выштамповки кузова, развитые расширители колесных арок. Отдельный момент — запасное колесо, расположенное на пятой двери, такие дизайнерские изыски на кроссоверах применяют крайне редко, обычно это привилегия настоящих внедорожников вроде Jeep Wrangler. Невооруженным глазом виден весьма серьезный дорожный просвет, что для такого малыша даже немного странно. Инженеры тщательно

поработали над звукоизоляцией — она здесь действительно хорошая безо всяких оговорок: уплотнители дверей двойные, улучшены уплотнители стекол, а обивка салона поглощает шум.

Сам салон, как всегда это бывает у компании Ford, выглядит весьма оригинально благодаря многочисленным решениям, зачастую имеющим весьма странную форму, да и вообще словосочетание «странные формы» подойдет любому элементу интерьера — воздуховодам, центральному блоку управления, кото-





Сяди втроем тесновато, но для двоих — все условия

рый похож на инопланетянина с крыльями, блоку климатической установки. Хорошо хоть руль на привычном месте и аутентично круглый, впрочем, со всеми этими странностями довольно удобно управляться, надо лишь привыкнуть, так что это скорее особенность машины, чем недостаток. Недостатки тоже есть, куда без них — грубый серый пластик и некоторые нюансы обзорности. С одной стороны, неплохо — сидишь высоко, а вот мертвые зоны великоваты. Они создаются как широкими передними и задними стойками, так

и довольно скудным остеклением, а задний обзор здорово ухудшает заплата, перекрывающая часть окна пятой двери. На задний диван втроем лучше не садиться, поскольку EcoSport все же компакт, а не полноразмерный кроссовер, но вдвоем здесь весьма удобно — радуют спрофилированные сидения и возможность изменения угла наклона. Багажник объемом 362 л не особенно велик, однако при желании можно сложить задний ряд и увеличить его полезный объем до 705 л.

Кузов

Кузов машины — 5-дверный универсал, это безальтернативный вариант для кроссовера. Сам кузов построен на платформе B2E от Fiesta последнего поколения.

Техника

Особенности компоновки, размер и агрегаты определяются платформой автомобиля, а она, как я уже упомянул, позаимствована у Fiesta. EcoBoost объемом 1 л к нам не поставляют из-за проблем с топ-





Необычный дизайн интерьера порой удивляет, но с эргономикой все в порядке

ливом, соответственно, базовая версия оснащена обычным атмосферником объемом 1,6 л и мощностью 122 л.с. — мотор хорошо знакомый и по Focus, и по Fiesta. Топом для машины будет 140-сильный 2-литровый двигатель, тоже хорошо известный россиянам. Естественно, этот силовой агрегат также атмосферный. В паре обим моторам положены три типа коробок передач: базовая 5-ступенчатая механика, 6-ступенчатая МКПП и преселективный фирменный робот с двумя сцеплениями под названием PowerShift. Эта трансмиссия с мокрыми сцеплениями, поэтому

с надежностью здесь полный порядок. Двигатель 1,6 л устанавливают лишь на переднеприводные версии кроссовера, которые могут комплектоваться как МКПП, так и роботом. А вот полноприводная модификация — это в некотором роде эксклюзив. Что подвигло Ford сделать ее именно такой, лично мне не совсем понятно, однако что есть, то есть. И так, на EcoSport 4WD со 140-сильным 2-литровым мотором доступна лишь механическая коробка передач, причем 6-ступенчатая (что нехарактерно на фоне повального увлечения россиян автоматами). Несмотря на размеры, внедорожный арсенал

кроссовера с полным приводом весьма впечатляет: имея колесную базу всего 2519 мм, машина располагает клиренсом в 200 мм (!), углом въезда 25° и съезда — 35°, плюс к этому глубина преодолеваемого брода у автомобиля равна 550 мм, прямо как у третьего Hummer. Интересна и схема полного привода. В этом ценовом сегменте излишества не приняты, однако фрикционную муфту, которая передает назад крутящий момент, можно заблокировать, получив постоянный 4WD с распределением тяги по осям в пропорции 50/50. Естественно, разнится и схема подвески в зависимости от числа ведущих осей. Если в переднеприводном исполнении у EcoSport макферсон впереди и торсионная балка сзади, то у полноприводной машины наряду с безальтернативным передним макферсоном сзади уже многорычажная конструкция, да и как иначе разместить ШРУСы. В названии EcoSport компания Ford отдает предпочтение части Eco, поскольку разгон кроссовера ураганом назвать достаточно сложно: с мотором 1,6 л он разменивает первую сотню за 12,5 с, а с 2-литровым двигателем — за 11,5 с. Впрочем Sport заключается не только в веселых стартах с места, и немцам из европейского подразделения Ford это известно очень хорошо, так что взводные повадки у кроссовера



Платформа от Ford Fiesta огромного багажника не предполагает, но при необходимости можно разложить задний диван

практически образцовые, но, к сожалению, лишь на хорошем асфальте, на грунтовах и пересеченной местности трясет довольно здорово — вот она, расплата за образцовую управляемость. Впрочем, сам термин «городской кроссовер» вряд ли предполагает какие-то другие варианты настройки подвески, так что EcoSport и здесь в тренде.

