

Peugeot › Выясняем характер обрусеющего «француза» Peugeot 408

Алексей Смирнов, 3 дня назад. Фото Драйва и фирмы Peugeot



Повышение первой цифры индекса вполне оправдано. «Четыреста восьмой» на 427 мм длиннее соплатформенного хэтчбека и на семь миллиметров выше. По сути «француз» как минимум двумя колёсами перекатился в более высокий сегмент D.

Проспал! К чёрту завтрак и душ, на то, чтобы преодолеть шестьдесят километров непредсказуемости утренних дорог, у меня менее двух часов. Но опаздывать на встречу с новым седаном Peugeot 408 никак нельзя, потому что эту машину специально для нас, россиян, французские инженеры готовили более двух лет. Гоняли в хвост и в гриву по разбитым дорогам разных областей, морозили за Уралом, заправляли суррогатным топливом. Только за последний год предсерийные образцы «четыреста восьмого» преодолели четыре круга ада, которые утивые французы называют миссиями. И теперь с гордостью заявляют — мы создали идеальный автомобиль для России! Эй, ну уступите же дорогу — у меня миссия государственной важности!



Багажник не испортил внешность «четыреста восьмого». Седан выглядит солидно и утончённо.

О первом опыте продаж бюджетного седана в российском представительстве французской компании вспоминать не любят. Импорт трёхобъёмного Peugeot 206 иранского производства принёс больше головной боли, чем прибыли. Мало того что с качеством самих машин были проблемы, так ещё политическая атмосфера в стране, мягко говоря, не способствовала бизнесу. Вдобавок автовозы с готовыми седанчиками иранские мальчишки от нечего делать забрасывали камнями. Уже на прибывших сюда новых машинах приходилось менять стёкла, перекрашивать детали кузова. В результате контракт с иранскими партнёрами разорвали, продажи прекратили, а о уже реализованных машинах постарались забыть. Первый блин комом — исконно русская традиция.



Лицо хоть и знакомое, но всё же новое. У Peugeot 408 оригинальные передний бампер, капот и фары.

Зато второй пекли тщательно, с хрустящей корочкой и добавками по предпочтениям и толщине кошелька. Впервые о производстве бюджетного седана в России французы обмолвились три года назад, благо ни изобретать такую машину с нуля, ни строить завод было не нужно.

Производство в Калужской области работало исправно, а сам трёхобъёмник построен на основе универсала Peugeot 308 с растянутой относительно хэтчбека на 109 мм колёсной базой. Похожие седаны уже производятся в Китае и Аргентине, но Россия — не Азия и уж тем более не Южная Америка, у нас свои пристрастия и особенности — нужна адаптация. Ездовые испытания, начатые ещё два года назад, проходили с чисто российским размахом: в Московской, Калужской и Тульской областях. На Урале и даже в Заполярье.



Конвейер калужского завода «четыреста восьмые» будут покидать с 33-процентным уровнем локализации. Наружные панели кузова, бамперы, стёкла, задние фонари, колёса, сиденья, пластиковые детали салона... Всё это и многое другое изготавливают совместные предприятия партнёров и смежников.

Ох и намучались французы! Зато ещё до начала производства товарных машин поняли, какими они должны быть. С просторным салоном и багажником. С высоким дорожным просветом и непробиваемой подвеской. Багажник у «четыреста восьмого» на зависть всем конкурентам — 560 л, да и в салоне места много. Особенно в задней его части. Отрегулировав переднее кресло под свой рост и пересев назад, я свободно заскакиваю ногу на ногу. До спинок передних кресел более полуметра! Над головой тоже просторно, дверной проём огромен. Лимузин! Нет, поправляют пежовцы, — машина на все случаи жизни. В такой должно быть удобно всем: и детям и престарелым родителям.



Мягкая передняя панель знакома по хэтчбеку Peugeot 308. «Музыка» и «климат», расположенные на отложной центральной консоли, приближены к водителю. Отличительные особенности наиболее оснащенной версии Allure: белые шкалы приборов и чёрная лакированная накладка по центру торпедо.



В комбинации приборов полноценный маршрутный компьютер и стрелочный датчик температуры охлаждающей жидкости. Однако серые цифры на белом фоне в солнечную погоду едва видны. Климат-контроль раздельный, шестиступенчатый «автомат» Aisin — со спортивным, зимним и ручным режимами.

