**Самый первый "Ford Mondeo"**

**Пионер "всемирных автомобилей" на российских дорогах**

 Машины "Ford" отличаются демократичностью. Заложенное в них соотношение "цена/качество и стоимость сервисного обслуживания всегда были по карману людям даже со средним достатком. Не стал исключением и родоначальник модели "Mondeo", который выпускался с 1993 по 1997 годы. Это была первая "всемирная" модель автомобиля, созданная с учетом потребностей водителей всех континентов. Вероятно, поэтому она получилась великолепно сбалансированной в техническом плане и... совершенно пресной внешне. Действительно, дизайнерам 'трудно угодить сразу, скажем, экспансивному итальянцу и сдержанному шведу, расчетливому немцу и озабоченному вопросом "крутости" русскому. Этот недостаток исправили в 1998 году фордовцы подвергли облик "Mondeo" серьезному рестайлингу. Автомобиль получил большие раскосые передние фары, несколько иное шасси. Однако сегодня нас интересует именно первое поколение автомобилей "Mondeo", которые встречаются на дорогах намного чаще, чем пострестайлинговые версии... Несмотря на почтенный возраст, потребительские качества "Mondeo" весьма высоки. По некоторым параметрам машина превосходит даже более молодых одноклассников. Неудивительно: ведь модель была удостоена титула "Автомобиль года - 1994", а значит, слегка обгоняла свое время. Действительно, по комфорту, ходовым качествам и эргономике эта машина остается вполне современной. Прибавьте сюда типично фордовсную надежность с доступным сервисом и получите достойный автомобиль семейного класса.

 **Комфорт на любой вкус и кошелек**

Как уже говорилось, "Ford Mondeo" создавался на роль "всемирного автомобиля Поэтому нет ничего странного в том, что комплектации поражают широтой и разнообразием: от спартанской, по оснащению напоминающей "Жигули", до шикарного исполнения "Ghia", отвечающего уровню бизнес-класса.

Интерьер "Mondeo" даже сегодня смотрится вполне современным. Плавные изгибы передней панели переходят в дверные накладки, центральная консоль немного развернута в сторону водителя, великолепная эргономика приборной панели и элементов управления... Базовое исполнение только на первый взгляд может показаться скромным. Пусть нет электропакета, кондиционера и дорогой отделки, зато в любой машине предусмотрены регулируемый в двух направлениях руль с усилителем, подушка безопасности для водителя. система фильтрации воздуха "MicronAIr" и дверные замки со специальными элементами. которые не позволяют вскрыть машину, например, с помощью металлической линейки. Наличие дополнительного оборудования определялось комплектацией. Их предлагалось пять - собственно "Mondeo" (базовая комплектация), "CLX", "GLX", "S1" и топовая Ghia".

"CLX". В этой комплектации дополнительно имелись подсветка внутренних ручек дверей. кондиционер, вторая подушка безопасности для переднего пассажира, а также фирменная сигнализация с датчиком звука в салоне.

"GLX" и "Si". "Mondeo" с одним из этих шильдиков помимо перечисленного выше имел дистанционное управление центральным замком, двойную систему открывания дверей (только водительская или все вместе) и держатель для шариковой ручки на центральной консоли. Кроме того, подлокотник между передними сиденьями скрывает внутри себя вместительный отсек для хранения кассет. А его крышка, если ее откинуть. выполняет роль подстаканников для задних пассажиров. "Ghia". Именно так называется придворное ателье "Форда", которое дорабатывает автомобили, делая их более престижными и комфортными. В таком "Mondeo" предусматриваются кожаная обивка руля и сидений, электрообогрев лобового стекла, бортовой компьютер с информационным табло, круиз-контроль, блокировка открывания задних стекол и фонарик, который подзаряжается от бортовой сети. Кроме того, на приборной панели время от времени зажигается одна из двух "снежинок". Желтая - когда температура на улице опустилась до +1...+3 градусов, а красная - если ниже, сигнализируя о возможном гололеде.

**Коррозия? Это не про "Mondeo"...**

Для всех рынков, кроме США, "Ford Mondeo" предлагался с тремя основными кузовами - седан, пятидверный хэтчбек и универсал. Благодаря заводской оцинковке все они одинаково хорошо сопротивляются соли и грязи наших зим.

