

Двигатель прогресса

Ford Focus еще до начала его полномасштабной сборки в 2002 году на заводе под Петербургом стал воистину российским народным автомобилем. На наших дорогах бегают еще немало машин первого поколения, выпущенных в 1998 году. Предложение же машин на вторичном рынке просто необъятно, а цены на них приемлемы. Отчасти своей популярностью автомобили обязаны неприхотливыми и надежными моторами. Что за двигатели можно встретить под капотом Ford Focus?

Текст Денис Миронов
Фото фирмы-производителя

Несмотря на очереди (увы, спрос на авто растет, как и цены на них), машины всего год отроду порой уже выставляются на продажу. И причиной тому не только дорожно-транспортное происшествие, вызвавшее вдруг неприязнь к железному коню со стороны его владельца – таких машин относительно не много, а зачастую переоценка своей финансовой состоятельности ряда граждан, купивших автомобиль в кредит и не осиливших выплату «ежемесячной повинности». Большое предложение автомобилей есть и в сегментах от трех до пяти лет. Промилетки, потерявшие прилично от своей первоначальной стоимости, вообще не говорим.

Для многих именно с автомобиля в таком возрасте начинается автомобильная жизнь. Словом рынок подержанных «фокусов» очень разнообразный.

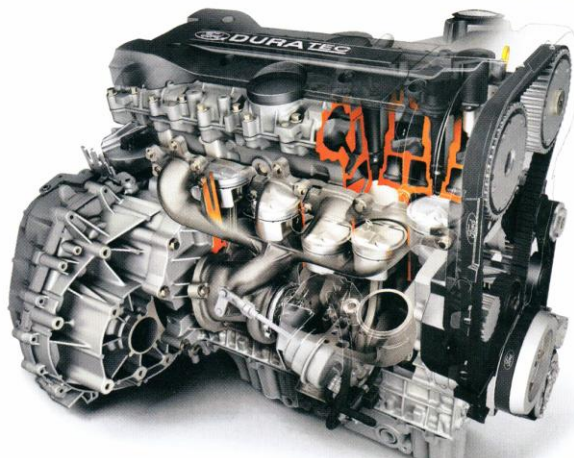
Народный автомобиль в обязательном порядке должен иметь и народный, в смысле относительно простой и укладываемый по мощности в невысокий налоговый коридор, двигатель. У «Фокуса» последнего поколения таким по праву считается шестнадцатиклапанный 1,6 литровый (1596 см³), 105-сильный силовой агрегат. Диаметр цилиндра и ход

поршня составляют 79,0/81,4 миллиметров. Данный двигатель агрегируется с механической пятиступенчатой коробкой передач. Именно возможность крутить движок при обгонах, принудительно переходя на пониженную передачу, позволяет машине достаточно уверенно держаться в динамично движущемся потоке. Расплатой за это является несколько повышенный расход топлива и необходимость умело управляться с рычагом КПП. Несмотря на ворчание большинства скептиков недовольных недостаточной

мощностью данного двигателя, его можно смело рекомендовать автолюбителям, которые предпочитают неспешно передвигаться по дорогам, строго соблюдая скоростной режим. Это не обязательно должны быть пенсионеры, выезжающие на дачу. Неспешный режим движения предпочитают и водители служебных автомобилей, для которых штрафы за превышение скорости отражаются на заработной плате. Следующий шаг – 125-сильный бензиновый ДВС, имеющий аналогичные параметры по геометрии



