



До того как в арсенале **Peugeot** появилась модель «405», французская компания не задавалась целью всерьез претендовать на лидерство в верхнем среднем классе нигде, кроме своей собственной страны да Испании, которая для французов является традиционным рынком сбыта. Тем не менее, штурм Европы в сегменте «D» прошел вполне успешно, и преемнику в лице

Peugeot 406

ничего не оставалось, как укрепить позиции «Львов»; в тесном строю конкурентов. Надо отдать должное французскому упорству: получилось.

Мировая премьера **Peugeot 406** состоялась в октябре 1995 года. И сразу с рождения автомобиль заявил свои претензии на права могучего льва, эмблема которого гордо красуется на решетке радиатора. И вот, этот автомобиль 1997 года выпуска оказался у меня в руках.

Итак, что имелось первоначально.

Пежо 406 ST, кузов седан, цвет морковно – бордовый перламутр (это я его так окрестил)

Год выпуска: июль 1997.

Двигатель: Бензин, 2.0i, (1998 куб.см.), 16 клапанов, код: XU10JP4R. Впрыск распределенный

Коробка передач: автоматическая, 4-х ступенчатая фирмы ZF - 4HP20..

Оборудование: гидроусилитель, ABS, электропакет (зеркала, стекла, обогрев заднего стекла)

Тормозная система: ABS, передние тормоза – дисковые, вентилируемые, задние – дисковые

Колеса: 15 дюймов, 195/65.

Машина приятного цвета, с вполне хорошим состоянием кузова, с бесперебойным двигателем

Вообще то меньше всего при покупке я смотрю на пробег – его всегда очень просто мож

Замеченные при покупке недостатки: «фуфленный» капот (при чем не очень качественный)

За недолгое пока (на момент написания статьи - 8 месяцев) время эксплуатации делалось

1. Заменены сайлентблоки передних рычагов (входной дефект) (36 у.е. + 20 работа).

2. Заменен ремень ГРМ с роликами (комплект ремень + ролики – 90 у.е. + 30 работа).

3. Замена масла в двигателе и масляного фильтра (ESSO Ultra 10W40 за 5 л. 20 уе, фил

Машина за первую зиму ни разу не подвела (даже при морозе под -25 градусов).

В итоге на первоначальное обслуживание ушло 177 уе на запчасти и 50 у.е на работу ме

Впечатления.

Итак, начнем с того, что **Peugeot 406** автомобиль, созданный в конце 90-х годов немецкой компанией Peugeot. 306

Данный автомобиль отличный вариант для города и для дальних поездок. Очень удобен

Дизайн автомобиля, на мой взгляд, очень и очень привлекателен, можно даже сказать с

Кузов оцинкован, очень неплохо обработан антикоррозийными материалами. При дотош

Световые приборы довольно эффективны и при правильной регулировке позволяют эф

Освещение в салоне хорошо продумано. Имеется три явно выраженные зоны освещения

В движении машина ведет себя вполне адекватно, на дороге устойчива, и держит ее (до

Рулевое управление достаточно легкое за счет гидроусилителя и четкое. Из крайнего л

Электропакет дает дополнительное удобство. Причем стеклом водительской двери мож

Конструкция независимой задней подвески привела к некоторому уменьшению объема б

Запаска теперь находится не под днищем багажника, а внутри его, в «корыте», что с од

Прокол Французов: вместо полноразмерной запаски Вас зачастую ожидает «костыль»,

{joomplu:118}

{joomplu:119}

{joomplu:120}

{joomplu:121}

В движении

Посадка довольно удобная. При моем росте в 1 метр 83 см. Никаких проблем не было.

Места на передних сидениях более чем достаточно. При регулировках сидения и

рулевой колонки можно легко достичь необходимого комфорта в посадке. Помню в

306-м был некоторый дискомфорт, связанный с несоответствием между расстоянием до

педалей и расстоянием до руля. Двигатель отличный. Тяговые характеристики на

высоте. Автомобиль разгоняется уверенно и довольно быстро, даже на «автомате».

Хотя здесь стоит отметить ряд нюансов. Мне они особенно заметны, так как до этого

эксплуатировал автомобили исключительно с «механикой».