На мой взгляд, и внешне "Mondeo" выглядит довольно привлекательным. Может быть. чуть пресновато, зато гармонично в потоке современных машин. Плавные обводы кузова и бамперов, большие стекла, замысловатой формы колесные диски и модные в середине 90-х узкие фары. Все довольно сбалансирование... От применения самых современных на тот момент технологий больше всего выиграл универсал. Например, благодаря компактной задней подвеске (по конструкции она отличается от седановской и хэтчбековской) значительно увеличилась ширина багажника. Его пол получился низким и абсолютно ровным. Уже на конвейере кузова "Mondeo" полностью оцинковывались. Поэтому они стойко сопротивляются ржавчине. При покупке уделите особое внимание вопросу: не попадала ли приглянувшаяся машина в аварию? Дело в том, что ремонт в "гаражном сервисе" нарушает антикоррозионное покрытие, которое могут восстановить только на серьезных СТО. Узнать битый автомобиль в принципе возможно. Перед проверкой его состояния в техцентре присмотритесь получше к лакокрасочному покрытию. Пусть цвет при ремонте был подобран идеально, но где-нибудь краска может, например, оказаться менее поцарапанной щетками автоматических моек. Кроме того, обратите внимание на сколы краски в нижней части колесных арок - их должно быть примерно равное количество с обеих сторон автомобиля.

**Почти вечная трансмиссия**

Одним из самых надежных механизмов "Ford Mondeo" мастера СТО считают трансмиссию. Ни коробки передач, ни сцепление не преподносят владельцу никаких сюрпризов. Такое впечатление, что коробки передач "Mondeo" существуют в собственном измерении. где время течет медленнее. И "автомат", и механическая КПП отличаются завидной живучестью. Срок их службы намного больше, чем у других узлов и агрегатов. Масло в ручную коробку заливается только один раз - на заводе, а его уровень должны проверять на каждом ТО. По отзывам сервисменов, долив им приходилось делать крайне редко. Единственная проблема, с которой вы можете столкнуться - поломка выжимного подшипника на версиях с гидравлическим приводом сцепления. Его замена будет стоить порядка $150. Причем коробку снимать, как это принято у многих производителей. не требуется. Что касается "автомата", его можно вывести из строя традиционно - резкие старты и торможения сжигают фрикционы. Ремонт будет стоить тоже традиционно - порядка $1.500. Естественный износ и старение агрегата начинается после 150.000 км. Поэтому, приобретая машину с таким пробегом, будьте внимательны в ходе пробной поездки и испытайте "автомат"во всех режимах движения. Кроме того. имейте в виду. что его диагностика на сервисе должна включать в себя два этапа - электронную проверку и механическую.

**Ставьте защиту мотора!**

Практически у всех пригнанных из-за границы "Mondeo" отсутствует защита моторного отсека. Мы рекомендуем сразу же после покупки машины ее установить, иначе столкнетесь со многими неприятностями и тратами.

Защита более-менее уберегает мотор от соляных "ванн", которые неизбежны зимой в крупных российских городах. Электрика "Mondeo"побаивается соли. Главная проблема - нарушение контактов. Они элементарно закисают, и потому с машиной начинают происходить странные вещи - то фары не зажгутся. то перестанет работать какой-либо датчик. Хуже всего, когда от соли страдает кондиционер. Наиболее часто встречающаяся поломка - нарушение герметичности теплообменника, или, попросту говоря, радиатора. Выявить дефект легко: когда давление в системе кондиционера падает. автоматика самостоятельно блокирует механизм. Конечно, можно ездить и так. Однако лучше сразу отправиться на СТО, и тогда ремонт кондиционера обойдется долларов в 200-300. В противном случае наверняка придется выложить намного больше... Напоследок отметим, что дизельный "Mondeo" изначально застрахован от подобных неприятностей. Он прямо с завода уезжал с пластиковой защитой моторного отсека. Другая распространенная подкапотная "болезнь" возникает уже вне зависимости от того, снабжен ваш автомобиль защитой моторного отсека или нет. Она появляется каждые три-четыре года эксплуатации - протираются трубки кондиционера. Загляните под капот: если в месте их крепления хомутами заметны потеки жидкости или белесый налет, готовьте минимум $100.

**Попал в большую яму - заглох!**

Для "Ford Mondeo" предлагалось пять двигателей. Они обладают общей примечательной особенностью - это бензонасос, прекращающий подачу топлива в цилиндры при резком ударе, сильной встряске, что хорошо с точки зрения безопасности, но в условиях наших дорог иногда выходит боком...

Вообразите ситуацию, когда на разбитой улице вы не сумели увернуться от глубокой ямы и, как говорится, влетели в нее. Такой конфуз бензонасос способен принять за серьезную аварию и автоматически прекратить подачу топлива. Будьте к этому готовы и заранее на сервисе узнайте, где находится тумблер разблокировки - месторасположение выключателя постоянно менялось.