А что с подвеской? Она заметно отличается от обычных «триста восьмых». При той же архитектуре (стойки McPherson спереди, полуавтоматическая балка сзади) стандартные пружины получили дополнительный виток, передний стабилизатор стал толще, а задние амортизаторы и вовсе изготавливаются специально для российских «четыреста восьмых» на собственном амортизаторном заводе в Соши. В итоге относительно хэтчбеков клиренс седанов вырос на 10 мм — до 175 мм у машин с 16-дюймовыми колёсами и до 178 мм у топ-версий с обувкой на дюйм больше.



17-дюймовые колёса (справа) — привилегия наиболее дорогих версий Allure. 16-дюймовые — для всех остальных. Разница между ними не только в диаметре и шинах, но и в калибровке амортизаторов. У топ-модели и дизельных версий более жёсткие настройки.

Уже на заводе все машины комплектуются стальной защитой моторного отсека. Появились более мощные генератор и аккумулятор, а все модификации с бензиновыми двигателями, включая 150-сильную версию, способны переваривать топливо АИ-92. Поездив по северным регионам, французы остались довольны производительностью штатной системы отопления, но некоторые изменения в конструкцию машины всё же внесли. Так, воздуховоды, подающие тепло в заднюю часть салона, увеличились в сечении и стали длиннее. Форсунки омывателя получили обогрев, включающийся автоматически при падении температуры ниже нуля, а дворники — обогреваемую площадку в зоне покоя щёток.



Передние кресла неплохо удерживают тело в поворотах, но наполнитель подушки мог быть и поплотнее, а спинки лучше распределять нагрузку. Не лучшее решение и флагковый регулятор наклона спинки. На ходу, одной левой рукой менять её наклон проблематично. Зато в основании новых кресел не осталось места для барашков подогрева. Теперь они в зоне лёгкого доступа — на передней панели. А если машина оборудована кондиционером, в средних размерах перчаточном ящике появляется дефлектор охлаждения.

Увы, откинуть поводки стеклоочистителей, чтобы сбить лёд, по-прежнему невозможно. Это конструктивная особенность всего семейства «триста восьмых». Зато омыватели фар теперь будут распылять недешёвую незамерзайку не при каждом нажатии на правый подрулевой рычажок, а лишь на седьмом или же при однократном мытье ветрового стекла в случае, если автомобиль преодолел более сорока километров. Увеличили до пяти литров и сам бачок. И слава французским миссионерам — наконец-то они поняли, что пробка бензобака, запираемая на ключ, — не есть хорошо. И дело даже не в том, что на АЗС владельцев машин концерна PSA можно распознать по болтающемуся в руках брелоку размером с кофейную чашку. Такая конструкция вынуждает при заправке глушить двигатель. В условиях севера это ещё один повод разморозить салон.



Передние кресла сдвинуты назад до упора, но место сзади всё равно осталось. При моём росте 178 см я легко усаживаюсь «сам за собой», закинув ногу на ногу. Но подсунуть ступни под водительское кресло можно только при условии, что оно отлифтовано на максимальную высоту. А вот правое переднее кресло установлено жёстко. Простор под ним есть всегда. Увы, на заднем диване нет подлокотника, наши менеджеры так и не смогли убедить французов в его необходимости. Зато есть четыре дефлектора вентиляции (два под передними креслами), пепельница, пара матерчатых кармашков и USB-разъём.





Багажник можно отпереть кнопкой слева от рулевой колонки либо с брелока. Выемка в заднем бампере появилась в ходе северных испытаний как средство против обледенения крышки. Особо французы отмечают её петли с газовыми упорами и две внутренние ручки для закрытия. 560 литров полезного объёма для багажа могли бы потянуть на рекорд в классе, если бы не Skoda Octavia. У «чешки» те же литры, но лучше организована трансформация. У Peugeot спинка ложится диагонально.

Пока инженеры мёрзли да тряслись на ухабах, маркетологи пытались понять, каким должен быть идеальный автомобиль для России. То, что трёхобъёмным, это понятно, на этот тип кузова у нас приходится более половины продаж. Но моторы, трансмиссии, а главное, в каком сочетании? В результате получился довольно интересный расклад. На Peugeot 408 может быть установлен один из четырёх двигателей, причём все они объёмом 1,6 литра! Базовая 110-сильная «четвёрка», хорошо известная ещё по моделям 206 и 307, сочетается только с пятиступенчатой «механикой». Тандем не новый, но надёжный и изученный нашими сервисменами вдоль и поперёк. Это входной билет в мир Peugeot 408 по цене от 549 000 рублей.