Во-первых, к АКПП необходимо приноровиться. Если Вы хотите динамично разогнаться,

то приходится довольно сильно нажать на акселератор, после достижения 50 км/ч,

педальку можно приотпустить, если Вы хотите стабилизироваться. Если Вы будете

разгоняться с несильным нажатием на «газ» - успеха Вам не видать. Далее, при

движении на «автомате» в штатном режиме, имеется довольно чувствительная тяговая

яма при переключении на 4-ю передачу. При этом, обороты двигателя падают на

уровень 2000, даже чуть меньше, и машина сильно теряет в динамике разгона. Этого

также можно избежать, если Вы, зная об этом, будете разгоняться более или менее интенсивно (см.выше). В этом случае яма не так сильно заметна, а порой ее можно и избежать.

Коробка имеет два дополнительных режима: спортивный и зимний. В первом случае двигатель раскручивается до переключения до 5,5 – 6 тысяч оборотов, что придает очень резкий, ничем не передаваемый, динамизм разгона. Правда, примерно такого же чувства можно добиться при включенном штатном режиме и «педали в пол». Коробка в этом случае переходит в так называемый режим «Kick-Down». В зимнем режиме передачи наоборот переключаются несколько раньше, чем в обычном режиме. Этим достигается повышенная тяга и предотвращается пробуксовка и возможный юз. При этом трогание происходит сразу со второй передачи. Очень хорошо при трогании на льду или в снегу. При этом естественно теряется динамика, но она зимой может и не очень нужна? Лично мне такой режим в движении не очень понравился. Включал его крайне редко.

Управление легкое и прогнозируемое усилитель с реактивным действием ведет себя очень прогнозируемо, можно сказать, что манеры этого автомобиля – верх совершенства. Правда, поведение машины немного специфично. На малых скоростях руль чрезвычайно легкий и нерезок. От скорости он «тяжелеет», появляется возвращающее усилие, но вкрадчивая мягкость реакций никуда не уходит. В пологих поворотах в полной мере проявляется подруливание задней подвески: автомобиль словно закручивается вокруг невидимой оси. Кажется, что машина понимает, куда нужно ехать и что для этого следует делать. Об этом хочется сказать отдельно. Такого эффекта я не встречал нигде, кроме как на Пежо 307. Автомобиль входит в поворот как по рельсам. Ощущения с непривычки очень интересные, но потом, когда привыкаешь – все становится на свои места. Главное выбрать оптимальную скорость для входа в определенный поворот.

Тормоза также достаточно эффективны.

Что меня не устраивает и напрягает в этой машине:

Пока таких вещей не замечено. Несколько напрягает температура двигателя в движении. Зимой она была в районе 70-72 градусов, сейчас, поздней весной в районе 80-ти. Нутром чувствую, что в этом заложен несколько больший, чем мог бы быть расход топлива, но по описанию такая ситуация связана с наличием на авто АКПП. Тем более, что на месте вся система охлаждения работает как часы и расход находится в рамках положенного по техническому описанию.

Что меня устраивает в этой машине.

Большой седан среднего класса. Peugeot 406, (1995-1997 г.в.)

Автор: Фролов Юрий

26.11.2006 00:00 - Обновлено 28.04.2013 17:07

Ну пока много и конкретно сказать не могу. Пока нравится всё. За мной подробный отчет где-то через год – полтора, когда можно уже будет вести конкретный разговор. А пока....

1. Хороший уровень комфорта и удобства, хорошая аэродинамика и звукоизоляция. При закрытых окнах шума практически нет.
2. Довольно объемный бак (70 л.). При расходе в 10-12 литров это весьма хорошо
3. Динамические характеристики. Достаточно приемистая, хороший разгон и управляемость.
4. Прогнозируемые и эффективные тормоза. Наличие АБС позволяет управлять машиной даже на скользкой дороге, при тормозной педали в пол. (Не обольщайтесь: все равно юзит и управляется хуже, но управляется!!!).
5. Цена на саму машину и на запчасти. В Минске проблем с ними практически не существует.
6. Как и в предыдущем тесте - то, что он (она) француз (француженка).

Одним словом, достаточно хороший и достойный бюджетный вариант, который при хорошем и удачном осмотре и диагностике при покупке не принесет Вам больших проблем.

© Юрий (Urri) Фролов, **Peugeot-Citroen Club**, 2005 г.