цилиндропоршневой группы – 79,0/81,4 мм (диаметр цилиндра и ход поршня соответственно). Дополнительные 20 лошадиных сил из того же самого рабочего объема – 1596 см³ «выжали», изменив прошивку электронного блока управления двигателем. Данный весьма неплохо силовой агрегат сочетается с коробкой PowerShift, которая имеет спортивный, а также ручной режим. В первом случае автоматика сама выбирает нужный ряд в трансмиссии, обеспечивая максимально возможную динамику разгона, во втором водитель активирует ту или иную передачу, нажимая двуплечую клавишу, расположенную на боковине селектора коробки. Самым мощным в линейке бензиновых силовых агрегатов является двухлитровый (1999 см³), 150-ти сильный мотор с размерностью поршневой группы 87,5/83,1 мм. В зависимости от комплектации он может агрегатироваться либо с механической пятиступенчатой, либо с шестиступенчатой автоматической трансмиссией. Однако самым привлекательным как по мощности, так и по расходу топлива, бесспорно, является двухлитровый 140-сильный турбодизель Duratorq. С ним можно смело стыковать как «робот», так и механическую КПП. Благодаря просто сумасшедшему крутящему моменту 320 Нм, по отношению к бензиновым версиям силовых агрегатов, у которых данный параметр составляет 150, 159 и 202 Нм, для 1,6 и 2,0 литровых версий соответственно, дизель прощает многие ошибки в выборе передачи и позволяет легко трогаться на подъемах. Очень удобен дизельный двигатель и при движении на затяжных подъемах. Выгоден Duratorq и с точки зрения экономичности. При всех режимах (условиях) движения расход топлива будет на литр, а то и полтора меньше, чем у бензиновых моторов, при этом емкость топливного бака у дизельной машины самая большая – 60 литров против 55-литровых, которыми комплектуются бензиновые «фокусы».



БЕНЗИНОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ

Zetec-SE, Zetec-E Duratec 8V, Zetec-RoCam, Zetec-E, Split Port, Duratec-ST, Duratec-RS, Duratec.



ДИЗЕЛЬНЫЕ ДВИГАТЕЛИ

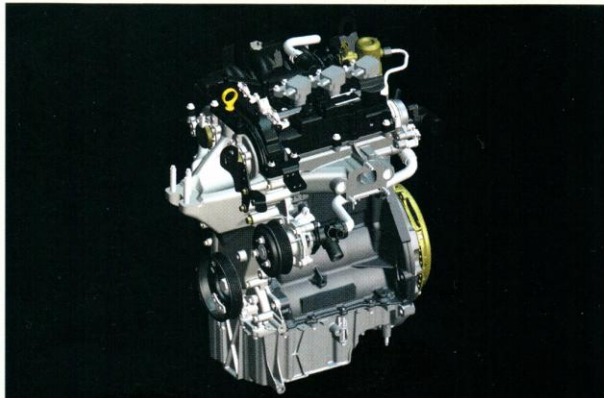
Endura DI-D, Endura DI-TD, Duratorq DLD.



Однако, как мы уже упоминали выше, «фокусы» известны в России с 1998 года, завезено их было очень много и вторичный рынок предоставляет самый разнообразный выбор машин с самыми различными силовыми агрегатами. Так, под капотом автомобилей, поставлявшихся из Америки, часто стоял двухлитровый восьмиклапанник Split Port (Compound Valve angle Hemispherical), имевший полусферическую камеру сгорания. При регулярном техническом обслуживании эти относительно простые силовые агрегаты выживали без серьезных проблем по 200 000 километров. Из двухлитровых ДВС самым редким можно считать 170-сильный «атмосферник», который устанавливался на модификации ST. Мотор достаточно резвый, но сегодня купить для него запасные части будет проблематично. К редким гостям можно отнести и дизельные двигатели Duratorq TDCi – те самые, которые пришли на смену проверенному временем и сотням тысяч километров дорог мотору Endura. Самые многочисленные двигатели, устанавливавшиеся на конвейере российского завода во Всеволожске, это 1,6-литровые восьмиклапанники Zetec-RoCam они же Duratec 8V, имевшие цепной привод газораспределительного механизма. Среди неоспоримых преимуществ мотора – способность переваривать отечественное топливо. При этом заметим, что и бензиновые 16-клапанные Zetec-и также всеядны. Например, поставлявшийся в Россию до 2002 года 1,6 литровый Zetec-SE был специально адаптирован под самый распространенный у нас бензин АИ-92.

Обслуживать моторы, разумеется, лучше на фирменных СТО марки с применением только оригинальных запасных частей и расходников, однако для Ford Focus на рынке имеется огромное предложение по альтернативным запасным частям. Их приобретение позволит сократить расходы на содержание сошедшей с гарантии машины. ■

ДВИГАТЕЛЬ FORD – ЛУЧШИЙ



Названы лауреаты Международного конкурса «Двигатель года – 2012». Экспертное жюри, состоящее из 76 ведущих автомобильных журналистов из 35 стран мира, сошлось во мнении, что лучшим мотором года является трехцилиндровый бензиновый агрегат объемом 999 см³ – Ford EcoBoost.