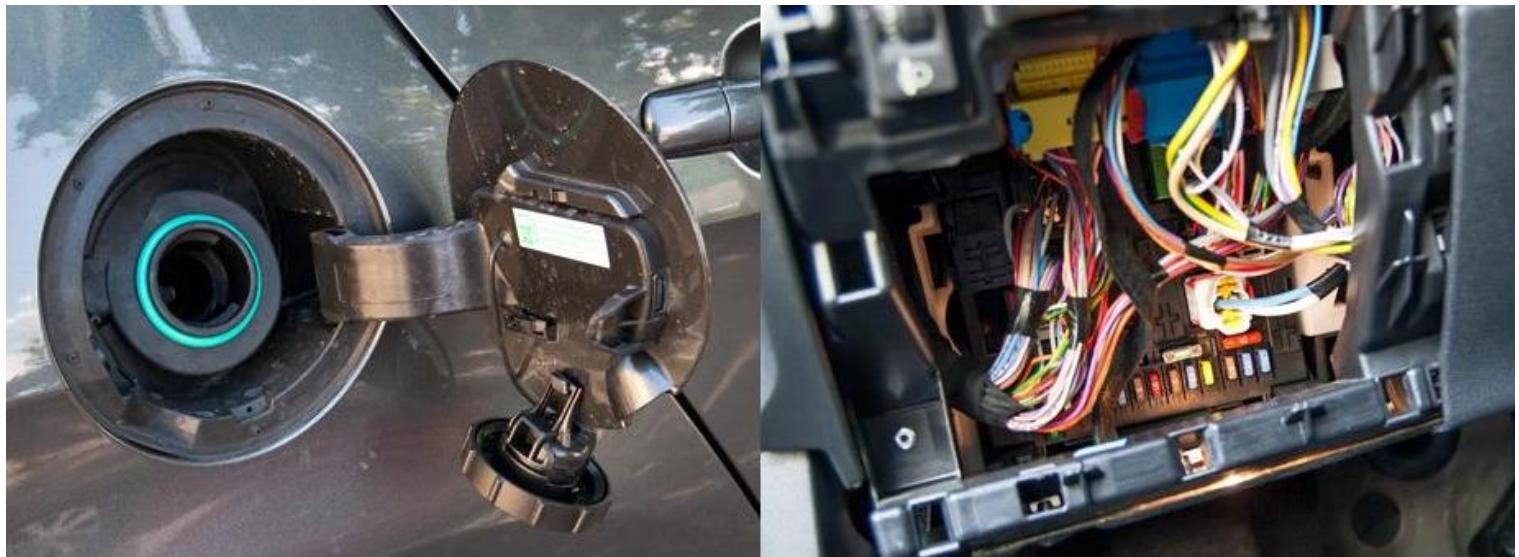


Все четыре стеклоподъёмника автоматизированы как на спуск, так и на поднятие стёкол. Причём огромных размеров стёкла задних дверей опускаются полностью. В проёмах дверей двойные резиновые уплотнители, а стыки ветрового стекла и передних стоек прикрыты аэродинамическими накладками.

Двигатель совместной разработки PSA и BMW отдачей 120 или 150 л.с. мы тоже знаем. Увы, не с самой лучшей стороны. Отказы турбины у наддувной версии в прошлом, спешат заверить французы, а «атмосферник» столь же надёжен, как и его предшественник. Он-то и будет, по прикдкам тех же маркетологов, самым ходовым. Потому ему и положено две коробки передач: пятиступенчатая механическая и старая, но модернизированная автоматическая AT8 (в прошлом AL4) о четырёх ступенях. И ценник у такой версии очень заманчивый — от 644 000 рублей. У топового 150-сильного турбомотора трансмиссия без вариантов — автоматическая, шестиступенчатая: та самая, которую мы не перестаём хвалить при каждой встрече. Но такая машина обойдётся покупателю минимум в 746 000 рублей.



В моторном отсеке 150-сильной версии тесно. На виду только точки периодического обслуживания. Стальная защита двигателя с окнами охлаждения, а на зимний период, напротив, необходимо укрыть радиаторы пластиковой защитой.



