

СЕДАН-ШАРМАН



Peugeot 408 – новейшая модель на нашем рынке, продажи которой стартуют в сентябре. Седан, по размерам сразу вписавшийся в сегмент D+, создан на основе универсала Peugeot 308 SW и задумывался как «мировая» модель. До этого его производство было развернуто в Южной Америке и Китае, а после ряда испытаний и адаптационных мер, выпуск налажен и в России, на налаженном сборочном предприятии. Задача представить нам большой автомобиль в популярном типе кузова и по невысоким ценам у французов получилась отнюдь не ущербно. На выбор четыре варианта двигателя: бензиновые объемом 1,6 литра мощностью 110, 120 и 150 (турбо) л.с., а также 1,6-литро-

вый дизель в 112 сил. Предусмотрено три уровня оснащения и пакеты опций, а в базовом уровне Access имеются две подушки, ABS, бортовой компьютер, электропакет с подогревом зеркал, аудиоподготовка с 6 динамиками. Кроме того, в рамках адаптации к российскому рынку автомобиль в базе получил усиленную подвеску и увеличенный клиренс, стальную защиту моторного отсека, более мощный аккумулятор и стартер, а также более емкий бачок омывателя. Цены от 549 тысяч рублей, с АКП от 644 тысяч. Мы же протестировали наиболее дорогую версию – с турбомотором в 150 сил, который доступен только с 6-ступенчатой АКП и предполагает цены от 746 тысяч рублей.

ОДИН ЗА ВСЕХ

Он неплох. Совсем неплох. Возможно, единственный его недостаток — это порядком отдохнувший творческий потенциал дизайнеров, работавших над внешностью автомобиля.

Пожалуй, 408-й — единственный представитель Peugeot, который четко не идентифицируется как член своего «клана», вызывая ассоциации с большим, аккуратным и вполне симпатичным кусочком мыла... Все остальное — без намека на нареkania, идеально, как равнобедренный треугольник, в вершине которого прочно над конкурентами стоит цена. В нее каким-то волшебным образом упаковано совершенно потрясающее количество компонентов такого ценного автокомфорта — недурственный мотор с честными «низкими» 150 л.с., классический, уже умный автомат, додумывающий сам то, о чем забыл подумать водитель; хорошая, упругая, сбалансированная подвеска. Плюс потрясающий пластик в салоне, двухзонный климат, электропакет, аудиосистема и куча всяческих (всегда приятных) мелочей типа многократного моргания поворотника на короткое нажатие переключателя в салоне...

Ах да, еще объем багажного отсека — мечта экспедитора. В общем, много, ооочень много всего. Но... Это пресловутое «но» даже не знает, за что зацепиться — он не автомобиль в себе. В нем нет эмоции, перчинки, чего-то, что выделяло бы эту машину из легиона подобных. Это, по всей вероятности, неплохо. Если машина в семье воспринимается как агрегат, перевозящий телеса из пункта А в пункты под именем всех прочих букв алфавита, то это та самая идеальная лошадка, которая делает всякое перемещение максимально удобным, «теплым и пушистым».

Наталья НОВИКОВА,
водительский стаж 10 лет, ездит на Toyota Mark II

ЦИФРОВОЙ БУМ

Триста восьмой, три тысячи восьмой, пятьсот восьмой, четыре тысячи восьмой, и теперь вот четыреста восьмой — запутаться можно от обилия этих цифр. Да и разделить четкие классовые грани в этих автомобилях все труднее. Например, в 408-м сидишь как в минивэне: высокая посадка, объемность салона за счет дополнительных угловых окон, зеркала на «ножках», лимузинный запас места сзади и при этом багажник — настоящий трюм. Но ведь это седан!

