



ТЕКСТ И ФОТО: ГРИГОРИЙ АЛЕШИН

НОВЫЙ PEUGEOT 3008 НЕ ИМЕЕТ СО СВОИМ ПРЕЖНИМ ПОКОЛЕНИЕМ НИЧЕГО ОБЩЕГО, ДАЖЕ ФАМИЛЬНЫЙ ЛЕВ НА ЕГО РАДИАТОРНОЙ РЕШЕТКЕ ВЫГЛЯДИТ ПО-ДРУГОМУ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ ЭТО НАСТОЯЩИЙ PEUGEOT И СТОПРОЦЕНТНЫЙ «ФРАНЦУЗ».

ЧИСТО ФРАНЦУЗ СКИЙ КРОССОВЕР

Современная история кроссоверов Peugeot началась с Mitsubishi Outlander XL. Французам захотелось пополнить свою модельную линейку чем-нибудь полноприводным, но подходящей собственной платформы не нашлось, поэтому в 2007 году публике представили Peugeot 4007 – перелицованный «Аутлендер». Я бы даже сказал «измордованный» до неузнаваемости – по внешности французского клона «Митсу» не прошелся только самый ленивый автомобильный журналист. Парадоксальность ситуации заключалась еще и в том, что брат по концерну Citroen C-Crosser, суть тот же Outlander XL, но не со львом,



совое недоразумение пришлось по душе: несмотря на странный дизайн, первый «три тысячи восьмой» на пике популярности в 2011 году выбрали 115 тысяч покупателей.

Однако мода на кроссоверы продолжала набирать обороты, и компания была вынуждена последовать за ней. Свежайший Peugeot 3008 второго поколения вышел в свет в 2016 году в полностью кроссоверной компоновке, и он откровенно удался. Не нужно быть уроженцем Франции, чтобы признать его внешнюю красоту, а вот к богатству «внутреннего мира» придется привыкать. Мне кажется, еще на стадии обсуждения маркетологи «Пежо» договорились с дизайнерами, чтобы те оставили в покое кузов, а взамен дали свободу сделать

салон «по-нашему, по-французски». Но поверьте, как только вы сделаете попытку привыкнуть к галльским странностям, так сразу признаете – в Peugeot 3008 многое устроено действительно удобнее, чем в обычных «европейцах».

НОВЫЙ «РОЯЛЬ»

Маленький руль, «обрезанный» сверху и снизу, – первое, что бросается в глаза, когда оказываешься внутри нового «три тысячи восьмого». Выглядит эта баранка так, будто ее сняли со спортивного болида – оригинально, красиво, вот только быстро прокрутить ее на несколько оборотов без привычки сложно. Такой странный руль здесь неспроста – благодаря срезам он не перекрывает огромную приборную панель,

а с двойным шевроном, вышел писаным красавцем.

Всю троицу, включая японский оригинал, выпускали на совместном предприятии PSMA под Калугой – японский и французские кроссоверы для российского рынка сходили с одного конвейера.

Параллельно в «Пежо» трудились над собственной разработкой – в 2008 году в Париже был показан Peugeot 3008 первого поколения, созданный на переднеприводной платформе легкового Peugeot 308. С полным приводом возиться не стали, да и привязывать новинку к определенному классу не захотели. Клиренс немного побольше – кроссоверный, высокая крыша и почти однообъемный силуэт – как у компактвэна. Тем не менее европейским покупателям это межклас-

Приборка в верхней комплектация цифровая, графика четкая, ее расположение удачно: перекрывать рулем она не будет

Блестящие клавиши «рояля» на центральной консоли отвлекают внимание от черных кнопок нижнего «регистра». Рычаг КПП электронный, форма странная, однако пользоваться удобно



Кроссовер без полного привода – очень актуальная тема в Европе, Peugeot 3008 уже во втором поколении обходится одной передней ведущей осью, а для «бездорожья» у него есть Grip-control – имитация переднего межколесного дифференциала с программами для нескольких типов грунта

занимающую около трети торпеды. Приборка в верхних комплектациях полностью цифровая, картинку на ней можно менять – например, вывести на весь экран навигацию. Изображение очень четкое, виртуальные шкалы отлично читаются, к тому же это просто красиво. Вот бы еще разместить главный дисплей как у нового соплатформенного Peugeot 308 – между дефлекторами обдува, чтобы не торчал сверху чужеродным «планшетом».

Но главная деталь в салоне все же не приборка и не руль, а «рояль» на центральной консоли. Сначала я даже не понял, как это работает – блестящий верхний ряд клавиш так сильно концентрирует на себе внимание, что под ним не замечаешь скромных черных кнопок нижнего «регистра» и кажется, что пояснительные пиктограммы относятся не к ним.