Крышка бензобака наконец-то лишилась личинки замка. Теперь лючок запирается централизованно, заодно с дверями. Блок предохранителей расположен удобно (слева под рулевой колонкой), но добраться до разъёмов мешают пучки проводов. Зато в наиболее дорогой версии в этом контейнере появляется подсветка. Как мило!

Четвёртый мотор — дизельный, отдачей 112 сил. В российском представительстве компании Peugeot уверены, что наши сограждане для покупки таких машин уже давно созрели, вина непопулярности дизельный версии лежит на продавцах, которые сочетают моторы, работающие на тяжёлом топливе, с богатым оснащением самих машин. В результате они становятся неоправданно дорогими. Мы же будем предлагать дизель на всех уровнях оснащения: от 637 000 рублей за базовый Access до 734 000 рублей за Allure. Сколько сможем продать? Пять процентов от всей гаммы «четыреста восьмых» сделаем точно, но надеемся, что дизель «откусит» у бензиновых версий более 10%.



Ох, ребята, как же разумны ваши речи, но почему при таком количестве серого вещества в своих головах вы привезли для первого знакомства с журналистами только самые мощные версии «четыреста восьмого» да ещё в максимальных комплектациях (789 000 рублей)? Почему так случилось, можно только догадываться, но думаю, что одна из причин — средненькая динамика атмосферных «пыхиков», потому как и турбированные при 1400 кг снаряженной массы — не то чтобы роют асфальт.



Динамика 150-сильной версии поначалу озадачила. Вяло! Но «мой» Peugeot оказался совсем не обкатанным. Возможно, отсюда и довольно высокий расход топлива в трассовом режиме: чуть более 10 л/100 км пути. «Четыреста восьмые» коллег потребляли бензина меньше, да и на разгон никто из них не жаловался.

Разгон ровный, уравновешенный. Шестиступенчатый «автомат» Aisin перебирает передачи без суеты, но своё дело знает: при резком ускорении быстро соображает, какая ступень нужна мотору в данный момент, а при замедлении подтыкает низшие передачи, тормозя двигателем. «Мы перенастроили автоматическую трансмиссию с учётом пожеланий российских водителей», — говорят инженеры. Точнее, фокус-группы, составленной из работников структуры Peugeot. Это они тайно обкатывали предсерийные образцы в паузах между прилётыми французской делегации. Какие ещё были пожелания? Чтобы передний бампер не касался бордюров во время парковки и плоское днище для уверенного движения по просёлку.



Аэродинамически кузов седана проработан не хуже, чем у пятидверок. Шумы набегающих потоков едва слышны даже на высокой скорости. Но назвать «четыреста восьмой» тихоней всё же нельзя. Щербатый асфальт пробивается в салон через усиленную шумоизоляцию не громким, но монотонным гулом. Причём задним пассажирам он досаждает сильнее.

Это верно. Побитые бамперы на «пыхиках» стали для нас нормой жизни, но можете назвать меня хоть вражеским шпионом, считаю, что 175 мм дорожного просвета избыточно для современного легкового автомобиля, а для машин марки Peugeot и просто варварство. И пусть по вдрывг разбитому асфальту «четыреста восьмой» едет, как тугу накачанный мяч, не замечая разницы между мелкими и средними неровностями и не досаждая раскачкой кормы. Однако небольшая болтанка кузова влево/вправо относительно вертикали и непроизвольные перемещения рулевого колеса при проезде неровностей и есть побочные эффекты обширной адаптации под Россию.



В поворотах «четыреста восьмой» надежен, но едет слишком уж пресно. Если для вас автомобиль — это прежде всего средство передвижения, смело бегите к дилеру Peugeot. Ну а если ждёте от езды удовольствия и неких эмоций — то к продавцам Форда и Шкоды.

По причине высокого клиренса у «четыреста восьмого» и появился более толстый пруток переднего стабилизатора поперечной устойчивости. Ведь повышенному центру масс надо как-то противостоять. О-кей, крены в поворотах минимальны, но шасси автомобиля — это тонко настроенный механизм (а может, и организм), он не терпит грубого вмешательства и уж тем более принуждения. Потому-то и едет седанчик бесхитростно, будто резиновый. Разгоняется, замедляется, поворачивает... Всё вроде бы делает правильно, но без привычного для Peugeot лоска. Взять хотя бы рулевое управление. Фиксация барабанки в оклонулевой зоне? Более чем достаточная для гражданского автомобиля. Обратная связь? И тут не подкопаешься. А вот поди ж ты, в любом повороте «четыреста восьмой» держится отстранённо, как-то уж слишком нейтрально и без былого задора.