И мне уже кажется, что эту модель разрабатывал бездушный, но супермощный компьютер с элементами искусственного интеллекта. Заложили в него миллионы параметров российской специфики эксплуатации, и он выдал некий суперкар для нашей повседневности. Вполне такой сбалансированный, к тому же с возможностью богатого оснащения и выбора силовой части. Даже не знаю, за что поругать машину. За «турбояму» в настройках педали газа или за особенности эргономики с близко расположенными зеркалами и сильно скошенным лобовым стеклом? Да, все так, но к этому привыкнуть можно, а жестковатая подвеска дает веру в ее прочность на наших дорогах. В целом же ни по отделке, ни по оснащению, ни по качеству движения 408-й себя никак не компрометирует.

Еще вчера приходилось сокрушаться, что даже модели гольф-класса в топ-версиях стали неприлично дороги — можно добавить и уже взять кроссовер. А 408-й сделал своего рода переворот: французы нам выкатили седан размерами почти бизнес-класса, а просят за него как за «гольф». Во всяком случае, с базовым 110-сильным мотором и МКП, когда и цена лучшая в классе, и пресловутая неприхотливость как бы в сборе. А такая «горячая» силовая пара, по-моему, все же лучше «зашифрована» в других цифрах: 308-м или 3008-м.

Василий ЛЯРИН, водительский стаж 14 лет, ездит на Ford Focus II

ФРАНЦУЗСКОЕ С КАЛУЖСКИМ

Французы решили создать идеальный седан для России и продавать его массовым тиражом. И, похоже, у них это неплохо получилось.

Первое, что бросается в глаза — внешние размеры. Ближайший конкурент «408-го» Ford Focus, но при этом Peugeot на 17 см больше и стремится в класс D+ (оставаясь по цене в сегменте «гольф-класса»). Как и все «Пежо», «408-й» элегантен (но не экстравагантен, как другие модели компании) и уже по внешним качествам наверняка найдет массу поклонников.

Панель управления не без французского шарма, но он не привнесен в угоду эргономике — с приборами разбираешься быстро. И на переднем, и на заднем сиденье достаточно просторно. Ищем элементы адаптации — лобовое стекло и омыватели форсунок с подогревом, дефлекторы воздуховодов (то есть «печки») у задних сидений.

Автомобиль высоко стоит над дорогой, но это не сказалось на управляемости и комфорте. Едет «408-й» споро, даже динамично, при этом переключения автомата вкрадчивы и незаметны, при желании двигатель очень охотно откликается на резкое нажатие педали газа. Торможение — быстрое и прогнозируемое. По тишине в салоне автомобиль наверняка будет в лидерах класса. Настройка энергоёмкости подвески — оптимальна для наших дорог, хотя крупные препятствия она переносит с трудом.

Не понравилась обзорность через зеркала заднего вида — и наружные, и внутренние — уж слишком они мелковаты. А в целом инженеры Peugeot хорошо поработали над адаптацией авто для России. Больше всего понравилась цена — 750 тыс. руб. за полноценный, элегантный и хорошо оснащенный седан — выглядит оптимистично. А еще «408-й» оказался экономичен — мы рассчитывали на куда больший расход топлива, а в результате сдали дилеру машину с хорошим запасом заправленного за счет редакции топлива.

Ефим НЕЗВАННЫЙ,
водительский стаж 20 лет,
ездит на автомобиле Mazda CX-7



Приятный интерьер Peugeot 408 знаком по другим моделям марки, но главное, здесь тоже нет экономии на материалах — в отделке имеется и мягкий пластик, и тканевые вставки



Двухзонный климат-контроль возможен только в топ-версиях или как опция. Впрочем, для этой модели опции предусмотрены как отдельно, так и пакетами



Водительское кресло регулируется по высоте уже в базе, его форма не предполагает плотную посадку с хорошей боковой поддержкой



Особенность приборного блока — эффектные белые шкалы и нечетная цифровка спидометра, а еще способность бликовать



Боковые зеркала красивые по форме, но в реальности мелковаты, а левое слишком близко «сидит» к водителю, что мешает обзору



