

Новый 408-й должен стать ключевой моделью Peugeot на российском рынке. Не даром автомобиль попал к нам только через два года после своего дебюта: он уже давно и успешно продается в Китае и Южной Америке. Но эти два года — не просто маркетинговая проволочка. Мы готовили машину специально для России и постарались учесть все пожелания российского покупателя, — с гордостью заявляют французы.



Требования российского рынка народным автомобилям давно известны: седан с просторным салоном, большим багажником, высоким клиренсом, непробиваемой подвеской и доступной ценой. От этого и начали «плясать». А плясали надо сказать вприсядку, взяв за основу хэтчбек с индексом 308, колесная база которого была растянута на целых 109 мм. По своим размерам Peugeot 408 превосходит всех основных конкурентов, уступая по ширине только всеволжскому бестселлеру Ford Focus.

Отсюда и простор в салоне. При моем среднем росте места за креслом водителя остается почти как в полноценном бизнес-классе, а большие задние двери облегчает посадку и высадку. На галерке есть собственные воздуховоды, пепельница и ...Стоп. А где подлокотник? Его нет даже в самой богатой комплектации, — сетуют в Peugeot. Забыли или это пресловутая экономия?

По объему багажника Peugeot 408 делит первое место со Skoda Octavia. 560 литров, полноразмерная запаска, две внутренние ручки на крышке, газовые упоры. Что еще для счастья нужно? Но придаться есть к чему: проем не велик, открыть крышку можно только с брелока или с помощью кнопки в салоне, а сложенный задний диван образует внушительную ступеньку.



В ходе адаптации машины к реалиям российского рынка предсерийные образцы гоняли не только вокруг завода в Калуге, но заглянули за Урал и даже испытали жесткими условиями Заполярья. В итоге Peugeot 408 как никто другой подвергся доработкам, дабы максимально соответствовать запросам потенциальных клиентов из России. Автомобиль оснащается более мощными аккумулятором и генератором, уже на заводе устанавливается металлическая защита двигателя, а все бензиновые версии, в том числе и турбированная, адаптированы под 92-й бензин.

Но и это далеко не все. После северной прогулки французы установили увеличенные воздухопроводы в задней части салона, а также оснастили форсунки омывателя и зону покоя стеклоочистителей подогревом. В целях экономии незамерзайки был изменен алгоритм работы омыватель фар, который в российских машинах срабатывает только при каждом седьмом брызгании на стекло, а объем бачка увеличили до пяти литров. Кроме того, крышку бензобака избавили от замка. Теперь водителям не надо таскать с собой крышку вместе с ключом на заправке, а жители северных районов могут не глушить мотор, чтобы лишний раз не охлаждать салон. Наконец, была увеличена

эффективность подогрева сидений, а крутилки управления перенесли из слепой зоны между креслом и дверью на центральный тоннель.

Поработали и с подвеской. По сравнению с донором – хэтчбеком Peugeot 308 – конструктивно она осталась прежней: стойки МакФерсон спереди и полузависимая балка сзади, но пружины получили по одному дополнительному витку, установили более мощные стабилизаторы поперечной устойчивости и новые задние амортизаторы. В результате клиренс седана увеличился до 175 мм на 16-дюймовых дисках и до 178 мм на 17-дюймовых.



На нашем рынке Peugeot 408 будет предлагаться с четырьмя вариантами двигателя: тремя бензиновыми и одним дизельным и все объемом 1,6 литра. Базовая версия мощностью 110 л.с. предлагается только с 5-ступенчатой «механикой» по цене от 549 000 рублей. На пресс-конференции менеджер по продукту Анатолий Филаткин особенно подчеркнул, что базовая версия это не маркетинговый ход, часто используемый, чтобы привлечь клиента минимальной ценой, а реальная модификация, которая будет доступна к заказу наравне с остальными.

Следующая версия оснащается атмосферным 1,6-литровым двигателем совместной разработки Peugeot и BMW, развивающим 120 л.с. В качестве альтернативы «механике» он может комплектоваться четырехступенчатым «автоматом» AT8, являющимся модернизированным наследником прежнего AL4, набившего асфальт многим пезоводам.