И тормозную динамику Peugeot 408 можно было бы назвать усреднённой. Но если раньше «французы» досаждали излишне чутким тормозным приводом, то у этой машины замедление более логично. Ставим ещё один плюсик.

Ощущение такое, будто в процессе адаптации французские инженеры только и делали, что изучали наши разнокалиберные неровности и учили свой автомобиль противостоять им. И тут надо сказать им спасибо — научили! Похоже, даже некоронованный король разбитых дорог — Renault Logan — меркнет рядом с французско-российским Peugeot. Но как же удовольствие от вождения? Вы ведь сами говорили, что Peugeot 408 машина на все случаи жизни. Так ведь и случаи разные бывают.



Клиренс в 178 мм так и провоцирует съехать с наезженных дорог. В таких условиях Peugeot 408 держится молодцом!

Но, видимо, для французов все случаи, связанные с Россией, клинические. Иначе как объяснить, что вдобавок ко всему они научили свой автомобиль ездить по бездорожью. Да-да, не по неровным грунтовкам, а именно вне дорог! Сворачиваю с укатанной колеи, переваливаю через высокий земляной гребень. Правое переднее колесо отрывается от грунта. Встал? Как бы не так! Похрустев тормозами, «пыжик» продолжил движение. Смелею и теперь по диагонали пытаюсь форсировать высокую насыпь. Вновь победа! Причём чистая — без контактов с грунтом. Да это кроссовер с трёхобъёмным кузовом!



Среди стратегических конкурентов «четыреста восьмого» создатели видят прежде всего лидеров рынка: Ford Focus, Chevrolet Cruze и Skoda Octavia. «Наш план производства — 50 тысяч автомобилей в год, и мы собираемся внести изменения в этот список». Товарные машины уже есть в салонах дилеров. Начало официальных продаж намечено на 1 сентября.

Поездив туда-сюда по буеракам Калужской губернии, я окончательно утвердился во мнении, что у каждого народа должен быть автомобиль, которого он заслуживает. Ведь это у нас искусственные неровности лежат поверх естественных. Это мы ставим под амортизаторы проставки, чтобы превратить легковушку во внедорожник. Наконец, мы очень любим седаны. В общем, мы заслужили Peugeot 408. Говорю это без иронии, потому что Москва — это лишь часть России, и то, что в столице кажется избыточным, за её пределами — прожиточный минимум. Да и всеволожский Ford Focus уже давно пора раскупачивать. **D**

Паспортные данные

Peugeot 408	1.6	1.6 VTi	1.6 THP	1.6 HDi
Кузов				
Тип кузова	седан	седан	седан	седан
Число дверей/мест	4/5	4/5	4/5	4/5
Длина, мм	4703	4703	4703	4703
Ширина, мм	1815	1815	1815	1815
Высота, мм	1505	1505	1505	1505
Колёсная база, мм	2717	2717	2717	2717
Колея передняя/ задняя, мм	1522/1503	1522/1503	1522/1503	1522/1503
Снаряжённая масса, кг	1375	1374 (1398)	1419	1400
Полная масса, кг	1789	1800	1820	1810
Объём багажника, л	560	560	560	560
Двигатель				
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый с непосредственным впрыском топлива и турбонаддувом	турбодизель
Расположение	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Число клапанов	16	16	16	8
Рабочий объём, см³	1587	1598	1598	1560
Макс. мощность, л.с./ об/мин	110/5800	120/6000	150/6000	112/3600
Макс. крутящий момент, Н·м/об/мин	147/4000	160/4250	240/1400	254/1750
Трансмиссия				
Коробка передач	механическая, пятиступенчатая	механическая, пятиступенчатая (автоматическая четырёхступенчатая)	автоматическая шестиступенчатая	механическая, пятиступенчатая
Привод	передний	передний	передний	передний