Странно выглядит и электронный селектор автоматической трансмиссии, особенно кнопка включения ручного режима в его основании, но, учитывая то, что пользоваться «мануальным» переключением нет нужды, большого значения ее расположение не имеет. А вот бардачок в подлокотнике нужен всегда и его распашная крышка (привет от BMW) – один из немногих, но досадных эргономических просчетов французов. Второй «косячок» скрыт

за баранкой – «отросток» управления круиз-контролем расположен вплотную к рычагу поворотника, я то и дело задевал за него пальцами.

Пожалуй, на этом минусы заканчиваются, и с ними несложно смириться, усевшись в стильное и удобное кресло с хорошей боковой поддержкой. Кроме полного комплекта электроприводов и подогрева, сиденье водителя в Peugeot 3008 опционально оснащается памятью на два положения и массажером.

Новый «три тысячи восьмой» продается у нас в трех комплектациях и неплохо оснащен уже в базовой версии: шесть подушек безопасности, электроручник, круиз-контроль с ограничителем скорости, двухзонный «климат», подогрев нижней части и левой стойки лобового стекла. Жаль, правда, что задняя видекамера появляется только в топовой версии, даже средняя комплектация обходится лишь передними и задними парковочными датчиками, зато среди платных опций очень много полезного. Докупить можно адаптивный «круиз», который работает до полной остановки автомобиля, а также дает команду возобновить движение, если вы толкаетесь в пробке. С ним в комплекте идет система экстренного торможения и индикатор опасного сокращения дистанции. Есть пакет безопасности с помощником удержания в по-

лосе, индикацией помех в мертвых зонах боковых зеркал, контролем усталости водителя, а в пакете «город» найдется передняя камера и помощник при параллельной и перпендикулярной парковке. К сожалению, Peugeot 3008 не оснащают боковыми камерами, но задняя имеет угол обзора 180 градусов, и когда вы заезжаете на парковку,

PEUGEOT 3008 1.6 TURBO PETROL (данные производителя)

ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	бензиновый, турбо, рядный, 4 цилиндра
Рабочий объем, см³	1598
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150/6000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	240/1400
ТРАНСМИССИЯ	
Тип привода	передний
Тип КПП	АКПП6
ПОДВЕСКА	
Передняя / задняя	независимая/полузависимая
ТОРМОЗА	
Передние / задние	дисковые/дисковые
МАССА	
Снаряженная, полная масса, кг	1465/1960
ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ	
Габариты: длина, ширина, высота мм	4447/1841/1620
Колесная база, мм	2675
Колеса передняя, задняя, мм	1593/1601
Угол въезда, съезда, град	20/29
Дорожный просвет, мм	219
Размер шин	215/65R17
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Разгон 0–100 км/ч, с	8.9
Максимальная скорость, км/ч	206
РАСХОД ТОПЛИВА	
Городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7.3/4.8/5.7
Топливный бак, л	53



Официально клиренс Peugeot 3008 равен 219 мм, но это если измерять по порогам, под двигателем же – не более 180 мм, что для пригорода тоже неплохо

компьютер запоминает изображение, а при выезде выводит на экран виртуальный «вид сверху», как если бы все четыре необходимых для этого камеры были на месте.

ТОЛЬКО С «АВТОМАТОМ»

Нынешний Peugeot 3008 вслед за новым Peugeot 308 «переехал» на новую модульную платформу EMP 2 (Efficient modular platform 2). База кроссовера на шесть сантиметров больше, чем у прежнего поколения, а в длину он вырос на девять сантиметров. Выбор двигателей для нашего рынка невелик: либо турбированный 1.6-литровый 150-сильный бензиновый мотор, либо двухлитровый турбодизель той же мощности. В трансмиссии безальтернативный шестиступенчатый «автомат» Aisin, хотя в Европе доступна и «механика».

К счастью, французы оставили россиян без возможности познакомиться с трехцилиндровым бензиновым «турбомотором» мощностью

130 л.с., объемом 1.2 литра – вот уж чего нам не надо, так не надо.

На презентации новинки мне удалось поехать лишь на 150-сильном бензиновом кроссовере с АКПП и только по ровным дорогам – съехать на грунт, особенно в парижских предместьях, практически негде, да и разогнаться тоже. Чисто пригородное вождение, разве что без московских пробок, из неровностей – стандартные лежачие полицейские. Если перед ними не тормозить – слегка потряхивает, хотя подвеска в принципе достаточно комфортная и на редко встречающиеся мелкие трещины в асфальте не реагирует.