Емкие ниши в дверях предусмотрены и в базе



Седан Peugeot 408, созданный на шасси универсала 308 SW, практически на полметра длиннее, например, своего сородича хэтчбека Peugeot 308, при этом и база больше на целых 112 мм



Спинки просто складываются на подушки, при этом ровной площадки с полом багажника не получится



В багажнике присутствует полноценная запаска



Клиренс составляет внушительные 175 мм с колесами на 16 дюймов (как в данном случае), а с 17-дюймовыми будет еще больше – 178 мм



Турбомотор в 150 сил в паре со 6-ступенчатой АКП со спортивными настройками – хороший вариант для динамичной езды, но большинство продаж, судя по всему, придется на более скромные силовые варианты



Сзади как в бизнес-классе: и сиденья удобны, и запас места для ног огромный. Подвод воздуха имеется в топ-версиях и доступен как опция



К числу компоновочных достижений модели относится огромный и ровный багажник, который сохраняет простор на задних сиденьях

ПАССАЖИРОВОЗ

У нас с этим «Пыжником» разное мировоззрение, но машина-то для всей России! Внутри нас встречает сиденье, которому больше подходит определение компьютерный стул, а не кресло водителя, и не самый удобный руль из твердого пластика. Так и хочется снять мягкий пластик с панели и «одеть» его на руль.

Удобно в этой машине сзади, где действительно много места, удобное сиденье и в качестве бонуса окна опускаются в автоматическом режиме, причем до конца! Если объективно, то на ходу машина проявляет себя отлично на плохих дорогах, подвеска держит все удары, да и стальная защита картера придает уверенности. Вот она, российская адаптация. В городе же устаешь от излишне зажатого руля. На высокой скорости это несомненное достоинство, но на низкой хотелось бы более легкой настройки усилителя. При этом в 408-м на руль отдается буквально каждый камушек с дороги.

Мотором с коробкой я остался доволен, автомат все-таки не робот, тут и быстрый старт, и плавные переключения. Заявленный момент 240 Нм уже при 1400 об./мин, в реальности же начинает ехать где-то после 2-х тысяч. Но шесть ступеней автомата всегда позволяют получить нужное количество Нм в нужное время. И не сказать, что машина быстра, разгон до сотни около 10 секунд, но удобство управления разгонной динамикой отменное. Чего не сказать об управлении замедлением – на мой взгляд, слишком мягкая педаль. Дозируется торможение не усилием, а просто перемещением педали. Но основную функцию – останавливать автомобиль, они выполняют отлично. Увы, мы с этим «львенком» характеристиками не сошлись, но ведь это автомобиль для всей России...

Артем АГЕЕНКО,
водительский стаж 7 лет, ездит на Honda Civic Type R

РАЗМЕР ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

Судя по всему, именно этим постулатом руководствовались французы из Peugeot, когда приделывали к 308-му огромный багажник и растягивали его до полноценных размеров D-класса. Попутно и индекс «повысили». Получился недорогой и сердито.

Ты посмотри, какой у меня салон: такой же, как и у 308-го – пытается завлечь меня седан – посмотри, как просторно сзади, какой у меня багажник!.. И ведь, правда: и спереди удобно, и на заднем диване просторно, и поклажи можно набрать много. Но почему мягкая передняя панель бликует в лобовом стекле? Почему даже в топовой версии нет подлокотника в спинке заднего дивана? И куда рассовывать в необъятном багажнике всяческую мелочь и принадлежности? Мне не хватает в 408-м подобных мелочей для удобства – того, к чему успел приучить меня мой Румстер от Шкоды. Да, едет новый седан хорошо: динамично, напористо и равнодушно к состоянию дороги – в общем, надежно и уверенно. Но, в отличие от того же Румстера, огонька в его повадках нет.