«Входной» ценник на эту машину с АКПП довольно привлекательный – 644 000 рублей. Наконец, топовая модификация оснащена турбированной версией этого же агрегата. 150-сильный Peugeot 308 безальтернативно предлагается только с 6-скоростной АКПП Aisin по цене от 746 000 рублей.

Дизельная братия представлена 112-сильным мотором с максимальным моментом 254 Нм и заявленным средним расходом всего 5 литров на 100 км. Трансмиссия – только пятиступенчатая механика. Такое решение в «Пежо» объяснили желанием предложить 408-й по максимально доступной цене, в то время как дизельные модели конкурентов, напротив, предлагаются только с богатым оснащением, что делает их неконкурентоспособными.



При всей рациональности гаммы моторов и глубокой российской адаптации, для теста были доступны только турбированные седаны в максимальной комплектации Allure, хотя сами пежовцы ожидаемо предсказывают наибольшую популярность 120-сильной версии с АКПП. Не исключено, что в Peugeot Россия решили схитрить, получив более лестные отзывы. Ведь тандем 150-сильного двигателя и 6-ступенчатого «автомата» уже не раз доказывал свою состоятельность сначала на Peugeot 308, а потом и на новом седане Peugeot 508, в то время как 120-сильный мотор и АКПП о четырех ступенях динамикой не блещут.

Разгон у Peugeot 408 с 1,6-литровым турбомотором не ураган, но и вялым его не назовешь. По паспорту седан набирает 100 км/ч за 9,6 секунды. Характеристика мотора ровная, без ярко выраженных всплесков, но и без провалов. «Автомат» и двигатель работают слаженно: пониженные передачи включаются пусть с небольшой задержкой, но своевременно, переключения происходят плавно, а при замедлении АКПП заботливо подтыкает пониженную, помогая тормозить двигателем. Традиционно трансмиссия Aisin имеет спортивный и зимний режимы, а также возможность ручного переключения.

Появление дополнительного витка пружин и увеличенных стабилизаторов дало о себе знать. По разбитой дороге Peugeot 408 идет как бронепоезд по рельсам, с легкостью глотая мелкие и средние ямы. Похожая ситуация и на проселке, где даже внушительные ухабы сказываются в салоне лишь небольшими тычками. В этой дисциплине «Пежо» всеяден почти как «непробиваемый» Renault Logan.



С геометрией у «пыжика» тоже все в порядке. С таким дорожным просветом он с легкостью штурмует подъемы и спуски, перед которыми спасует добрая половина городских кроссоверов. К российским «направлениям» седан оказался готов полностью! А что же на хорошем покрытии? Неужели увеличение клиренса не повлияло на управляемость? Ведь на ровной дороге подвесочный донор 408-го – хэтчбек Peugeot 308 – как минимум азартен.

На прямой неплохо. Даже когда на спидометре далеко за сто, седан лишен раскачки, не «пляшет» в колеях и хорошо держит заданный курс. Первый крутой вираж. Нарочно захожу в него с избыточной скоростью в ожидании большого крена, но к моему удивлению, 408-й лишь облокотился на переднее внешнее колесо и довольно уверенно зарулил на указанную дугу. Да, здесь нет азарта хэтчбека, в нуле рулю не хватает информативности, а усилие на «баранке» нарастает не линейно, но, черт возьми, со своими задачами надежного и вместительного седана для российских дорог Peugeot 408 справляется отлично. И во многом этого удалось добиться за счет скрупулезной адаптации, к которой инженеры Peugeot подошли со всей ответственностью.

В «Пежо» ответственно заявляют, что планы на Peugeot 408 – вывести седан в бестселлеры марки и войти в пятерку самых продаваемых автомобилей класса «С». Амбициозно? Несомненно. Однако у 408-го есть для этого все задатки, поэтому задачи, поставленные модели, кажутся вполне реальными.