**Рождение Мондео**

Сегодня уже трудно назвать точную дату рождения проекта CDW27; пожалуй, первой датой в его истории стало то ноябрьское утро 1985 года, когда в кабинет одного из топ-менеджеров Ford Motor Co. Фила Бентона зашел Джон Оулдфилд, исполнительный директор корпорации, отвечающий за инженерно-конструкторское направление. Говорили о том, какие выгоды может принести программа по разработке модели, способной вписаться в требования сразу нескольких ключевых рынков.

Надо сказать, что у Ford Motor кое-какой опыт в этой области уже поднакопился. Первым так называемым "всемирным" автомобилем стал Ford Escort образца 1980 года, пошедший в продажу одновременно и в Европе, и в США. Увы, блестящая идея оказалась безнадежно испорченной на стадии воплощения в жизнь - к моменту запуска в серию европейский Escort и американские Ford Escort/Mercury Lynx имели только две общие детали: корпус водяного насоса и фирменную эмблему.

Как показали аналитические исследования, принципиальная ошибка заключалась в том, что модель проектировалась разными командами по обе стороны Атлантики. Команда Оулдфилда детально изучила особенности запросов покупателей машин класса "CD" (по фордовской спецификации) в Европе и США и обнаружила, что они не просто схожи, а практически идентичны, отличаясь разве что нюансами. Вторым важным выводом оказалась констатация невозможности подключения к работе всех трех подразделений корпорации - Ford of America, Ford of Europe и Mazda Motor, прежде всего, из-за сложности координации их действий. Поэтому решили остановиться на североамериканском и европейском филиалах, между которыми существовал налаженный информационный обмен по компьютерным сетям.

В июне 1986 года в штаб-квартире Ford Motor Co. в Дирборне собралась "святая троица" - председатель правления, президент и глава финансового департамента. Большие боссы еще раз выслушали аргументы Оулдфилда и дали добро на осуществление глобального проекта под кодовым обозначением CDW27 (аббревиатура "CDW" расшифровывалась как "CD car for the World" - "всемирный автомобиль CD-класса", а цифру "27" использовали просто так, "чтобы никто не догадался"). После долгих размышлений основную часть проектировочных работ поручили Ford of Europe; решающим доводом стали слова Бентона: "Европейцы привыкли к машинам такого класса. Они знают, возможно, даже лучше нас, насколько велика их роль в обществе". В Старом Свете автомобиль должен заменить модель Sierra и будет выпускаться в бельгийском Генте, а в США он придет на смену двойняшкам Ford Tempo/Mercury Topaz, и под его производство переоборудуют завод в Канзас-Сити. Европейский и североамериканский варианты будут иметь общие платформу, кузов (с небольшими различиями в оформлении), подвеску (но по-разному настроенную), двигатели и трансмиссии. Четырехцилиндровые моторы перспективного семейства Zeta и механическую коробку передач спроектируют в Европе и запустят в серию в Великобритании и Мексике, а 2,5-литровый V6 и "автомат" станут чисто американскими - и по географии разработки, и по месту выпуска. Европейским покупателям предложат и седан, и хэтчбек, и универсал; американцам придется довольствоваться только четырехдверной версией.