**Четыре цилиндра**

Сами по себе моторы не преподносят особых сюрпризов. Сервисмены считают оптимальным любой четырехцилиндровый бензиновый двигатель из серии "Zetec" объемом 1,6 (90 сил), 1,8(115 сил) и 2.0 (130 сил). Четырехцилиндровые двигатели схожи по конструкции и требуют к себе примерно одинакового внимания. Правда, самый скромный по объему и мощности агрегат не слишком подходит для тяжелой семейной машины - девяноста сил все-таки маловато. Основные траты, которые вам предстоят после покупки автомобиля с одним из этих моторов, будут заключаться в замене ремня ГРМ, свечей зажигания и масла. Ремень фордовцы рекомендуют обновлять каждые 5 лет или 80.000 км. Стоит это недешево - порядка 210 долларов. Масло меняется каждое ТО. то есть через 15.000 км. Цена каждого обслуживания - около $ 100. включая расходные материалы. Каждые 10.000 км будут требовать замены свечи. Оригинальные имеют платиновое напыление и по инструкции должны служить 15.000-20.000 км, однако наш плохой бензин вносит в этот срок свои коррективы. Комплект новых обойдется в $38, а неоригинальные ставить не рекомендуется. В версиях "Mondeo" с кондиционером двигатель может перегреваться. В этой связи каждые три года надо менять охлаждающую жидкость, если она зеленого цвета, и каждые шесть лет - если красного. Стоит это всего $23. Не забывайте также о ежегодной прочистке радиатора. Помимо этого, мотор может перегреться от поломки вентилятора охлаждения. Убедиться в его работоспособности совсем легко - достаточно просто включить кондиционер и посмотреть, вращается ли крыльчатка, расположенная позади радиатора. Если ее моторчик перегорит и двигатель "закипит", готовьтесь к восстановлению головки блока цилиндров. Это обойдется в $1.500-2.000. Сам вентилятор стоит в десять раз меньше... Вообще, моторы серии "Zetec" очень надежны. Как выразился один из мастеров сервиса, "они ездят и ездят, пока не потребуется полная переборка..."

**Один-единственный дизель**

Особняком в ряду двигателей стоит единственный в гамме турбодизель мощностью 90 л.с. Присмотрев для себя такой "Mondeo". вам придется быть готовым к несколько повышенным эксплуатационным расходам. Так зубчатых ремней в моторе уже два - один приводит ГРМ. а второй - топливный насос высокого давления (ТНВД). Менять их предписано каждые 50.000, но масте ра сервиса рекомендуют перестраховаться и сократить интервал до 40.000 км. Что касается турбины, она не слишком надежна. Первые проблемы появляются уже к 40.000-50.000 км, а если не использовать рекомендованное масло, то и раньше. Лечение на начальном этапе обойдется в $ 1 50-300. В целом ресурс турбонагнетателя составляет около 150.000км, а стоимость его замены составляет порядка $ 1.400. Отнеситесь с особой щепетильностью к зимней эксплуатации. Не забывайте добавлять в солярку антипарафиновые присадки, предварительно оговорив их использование с сервисменами. Также не слишком раскручивайте мотор и ни в коем случае не пытайтесь завести заглохший автомобиль с буксира. Это практически всегда приводит к обрыву ремней со всеми вытекающими отсюда последствиями...

**Мотор-флагман**

Наконец, самый сильный в гамме моторов - 2,5-литровый V6, развивающий 170 сил. В нашей стране он встречается крайне редко. В основном, на машинах привезенных из Америки (о них рассказывается в отдельной главе). Зачастую в мощных версиях установлена и противобуксовочная система ("Traction Control"). Что касается эксплуатационных расходов на "Mondeo V6", они окажутся в среднем на 20% выше по сравнению с четырехцилиндровыми собратьями.

**Самые редкие "Mondeo" требуют больше внимания**

В гамме "Mondeo" имелись два автомобиля, которые обходятся в обслуживании фактически в два раза дороже. Это полноприводная версия и машина с "электронной" подвесной.