Данными двигателями в Европе оснащаются модели Ford Focus. И, как считает жюри конкурса, 1-литровый двигатель Ford – один из самых компактных и самых современных двигателей в мире. Он оснащается турбонаддувом, имеет систему изменения фаз и газораспределения и непосредственный впрыск топлива.

Кроме того, двигатель Ford победил еще в двух категориях: «Лучший новый мотор» и «Лучший мотор объемом меньше 1 л».

В номинации лучший экологически чистый двигатель 2012 года победу одержал концерн General Motors. А именно, 1,4-литровый мотор, который устанавливается на гибридные Chevrolet Volt и Opel Ampera. Впервые жюри конкурса отмечает двигательную установку гибридного автомобиля.

У компании Ferrari сразу два приза за один мотор – 4,5-литровый двигатель V8, устанавливаемый на модели 458 Italia и 458 Spider. Двигатель, развивающий 570 л.с., разгоняет, 458

Spider до 100 км/ч менее чем за 3,4 секунды. Он стал «Лучшим спортивным двигателем» и «Лучшим мотором объемом от 4 л».

Концерну BMW присудили призы в четырех номинациях. Так, лучшим мотором объемом от 1,4 до 1,8 л признан 4-цилиндровый турбодвигатель объемом 1,6 л совместного производства BMW-PSA. Данный агрегат устанавливается на ряд моделей BMW, MINI, Peugeot и Citroen.

Лучшим в категории двигателей объемом от 1,8 до 2 л признан 4-цилиндровый баварский мотор с двумя турбинами. Он также устанавливается сразу на несколько моделей BMW. Также отметились в своих категориях 3-литровый двигатель BMW битурбо (устанавливается в M-версию 1-й серии, BMW 335is, BMW Z4 35is) и 4-литровый атмосферник V8.

Концерну Volkswagen достались две награды. Первая – за 1,4-литровый мотор с турбонаддувом в категории «Лучший двигатель объемом от 1 до 1,4 л». Данным двигателем оснащены модели Volkswagen, Skoda и SEAT.

Второй приз взяла компания Audi, входящая в концерн Volkswagen. В категории моторов литражом от 2 до 2,5 л ее 5-цилиндровый турбомотор объемом 2,5 л одержал победу.

В 2011 году лучшим двигателем был назван мотор FIAT семейства TwinAir объемом 875 см³.

КОММЕНТАРИИ СПЕЦИАЛИСТА



Дмитрий Колесниченко, технический специалист ООО «ТОТАЛ ВОСТОК»

Компания Ford в рекомендациях смазочных материалов к своим автомобилям пользуется собственной системой одобрений. Для автомобиля Ford Focus III производитель рекомендует масла, имеющие одобрение

WSS-M2C 913-C. В данный стандарт Ford включили не только высокие требования к моющим свойствам масел и защите двигателя от износа, но также высокие топливосберегающие характеристики. Моторное масло TOTAL QUARTZ 9000 FUTURE NFC 5W-30 было разработано специально для выполнения данных требований и одобрено компанией Ford. Экономия топлива согласно тесту M111 FE (одобренный тест ACEA) при использовании масла TOTAL QUARTZ 9000 FUTURE NFC 5W-30 превышает 3 %.

BOSCH НАЧИНАЕТ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО СИСТЕМЫ КУРСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ESP® PLUS

В настоящее время Bosch разворачивает серийное производство новой ESP® Plus. Благодаря этой версии девятого поколения ESP®, в дополнение к антиблокировочной системе, в автомобиль могут быть интегрированы множество функций других систем безопасности и помощи водителю. Высокая

точность контроля ESP® Plus позволяет автопроизводителям объединить, например, адаптивный круиз-контроль с функцией «стоп-энд-гоу». Запуская в производство новую версию, Bosch способствует более широкому распространению вспомогательных функций в автомобилях среднего и компакт-классов.

