



Сравнительный тест-драйв Renault Clio и двух её конкурентов:

Ford Fiesta, Peugeot 207

Он пришел на отечественный рынок с шумной и несколько фривольной рекламой, яркими плакатами вдоль магистралей. Каков этот «Пежо», «созданный для удовольствия», на фоне конкурентов-одноклассников, выяснял Сергей Воскресенский.



FORD FIESTA

Последнее обновление автомобиля прошло в 2006-м. На рынке присутствуют версии с кузовами 3- и 5-дверный хэтчбек.

Двигатели: бензиновые 1,3–1,6 л (70–100 л.с.).

Коробки передач: 5-ступенчатая «механика» или роботизированная, 4-ступенчатый «автомат».

Комплектации: Ambiente, Comfort, Trend, Ghia.

Цена в России: \$11 890–20 720.

PEUGEOT 207

Весьма импозантная машина в 3- и 5-дверном исполнениях впервые представлена публике на Женевском автосалоне весной 2006-го.

Двигатели: бензиновые 1,4–1,6 л (75–150 л.с.).

Коробки передач: 5-ступенчатая механическая или роботизированная 2-Tronic, 4-ступенчатый «автомат».

Комплектации: Urban, Trendy, Premium, Sport, GT.

Цена в России: 410 000–697 500 руб. (\$15 200–25 900).

RENAULT CLIO

Нынешнее, третье по счету, поколение «Клио» с 3- или 5-дверным кузовом хэтчбек дебютировало летом 2005-го.

Двигатели: бензиновые 1,2–1,6 л (75–110 л.с.).

Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатая автоматическая.

Комплектации: Authentique, Dynamique, Expression.

Цена в России: \$15 749–20 308.

Они типичные «европейцы», созданные для загруженных городских улиц, тесных парковок и по-настоящему хороших шоссе. Такие машины популярны в Париже, Мюнхене, Риме, Барселоне. Мы, полагают многие, еще не «доросли» до небольших, отнюдь не дешевых, стильных и шустрых, но не слишком универсальных моделей. В душе, чего греха таить, считаем их «женскими машинками».

Возможно, это и так, но лишь отчасти. По крайней мере, наша, исключительно мужская компания с видимым интересом отправилась в небольшое зимнее путешествие на «Форде-Фиеста», «Рено-Клио» и главным виновнике теста «Пежо-207», который совсем недавно появился у дилеров.

КЛАССИКА ЖАНРА



Все-таки прав фотограф, окрестивший интерьер «Фиесты» немного «жмотским».

Я ему про комплектацию «Гиа», стосильный двигатель 1,6 л, климатическую установку, «автомат», люк и кучу других опций.

А он знай гнет свое: пластики жесткие, да и стиль, невзирая на рестайлинг, какой-то обыденный. И пусть регулируемый по высоте руль обшит кожей, и «музычка» явно не из бюджетных – это еще не значит, что все остальное должно понравиться. Приходится

приспосабливаться к простеньким, невыразительным сиденьям, притираться головой к ребру люка, контролировать нависающее справа плечо соседа. Хотя, присидевшись и присмотревшись, понимаешь: основной водительский инструментарий подогнан на редкость грамотно. И что-то неуловимо меняется, когда перестаешь рассматривать «Форд», а делаешь с машиной то, для чего она, собственно, предназначена.



Вот когда «Фиеста» спешит продемонстрировать свой истинный характер! Попытка по привычке придраться к «автомату» легко отбита – более того, через некоторое время я нахожу эту, на первый взгляд самую обычную, четырехступенчатую автоматическую коробку почти идеальной. В большинстве ситуаций она отлично заменяет «механику», позволяя ездить быстро, напористо, с огоньком.



Едет машина здорово, но мотор откровенно шумноват, да и жесткие подвески сильно недолюбливают наши колдобины.

Чуть зевнул и сразу раздается громкое «бух». Зато у этой заводной «штучки» весьма добротная и при этом эмоциональная управляемость, благодаря которой напрочь забываешь про зимние шины и ледяную корку под колесами. Автомобиль ведет себя настолько понятно и ожидаемо, что через пару десятков километров думаешь: с ним я бы отправился в любое, самое сложное путешествие.

НЕЭКСТРЕМИСТ



Он словно преследует, возникая на страницах журналов, буклетов, на экранах мониторов на перекрестках... Он, как положено новичку, так и купается в лучах всеобщего внимания.

Потрясающей чистоты линии кузова, хищная, нагло-напористая улыбка переднего бампера, иллюминаторы противотуманок, стеклянная крыша... Нельзя не согласиться с оценкой создателей: 207-й действительно «энергия, бьющая через край». Когда это

создание, посверкивая всеми фарами, догоняет вас на автострате, хочется освободить дорогу. И ведь ни за что не догадаешься, что под капотом у расфуфыренного «львенка» вполне «бюджетный» мотор объемом 1,4 (88 л.с.) литра. Обмануться заставило прекрасное оснащение комплектации «Спорт».



Поначалу едва слышный голос практика лишь однажды возражает против этого великолепия. Почти метровый передний свес и скромный по российским меркам дорожный просвет (130 мм) заметно ограничивают свободу перемещений. Похоже, ею пожертвовали ради «пятизвездной» безопасности.

Внутренний ропот усиливается, едва оказываешься в салоне. Кожа, стильные обводы передней панели – все это вторично. Не дает покоя мысль о парктронике, ведь чувство габарита размыто до предела.

Здесь, в отличие от «Фиесты», в каждой кнопочке, рукояточке чувствуешь стиль, вокруг отменного качества мягкие пластики, а на центральной консоли сияет яркими указателями температур отдельный (!) климат-контроль. Да и вширь мы с пассажиром «разъехались» довольно свободно. Правда, коллега норовит сильнее завалить спинку правого сиденья, жалуясь на низкий потолок. Ему, ростом за метр девяносто, здорово мешает ребро на стыке потолка и стеклянной крыши.



Соглашаюсь, тем более что сам не могу найти оптимум. Вроде бы все классно: крупная удобная баранка, «по-взрослому» регулируемая в двух направлениях. За ней стильная комбинация приборов, рядом насыщенная центральная консоль, удобный рычаг механической коробки... А вот неудобно, и все тут! Мешает короткая спинка сиденья, раздражают крупные, но неудобные наружные зеркала... Перемудрили с оригинальностью!

На ходу «Пежо» пытается быть светским львом: породистым, сильным, великодушным. Но получается немного угловато, как у подростка. Очевидно, нет смысла строго придирается к нечеткому механизму коробки передач и сетовать на дотормаживающие, помимо воли водителя, тормоза. Стоит похвалить резиново-тяговитый, а иногда даже темпераментный мотор, отметить внятный усилитель руля и явно настроенную на «гонщиков» управляемость. Именно последней «Пежо» и радуется, и озадачивает одновременно.





[Первый РСК](#) - автомобильный журнал "За рулем".