Что почем

Полностью провалил план по продажам первой Kuga. Ford больше не рискует лезть в иную ценовую нишу, предлагая покупателю именно то, чего он ждет от европейского подразделения концерна, — недорогой, современ-

ный и богато упакованный автомобиль. Если рассматривать EcoSport с этих трех точек зрения, правила соблюдены полностью. Базовая модификация стоит 699 тыс. руб., причем с опциональной насыщенностью все в порядке: есть четыре подушки безопасности, система стабилизации, кондиционер, аудиосистема и полный электропакет. По-хорошему, больше ничего и не нужно, однако кроме базового «Тренда» есть комплектации Trend Plus и Titanium Plus. Там вообще желать больше нечего: семь подушек, климат-контроль вместо кондиционера, датчики света, дождя и тому подобные излишества. Единственная полноприводная версия из доступных

оценивается в 899 000 руб., что на фоне конкурентов выглядит просто подарком.

Опции

Хотя европейское подразделение Ford и находится в Германии, подход к реализации опций у них американский — опционального оборудования очень мало, все действительно нужное стоит в машине по умолчанию. Самые привередливые могут дополнительно заплатить за цвет металлик — 10 000 руб., подогреть сиденья — 7500 руб., штатный парктроник и подготовку Hands Free для телефона. Этот небольшой пакет опций оценивается в 12 500 руб., что весьма гуманно. **АМ**

Конкуренты

Suzuki SX4 Classic

Реальную конкуренцию EcoSport, если учитывать комплектацию с полным приводом и при этом приемлемую цену, может составить разве что модель SX4 Classic. В плюс у маленького кроссовера от Suzuki наличие комплектации с АКПП, в минусе то, что сама модель довольно пожилая, она увидела свет еще в 2006 г., а с тех пор много воды утекло. Еще два минуса — слабый мотор мощностью всего 112 л.с. и автомат, у которого лишь четыре передачи, что по нынешним временам считается уже неприличным. Однако Suzuki бьет ценой — топовая версия стоит на целую сотню тысяч меньше — 799 000 руб., а за базу просят всего 659 000 руб. По меркам 2006 г. SX4 выглядел неплохо, однако по нынешним временам наличие всего двух подушек безопасности и невозможность заказать систему стабилизации даже за доплату, может отпугнуть покупателя.



Nissan Juke

Juke от Nissan — модель довольно спорная, причем это касается всего — и внешности, и стоимости, и технических характеристик. Тем не менее автомобиль оказался весьма привлекательным для прекрасного пола. Базовая версия компакта на механике оценивается в 595 тыс. руб. — это будет автомобиль с атмосферником 1,6 л и МКПП. По богатству оборудования с EcoSport у Juke паритет, но только до того момента, пока речь не пойдет о версиях с полным приводом. Отдать за компактный кроссовер 1 004 000 руб. — это поступок, психологическая отметка превышена, и неважно, что за эти деньги у вас будет мотор мощностью 190 л.с. и вариатор в качестве трансмиссии. Кстати о моторе: в свое время Nissan опасался выводить автомобили с прямым впрыском на российский рынок, а теперь, похоже, пустился во все тяжкие — топовый двигатель имеет и наддув, и прямой впрыск.

Opel Mokka

«Кофейный» Opel — модель совсем свежая, она увидела свет в 2012 г. и к нам попала сравнительно недавно. Несмотря на то что машина новая, в моторную линейку затесался довольно пожилой силовой агрегат, я имею в виду атмосферник объемом 1,8 л и мощностью 140 л.с. Сам по себе двигатель весьма неплох — он проверен годами, и, учитывая качество российского топлива, будет наиболее предпочтительным вариантом, а его высокая литровая мощность обеспечена системой изменения фаз газораспределения на впуске и выпуске. Еще есть турбомотор объемом 1,4 л, знакомый соотечественникам по Astra, и турбодизель объемом 1,7 л и мощностью 130 л.с. АКПП тут современная, 6-ступенчатая. За базу просят 755 000 руб., однако замечу, что все нужное тут уже есть: и подушки, и ESP, и кондиционер. Полноприводные модификации ценой не радуют совершенно, поскольку тоже переваляли из милиции — от 1 015 000 руб.