Тогда же руководство определилось и со сроками премьеры машины - она пройдет в марте 1993 года на автосалоне в Женеве. Таким образом, план действий на ближайшие семь лет был расписан. Все последующие вопросы решались, в основном, на видеоконференциях, которые покончили с практикой массовых миграций сотрудников всех уровней через океан. Ну а главой проекта назначили уже успевшего хорошо потрудиться Джона Оулдфилда. Первым делом предстояло выбрать точку отсчета. В течение 1987 года европейская и американская группы инженеров получили по экземпляру моделей-одноклассников конкурирующих производителей. По результатам испытаний в качестве отправного пункта выбрали автомобиль, успешно продававшийся на обоих рынках, а в США вытеснивший с лидирующих позиций Ford Escort. Это был Honda Accord третьего поколения. Соответственно, каждому из выделенных параметров Аккорда - разгонной динамике, тормозной динамике, плавности хода, управляемости, виброизоляции, четкости переключения передач и т. п. - условно присваивались 100%.В то же время по отдельным параметрам другие машины превосходили "японца", и тогда оценка возрастала до 105%, 110%, 115% и так далее от того или иного качества Аккорда. Так создавался эталонный образ "идеального автомобиля". Но к чему необходимо стремиться? Превзойти Accord? Материализовать тот самый эталон? Или сделать еще лучше? Тогда насколько - на 15%, в полтора раза, в два? Понятно, что CDW27 обязан по всем параметрам оставить позади не только современные модели, не только те машины, которые появятся в недалеком будущем, в частности, Opel Vectra и Volkswagen Passat B3, но быть самым-самым через семь лет и конкурентоспособным через двенадцать. В первую очередь, требовалось определиться с концепцией, которой предстоит господствовать в середине девяностых, а точнее, предугадать, что это будет за концепция.

И тут фордовцам на глаза попался новейший Peugeot 405, построенный в стиле "cab forward", то есть со смещенным к передней оси салоном. (Несколько месяцев спустя французская машина с убедительным перевесом над соперниками победит в конкурсе "Автомобиль 1988 года".)Итак, отправным пунктом номер два стал 405-й. Однако делая ставку на "cab forward", приходилось здорово рисковать, так как человеческое сознание отличается изрядным консерватизмом. Касалось это не только потребителей, но и руководства Ford Motor, поначалу скептически отнесшегося к идее скрещивания незамысловатых рубленых форм Аккорда с необычными про-порциями стремительного Peugeot. Окончательное же задание дизайнерам звучало примерно так: "Предугадать тенденции на грядущие годы и найти форму и стиль ближайшего будущего. Основой считать компоновку "cab forward". Задание, как вы понимаете, архисложное. Разработку внешнего облика машины поручили четырем дизайнерским центрам - трем фордовским, в Дирборне, Сан-Хосе и Кельне, а также итальянской фирме Carrozzeria Ghia. Отвечал за координацию их деятельности Манфред Лампе.

Весной 1987-го все четыре группы привезли свои эскизы в Кельн, где они подверглись обсуждению и корректировке. Победивших и проигравших не было - для CDW27 предполагалось заимствовать лучшее из всех проектов. атем настало время изготовления стеклопластиковых макетов в натуральную величину. Их-то и свели в очной ставке, в результате которой базовым проектом был выбран кельнский, отличавшийся спортивным стилем и большими арками колес. С того момента немецкий центр был назначен головным; параллельно фордовская студия в английском городе Даттон приступила к разработке интерьера.

На следующем этапе, с лета 1987 года по лето 1988-го, форму наполняли содержанием: формирование пропорций автомобиля происходило с учетом особенностей механической "начинки". Тогда же на испытательный полигон выехали одиннадцать Сьерр, оснащенных двигателями, трансмиссией и подвеской, предназначенными для CDW27. Короткий моторный отсек, неизбежный для компоновки "cab forward", перекраивали по многу раз, дабы уместить в нем все агрегаты - естественно, это влияло и на дизайн всего автомобиля. На свет появились прототипы первого поколения, получившие обозначения 4А, 4В, 4С и 4D. Они также подверглись тщательному анализу, по результатам которого были заложены еще четыре прототипа: 4E, 4F, 4G и 4Н, отнесенные ко второму поколению. 4G получился абсолютно бесперспективным, а калифорнийский 4F был, скорее, экспериментом: машина имела чересчур большую колесную базу и маленькие свесы.