Да и не такой уж и бюджетный этот седан: «наш» автомобиль стоит практически 800 тысяч рублей. А во сколько обойдется транспортный налог и ОСАГО со 150-сильным мотором? А стоимость сезонной резины на 16"? А расход топлива на 4,7-метровом и почти полутонном автомобиле? Базовые версии 408-го, конечно, гораздо дешевле. Но это будут скучные по динамике машины. Впрочем, настоящие представители D-класса в своих базовых версиях не лучше, и еще дороже...

Вот поэтому-то 408-й мне, тем не менее, понравился – все-таки размер ведь тоже имеет значение! :)

Алексей СТЕПАНОВ,
водительский стаж 16 лет, ездит на Skoda Roomster и Toyota Corona Premio



УКРОЩЕНИЕ КОТЯТ

Открытие очередного сезона «Трибун» после традиционных каникул получилось в духе юношеского максимализма. Амбициозный «лев», порывкая на высоких оборотах, в сущности, оказался ручным котёнком, чья мягкость натуры и «пугливость» при встрече с реалиями проявились в полной мере.

Ставшая уже классикой фирменная внешность сейчас совершенно не выделяется в общей массе, что скорее преимущество, чем недостаток. Единство линий прослеживается буквально в каждом элементе кузова, образуя тот самый невидный невооруженным глазом, но воспринимаемый подсознательно, французский стиль. Не шик, конечно, но стиль — определён. Интерьер, к счастью, скорее минималистичен, практически лишён косметических изысков и возведённых в культ гламурных блестящих элементов. Всё это ориентирует Peugeot на самого широкого потребителя: возрастные и гендерные рамки начисто стёрты.

Совсем другое дело — технические возможности силового агрегата и подвески. Вторая — прямой «потребитель» наших дорог. Так комфортно и уверенно я чувствовала себя не во всяком паркетнике! Буквально осязаешь, что запас надёжности элементов превышает среднестатистический. А вот о моторе сказать такое будет сложнее. Пока не вмешалась со своими переключениями коробка, он работает вполне прозрачно. Однако любое замедление или ровное ускорение приносят некий разлад, и поведение автомобиля становится менее предсказуемо. Это вряд ли ощутит обычный владелец, и скорее всего, останется вполне доволен разгонной динамикой. Рулевое управление тоже не идеально — слишком упругое в статике и размазанное в движении, оно требует привыкания и исключает излишне агрессивное вождение. Разумеется, речь о тех случаях, когда водитель — не просто «человек за рулём», а тот, кому важно быть в единении со своим автомобилем.

Резюмируя, отнесу седан к списку смело рекомендуемых широкому кругу лиц — эти котята приятно мурчат, игривы и перебирают мягкими лапками по самолюбю хозяина.

Юлия Бабак, водительский стаж 8 лет, ездит на автомобилях Toyota Fielder и Subaru Impreza WRX

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ PEUGEOT 408
(версия 1,6 л., 150 л.с., 6-АКП)

КУЗОВ	
Тип	Седан
Конструкция	Несущий
Количество мест/дверей	5/4
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Бензиновый с турбонаддувом
Расположение двигателя	Спереди поперечно
Кол-во и располож. цилиндров	4, рядное
Рабочий объем, куб. см	1598
Кол-во клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с./об. мин.	150/6000
Крутящий момент, Нм/об. мин.	240/1400
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	Передний
Коробка передач	6-ступенчатая автоматическая с ручным режимом
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ	
Тип	Реечное с электрогидроусилителем
Диаметр разворота, м	11,08
ПОДВЕСКА	
Передняя	McPherson
Задняя	Скручивающаяся балка
КОЛЕСА	
Диски	Легкосплавные
Шины	215/55 R16
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	4703/1815/1505
База, мм	2717
Клиренс, мм	175
Снаряженная масса, кг	1419
Полная масса, кг	1820
Объем топливного бака, л	60
Объем багажника, л	560
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	207
Разгон до 100 км/ч, сек.	9,6
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Городской режим	11,6
Загородный режим	6,3
Смешанный режим	8,2