Начнем с того, что подобные экземпляры - редкие гости на наших дорогах и в то же время самые частые на СТО. Эти не слишком надежные автомобили наиболее дороги в обслуживании. Для версии "4х4" довольно трудно найти запчасти. Как вы понимаете. неоригинальных не существует, а фирменные придется заказывать и ждать порядка полутора-двух месяцев. Не рекомендуем останавливать выбор и на машине с "электронной" подвеской, которая автоматически изменяет дорожный просвет в зависимости от скорости (чем быстрее вы едете, тем сильнее автомобиль прижимается к дороге). В таком "Mondeo" вам практически гарантированы проблемы с блоком управления ($300) и сложными амортизаторами ($350 за штуку). Электронная начинка последних на дух не переносит грязных дорог и порой отказывается работать. Машина при этом может "присесть" на одно из колес или вовсе уменьшить клиренс до размеров, принятых в мире автоспорта. Кроме того, довольно часты проблемы с проводкой, по которой, собственно, и можно узнать эту модификацию. Достаточно поднять капот и взглянуть на верхние опоры передних амортизаторов. Если к ним тянутся пучки проводов - перед вами экземпляр с "электронной" подвеской. При желании ее можно демонтировать, заменив на обычную.

Такая операция обойдется примерно в $1.000.

**План затрат на подвеску**

Ходовая часть "Mondeo" требует вложений в среднем каждые 30.000 км. То есть практически раз в год.

Одной из основных проблем, по словам мастеров СТО, являются шарниры равных угловых скоростей (ШРУСы), которые имеют хомуты не слишком удачной конструкции. Они-то и являются причиной довольно скорого выхода узла из строя - ослабевает затяжка, и внутрь попадает губительная для шарнира грязь. В связи с этим при прохождении каждого ТО напоминайте механику о необходимости отдельной проверки этой детали. Впрочем, некоторых владельцев "Mondeo" в техцентре может поджидать приятный сюрприз: в рамках заводской программы вам бесплатно установят ремкомплект ШРУСа. Попадает или нет наш автомобиль под эту акцию, можно узнать у официальных дилеров "Ford".

**Американские родственники**

Для рынка США "Ford Mondeo" выпускался под другими названиями. Седаны "Mercury Mystique" и "Ford Contour" повторяют европейского собрата технически, однако сильно отличаются от него внешне.

"Ford Contour" довольно часто встречается на российских дорогах. По традиции, американская машина щеголяет роскошным салоном с массой электроприводов и дополнительного оборудования вроде подстаканников или элитной магнитолы. То же самое можно сказать о "Mercury Mystique", только их в нашей стране очень мало. Главным преимуществом "янки"являются усиленная передняя подвеска и мощные моторы. Для них предлагались самый сильный 4-цилиндровый двигатель (2,0 л) и престижный V6. По словам сервисменов, особых проблем в техобслуживании "американских родственников" не возникает. Практически все детали взаимозаменяемы с европейским "Mondeo". Кроме, естественно, кузовных панелей. Поэтому в случае аварии могут возникнуть трудности - заказанных в США запчастей придется ждать около полутора месяцев. Машины с другого берега Атлантики можно даже полностью продиагностировать! У официальных дилеров имеются специальные переходники для подключения компьютера к иному по форме разъему. Так что это один из немногих случаев, когда "американец" эксплуатируется в России без особых проблем.

**Демократичная цена**

На нашем рынке предлагается большое количество "Ford Mondeo". Их средняя цена (около $6.500) заставит задуматься о покупке иномарки даме тех, кто настроился на приобретение отечественного автомобиля.

Наиболее старые "Mondeo" 1993 года предлагаются за $5.000-5.500. За такую сумму вы можете рассчитывать на машину с пробегом более 150.000 км в достаточно ухоженном состоянии. Из дополнительного оборудования в ней, скорее всего, будут установлены магнитола, люк и подогрев передних сидений. За хорошо сохранившиеся экземпляры 1994-1995 годов просят около 6.000-6.500 долларов. Эти машины имеют сравнительно небольшой пробег, а по запасу надежности превосходят многих конкурентов. Версии 1996-1997 годов выпуска сохранились до наших дней великолепно. Поэтому и цена у них порой подбирается к десятитысячной отметке, однако средняя стоимость составляет $8.000-9.000. Удивительно, но универсалы "Mondeo" у пас достаточно популярны - на вторичном рынке их практически половина. По сравнению с седанами и хэтчбеками их стоимость в среднем на 300-500 долларов больше. Модификации в роскошном исполнении "Ghia" поднимают цену еще на $300. Что касается американских вариантов "Ford Contour" и "Mercury Mystique", они заметно дороже. За машины 1995 года редко просят меньше $8.000. Зато по уровню оснащения "янки" соперничают с престижными моделями бизнес-класса.