Поиски формы завершились прототипом 4Н, "выросшим" из 4Е и представленным кельнским центром в марте 1989 года. Любопытно, что 4Н для пущей наглядности сделали "двуликим": с правой стороны у машины было три боковых стекла (одно, поменьше, - за задней дверью), а с левой - два. Выбрали "двухстекольный".Теперь проект CDW27 перешел на качественно иной уровень. В сентябре 1989-го стартовали ходовые и аэродинамические испытания нескольких рабочих прототипов. Забегая вперед, скажем, что всего ихпостроили четыре сотни: 240 в Европе и 160 - в США. Силовая структура кузова, энергопоглощающие зоны, а также конструкция всех без исключения агрегатов рассчитывались на новейших компьютерах CRAY.

Наконец, в марте 1990 года в биографии машины произошло ключевое событие: на историческом совещании в Дирборне шестнадцать руководящих менеджеров корпорации окончательно утвердили программу CDW27, где строго оговаривались требования по динамике и эргономике, качеству и устойчивости к старению, уровню пассивной и активной безопасности и экологичности, легкости обслуживания и вероятным ставкам налогов с владельцев, организации производства и расходам на него и, конечно же, расчетной чистой прибыли с каждого автомобиля.

К 1991 году были готовы и основные узлы. В Великобритании завершилась разработка нового семейства моторов Zeta (позже названного ZETEC), первый из которых, 1,6-литровый, дебютировал на моделях на Escort/Orion и Fiesta весной 1992-го. Позже появились 1,8- и 2-литровые варианты этого четырехцилиндрового двигателя с двумя распредвалами и четырьмя клапанами на цилиндр, столь привлекательного своей экономичностью и низким уровнем токсичности выхлопа. Единственный неприятный момент произошел в 1990 году, когда на рынок вышла очень удачная модель Nissan Primera, вынудившая фордовцев пересмотреть стандарты по виброизоляции силового агрегата. Функцию управления мотором инженеры возложили на 16-битовый электронный блок ЕЕС-IV с памятью емкостью 56кб и микропроцессором, работающим на тактовой частоте 18 МГц, способный совершать 1,25 миллиона операций в секунду.

Американские коллеги также выдержали все сроки, подготовив абсолютно новый легкосплавный мотор V6 объемом 2,5 литра и мощностью 170 л. с. Он строился по так называемому модульному принципу, то есть при желании его можно превратить в восьми, десяти или даже 12-цилиндровый. Этот же силовой агрегат в варианте V8 (5,4 л) устанавливается на Lincoln Town Car и Ford Crown Victoria. Чуть позже подоспел 1,8-литровый турбодизель от Sierra TD, получивший систему промежуточного охлаждения нагнетаемого воздуха (intercooler). Для работы с двигателями подготовили две коробки передач: модернизированную пятиступенчатую "механику" MTX-75 от Escort/Orion 1.8i и спроектированную американцами "с нуля" автоматическую трансмиссию CD4E. Весной 1991 года автомобиль приобрел завершенный вид, и целью финальной стадии доводочных работ являлось наведение лоска. Между прочим, в оттачивании ходовых качеств машины активное участие принимал сам Джекки Стюарт, двукратный чемпион Формулы-1.

К февралю 1992-го автомобиль был полностью готов, а вскоре мир узнал его имя. Постеры с логотипом "mondeo" (происходит от французского "Le Monde" - "мир") разукрасили всю Европу, хотя никто об автомобиле ничего конкретного не знал, а многие вообще не представляли себе, что кроется за этим загадочным "mondeo". Впервые в мировой практике массированная и безумно дорогостоящая рекламная компания началась за полгода до презентации товара. Не меньшие деньги пошли на модернизацию завода в бельгийском городе Гент, где и будет выпускаться Mondeo. Чтобы оценить размеры инвестиций, достаточно привести такой факт: на сборочном конвейере завода (между прочим, с инфрастуктурой занимающего площадь в 310 гектаров) пришлось заменить 95% сварочных роботов. Да что мелочиться, ведь корпорация Ford Motor установила своего рода рекорд, затратив на воплощение проекта CDW27 "в металл" астрономическую сумму - шесть миллиардов долларов!

… 23 ноября 1992 года из сборочного цеха выехал первый товарный Mondeo. Часы, несколько лет ведшие обратный отсчет, остановились на отметке 00:00:00.