Ходовая часть				
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная	полузависимая, пружинная	полузависимая, пружинная	полузависимая, пружинная
Передние тормоза	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Задние тормоза	дисковые	дисковые	дисковые	дисковые
Шины	215/55 R16	215/55 R16	215/55 R16 (215/50 R17)	215/55 R16
Дорожный просвет, мм	175	175	175 (178)	175
Эксплуатационные характеристики				
Максимальная скорость, км/ч	184	195 (185)	207	185
Время разгона с 0 до 100 км/ч, с	13,3	10,9 (13,8)	9,6	11,0
Расход топлива, л/100 км				
— городской цикл	10,1	9,3 (10,1)	11,6	6,2
— загородный цикл	6,0	5,2 (5,6)	6,3	4,3
— смешанный цикл	7,5	6,7 (7,4)	8,2	5,0
Норма токсичности	Евро-4	Евро-5	Евро-5	Евро-5
Ёмкость топливного бака, л	60	60	60	60
Топливо	АИ-92	АИ-92	АИ-92	дизтопливо

Техника



Наддувный вариант мотора 1.6 Prince (индекс EP6 CDT) впервые поставили на семейство автомобилей Peugeot 207 в 2007 году. Четырёхцилиндровый агрегат совместно разрабатывали инженеры концернов BMW AG и PSA. Позже этот мотор получили и модели Mini, и хэтчбеки Peugeot 308, и Citroen C4. Двигатель укомплектован непосредственным впрыском топлива (давление форсунок — 120 бар), фазовращателями на обоих валах и турбокомпрессором, турбина которого вращается со скоростью 200 тысяч об/мин (давление наддува — 0,8 бара). В европейской спецификации мощность равняется 156 силам, а в российской — 150. Крутящий момент одинаков — 240 Н·м с 1400–4000 об/мин. Этот же двигатель в атмосферном варианте (индекс EP6C) развивает 120 л.с. и 160 Н·м при 4250 об/мин. Оба мотора способны переваривать девяносто второй бензин.



Peugeot 408 — наглядная демонстрация того, как при минимальных затратах из европейского хэтчбека С-класса можно сделать седан для развивающихся стран. От переднего бруса безопасности до дальних кромок передних дверей конструкции того и другого в целом идентичны. Основные различия в задней части, ведь донором для трёхобъёмника был выбран более вместительный универсал 308 SW с увеличенной до 2708 мм колёсной базой (+109 мм). Но у «четыреста восьмого» этот показатель ещё больше — 2717 мм, а общая длина кузова — 4703 мм (на 203 мм длиннее соплатформенного универсала), что делает седан по сути представителем более высокого сегмента D. Впрочем, подвески остались теми же: McPherson спереди, полууправляемая балка сзади. Конструкторы лишь добавили пружинам по одному витку, установили более толстый стабилизатор поперечной устойчивости и заново разработали задние амортизаторы (справа), благо у концерна Peugeot по-прежнему есть собственный амортизаторный завод в Сошо.

История

Это сейчас Peugeot четвёртой серии — седан, ориентированный на рынки развивающихся стран. Но так было не всегда. Кроме трёхобъёмных кузовов под этим индексом выпускались универсалы, купе, спайдеры и даже купе-кабриолеты со складным жёстким верхом под собственным именем Eclipse. Эволюцию линейки можно проследить на наших иллюстрациях, а началась эта история в октябре 1934 года, когда на Парижской выставке был представлен Peugeot 401.



На фоне тогдашних конкурентов машина с 44-сильным двигателем 1.7 потерялась бы, если бы не версия Eclipse — с жёстким складным верхом, оснащённым электроприводом! Но подобные технологии не внушали доверия: за год было выпущено 13 545 машин — 79 из них кабриолеты.



В 1935-м французы представили аэродинамичный Peugeot 402. Машина произвела фурор: за обводы кузова и 55-сильный двухлитровый мотор её прозвали Ракетой из Сошо. В течение семи лет она выпускалась с невероятным количеством кузовов и разошлась тиражом в 75 тысяч. А среди фишек «четыреста второго» была опциональная механическая коробка передач с автоматическим сцеплением.



