

Используя усеченную японскую платформу, французы производят новый кроссовер Peugeot 4008 в коллекционных масштабах... Видимо, получив грант от американского правительства, пиарщики мировых автомобильных концернов, сговорившись, отправили нас сначала в Грузию, а потом на Украину.



Другой причины посетить сразу две цитадели цветных революций подряд я не вижу. Поехали мы не в какую-нибудь Киевскую Русь, а прямо в «западэнщину», самолет приземлился во Львове. Сойдя с трапа, мы сели в новенькие Peugeot 4008 и поехали в Карпаты. Что я знал про западную Украину? Якобы там варят борщ из москалей, но это в прошлом, поскольку последнего москаля там съели еще при Горбачеве. В общем, стартовое настроение было то же, что и в Грузии. Однако дальнейшее развитие событий пошло по другому сценарию. Никто из местных не пытался уверить, что «западэнцы» не опаснее плюшевых мишек. На нас вообще обращали минимум внимания. Правда, легенду о злобных потомках Степана Бандеры тщательно поддерживали. В самом конце мне стало ясно почему. **МИНУС 30 САНТИМЕТРОВ**

Продажи Peugeot 4008 начались в апреле. Первыми — на нашем и украинском рынке и только потом в Китае, Австралии, Новой Зеландии, Аргентине и Европе. Вот так французы нынче торгуют своими машинами. Похоже, они меньше всего рассчитывают на спрос в своей стране. С другой стороны, это можно понять. Французы, тщательно

маскируясь, говорят, что Peugeot 4008 основан на укороченной платформе Peugeot 4007 за счет уменьшенных передних и задних свесов. Взяли и отняли 30 сантиметров от исходной длины, оставив при этом неизменными колесную базу и колею, чтобы гарантировать простор для пассажиров и вместительность багажника. Отчасти это правда: 4007-й – это Mitsubishi Outlander, а 4008-й – Mitsubishi ASX. При этом ASX имеет в основе усеченную платформу Outlander. Производят Peugeot 4008 в Японии, а участие французов состоит в том, чтобы минимальными средствами придать ему очарование. Что у них неплохо получается.



Характеристики платформы, а также габаритные размеры делают 4008-й универсальным. Он компактен, что гарантирует отличную маневренность, но в то же время у него просторный салон, поэтому он подходит для ежедневного использования как в городе, так и на отдыхе. При этом он гораздо симпатичнее Mitsubishi ASX, а для любителей всего французского это чуть ли не основной аргумент.

ОСОБЕННОСТИ МУФТЫ

Мы ездили на версиях с двухлитровым мотором мощностью 150 лошадиных сил. Сначала с механической пятиступенчатой коробкой, а потом с вариатором. Комплектация с МКПП показалась гораздо веселее, а вариатор приходилось все время держать в ручном режиме. Обгоняя фуры на карпатских изгибах, я то и дело жал на подрулевые лепестки,

фиксируя передачи. Лепестки удивительно эргономически выверены, пользоваться ими одно удовольствие. Получить максимум наслаждения мешала только провинциальная закарпатская дорожная сеть (дороги там в разы хуже грузинских). Mitsubishi никогда не отличался плавностью хода, нет ее и у нового «паркетника» Peugeot. Энергоемкость подвески тоже довольно условная. Пробои в ямах и особенно на буграх я ловил постоянно.



Хотя мы испытывали «паркетный» транспорт, но кусок бездорожья в программе был. Так вот, для офф-роуда Peugeot оснащен самым обычным кроссоверным полным приводом. Всем заведует многодисковая муфта на электронном управлении. Пока автомобиль едет по сухой асфальтированной дороге со скоростью до 80 км/ч, 85 процентов крутящего момента подводится к передней оси. На бездорожье можно переключить тумблер в режим Lock, что обычно рекомендует производитель. От себя добавлю: только если не надо буксовать. Чувствуете, что предстоит небольшая офф-роудная битва, с газом в пол и расшвыриванием кусков снега-грязи-песка из-под колес, — оставьте тумблер в обычном режиме. Иначе муфта вскипит. Peugeot это признает, но, как всегда, в завуалированной форме. Они говорят: режим Lock работает только при низкой скорости движения. А если ты стоишь в сугробе, бешено вращая колесами, это что?

СПАСИБО ТОБІ, БОЖЕ, ШО Я НЕ МОСКАЛЬ

Изъездив Карпаты и местные дырявые проселки, мы вернулись обратно во Львов, где наконец появился ответ на загадку: почему при отсутствии вражды с кацапами миф о поганных москалях всячески культивируется? В основе этого – деньги. Мы пошли в бар, где, по слухам, собираются украинские националисты. Просто так туда не войдешь, надо произнести пароль «слава великой Украине», а потом выпить стопку со словами «смерть москалям». Нас туда не пустили, и вовсе не из-за того, что рожей не вышли: весь кабак был до последнего сантиметра забит нашими согражданами. И, как вы понимаете, именно они скупил в городе все магниты с надписью: «Дякую тобі, Боже, що я не москаль». Наши скупают здесь подобные сувениры в таких количествах, что их не успевают подвозить. Мне такого магнита уже не досталось! Но я обязательно вернусь, когда их подвезут.



Тень Mitsubishi ASX всегда будет преследовать Peugeot 4008, но реальным конкурентом «француз» «японцу» не станет по банальной причине. Квота на Россию составляет пока всего 3000 автомобилей в год, а на весь мир – 20 000. Если вам дорого все французское, спешите, второго шанса может не быть. Впрочем, если не успеете, поезжайте на Украину, там наверняка запасы останутся, только не забывайте правильно произносить название производителя – «пыжо». Проверочное слово – «пыво».

ОСТОРОЖНО! ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОДРОБНОСТИ

Модель Peugeot 4008 основана на платформе Mitsubishi ASX – укороченной версии Outlander (он же Peugeot 4007). Передние и задние свесы уменьшили, а вот колесную базу и колею сохранили неизменными, чтобы гарантировать простор для пассажиров и вместительность багажного отделения.

При включении режима 4WD крутящий момент двигателя передается на обе оси, но за распределение этого момента отвечает электронный блок управления. Например, при движении по сухому асфальту со скоростью 80 км/ч 85% крутящего момента идет к передней оси. В случае пробуксовки передних колес процент крутящего момента, передаваемого на задние колеса, увеличится. Есть режим Lock, позволяющий блокировать муфту и подавать момент поровну на оба ведущих моста. Тем не менее автомобилю очень не хватает электронной имитации блокировок межколесных дифференциалов.