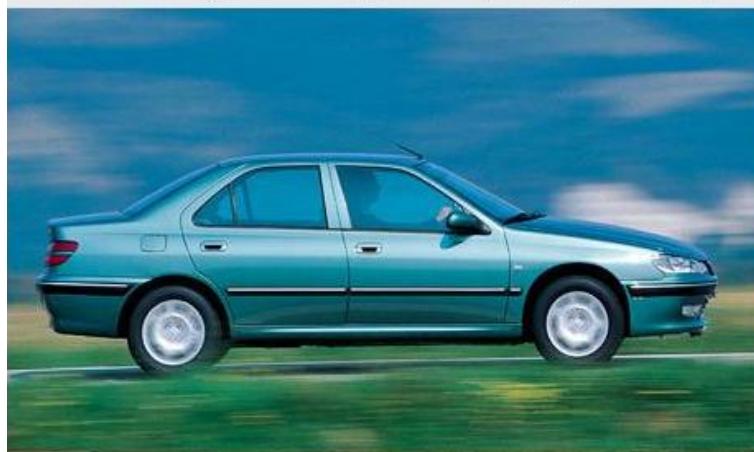
Peugeot 403 появляется уже после Второй мировой — в 1955 году. Автомобиль-миллионник создали в сотрудничестве с итальянским ателье Pininfarina. Причём своей популярностью он обязан дизельной модификации и наиболее доступному в то время кабриолету. Универсал с увеличенной на 210 мм колёсной базой оснащался тремя рядами сидений и мог принять на борт до восьми человек.



В 1960-м был представлен Peugeot 404 — до 1966-го модели 403 и 404 выпускались параллельно. Новая машина с «впрьсковым» двигателем и передней подвеской McPherson четырежды выигрывала Ралли Сафари. После чего нигерийцы открыли у себя завод, где собирали Peugeot 404 аж до 1989 года. Во Франции в 1978-м «четыреста четвёртый» с почти трёхмиллионным тиражом заменили более крупным Peugeot 504.



Вернулись к четвёртой серии только в 1987-м на модели Peugeot 405. «Автомобиль года-1988» стал двукратным победителем Дакара и жив до сих пор в виде лицензионной копии, выпускавшейся на заводе Iran Khodro. В самой Франции седан продержался на конвейере до 1996 года. Универсал 405 Break выпускался на год дольше. Произведено более 2,5 миллиона автомобилей.



Эстет Peugeot 406 дебютировал в 1995 году. Он не смог повторить успех предшественника, проиграв итальянской парочке Fiat Brava/Bravo титул «Европейского автомобиля года», недобрав всего пятнадцать очков. Зато «четыреста шестого» ждала успешная рыночная карьера. Даже в его последний год выпуска (2008) было продано почти сто тысяч штук. Интересно, что после долгосрочного сотрудничества с ателье Pininfarina работой над дизайном седана и универсала занимались собственные стилисты Peugeot. Однако нарисовать облик купе всё же поручили итальянцам.



Peugeot 407 дебютировал в 2004 году. Гамма кузовов осталась той же: седан, универсал, купе. Да и линейка двигателей не сильно изменилась по отношению к предшественнику. Однако по ездовому характеру «четыреста седьмой» оказался менее драйверским, да и революционный дизайн отпугнул немало покупателей. Усилиями трёх заводов было произведено около девятисот тысяч экземпляров.



Седан Peugeot 307 выпускается с 2004 года. Пусть индекс этой машины начинается с цифры три, но именно трёхобъёмный «триста седьмой» является прямым предком седана Peugeot 408. Автомобиль создавался с прицелом на развивающиеся страны. Производится в Китае и Аргентине.



Peugeot 308 выпускается с 2011 года. Китайская версия седана на базе хэтчбека 308 производится в КНР уже около двух лет. Двигатели 1.6 л (109 л. с.) и 2.0 л (143 л. с.) — от модели 307. Колёсная база — 2612 мм. Объём багажника — 502 л.

За кадром



Чем удивил Peugeot 408? Прежде всего серьёзным подходом французов к адаптации машины под наши условия. На этой волне я бы и развернул рекламную кампанию. На одном билборде заляпанный грязью «четыреста восьмой» мчится по лужам. А поперёк щита огромный штамп: ПРОВЕРЕНЫ РАЗБИТЫМИ ДОРОГАМИ! На другом — весь кузов покрыт инеем, кругом сугробы, метель: ПРОВЕРЕНЫ ХОЛОДОМ! А вот безымянная заправка с ржавыми колонками: ПРОВЕРЕНЫ ОСЛИНОЙ МОЧОЙ! Вот так вот — по-житейски, без гламура. И станет сразу понятно, что этот автомобиль для нас, россиян!

Источник: Интернет-портал *Drive.ru*, <http://www.drive.ru/drive-test/peugeot/5012a19ab72142565c0001cb.html>