К тому же мы ездили на европейских машинах, а к нам пойдут адаптированные – подвеска в них настроена мягче, клиренс на 2 см выше, в пружины добавлено по дополнительному витку. В тот же адаптивный «пакет» CRD 2, то есть для стран с особенно сложными дорожными условиями, входит металлическая защита картера, увеличенный бачок

омывателя, печка повышенной мощности. Кстати, про омыватель. Форсунки в «три тысячи восьмом» расположены на дворниках. С одной стороны, это удобно и экономично, с другой – если зимой случайно залил плохую жидкость, «разморозить» их будет непросто.

Цифровая приборка над рулем мне лично показалась чрезвычайно удобной, я не отвлекался на основной монитор, чтобы свериться с навигатором, но тем, кто любит выставить руль повыше, придется труднее – нижняя часть экрана перекрывается баранкой несмотря на срез.

В обычном «драйве» Peugeot 3008 ведет себя как положено степенному семьянину – не торопится с откликом на газ на старте, да и на ходу АКПП слегка «подтормаживает» при резком нажатии на педаль акселератора. В салоне тихо, двигатель почти не слышно, руль легкий, если не сказать «пустой», но в спортивном режиме, как и поло-

жено баранке, оснащенной электроусилителем, в меру «тяжелеет», «автомат» начинает «соображать» быстрее. Разгон до сотни происходит за 8.9 секунды – неплохо, быстрые обгоны не проблема, но Peugeot 3008 прежде всего настроен на комфорт, так что лепестки ручного переключения передач здесь – явное излишество, к тому же электроника не позволяет держать передачу «до отсечки».

мерили около 160 мм, плюс 20 мм «адаптации», получается 180 мм – хотя и не провал, но даже до 200 мм не дотягивает. Передний свес длинноват, хорошо еще, что из него не торчит «губа» спойлера, но блестящая накладка внизу доверия не внушает. Зато со всех остальных сторон понизу пустили черный некрашенный пластик, причем защитный пояс достаточно высок и на дверях, и на колесных арках –



Оptionальная панорамная крыша добавляет «воздуха» в и без того просторном салоне

Топовый GT Line стоит от 1 869 000 рублей и 1 999 000 рублей соответственно. Чем на это ответит Toyota? Начальный переднеприводный RAV4 с двухлитровым бензиновым мотором мощностью 146 л.с. и вариатором стоит от 1 641 000 рублей. Но основной упор японцы делают на полный привод, как бы ни старались маркетологи, это все еще весомый плюс при выборе кроссовера. И тут «Пежо» крыть нечем – двухлитровый «равик» 4x4 с вариатором стоит от 1 740 000 рублей, а с 2.5-литровым мотором и «настоящей» шестиступенчатой



Сзади вольготно, места для коленей много

БЕЗДОРОЖЬЕ ПОД «ГРИП-КОНТРОЛЕМ»

Второе поколение Peugeot 3008 так и не получило полного привода – в Европе колесная формула 4x4 не пользуется популярностью, да и у нас потребителя приучают избегать подобных «излишеств». Тем не менее «три тысячи восьмой» теоретически не совсем бессилён в дачной луже – начиная со средней комплектации ALLURE, он штатно оснащается системой Advanced Grip Control и помощью при спуске с холма. Как и в прошлом поколении, шайба «грип-контроля» позволяет выбирать из нескольких предустановленных режимов работы ESP – есть программы для снега, грязи и песка. Электроника имитирует работу самоблокирующегося межколесного дифференциала на ведущей передней оси, насколько мне запомнилось из прошлого опыта, весьма эффективно, жаль, клиренса маловато. В технических характеристиках значится 219 мм, но французы лукавят – дорожный просвет измерили по порогам. А если забраться с рулеткой под мотор? У «европейца» мы на-



через кусты ездить можно. Но «почвенные» испытания переднеприводному французу мы устроим позже – как только он доберется до российского пресс-парка. А пока взглянем на цены.

В БОРЬБЕ РОКОВОЙ

Три фиксированные комплектации, хороший список дополнительных опций, налогово выгодные 150 л.с., выбор между бензином и дизелем, традиционный «автомат» вместо набивших оскомину вариаторов и ненадежных «роботов» – неплохо для начала. Цена на старте за комплектацию Active с бензиновым мотором – 1 639 000 рублей, дизель – 1 769 000 рублей.

В багажнике можно спать – он очень вместительный, а пол получается почти ровный. В спинке дивана есть лючок для длинномеров

АКПП – от 1 891 000 рублей, причем за сумму около двух миллионов уже можно купить RAV4 в хорошей средней комплектации «Престиж». Nissan Qashqai с двухлитровым бензиновым «атмосферником», вариатором и передним приводом стоит от 1 243 000 рублей, а с полным приводом – от 1 373 000 рублей. Сравнение можно продолжить, если привлечь к нему «корейцев», но и так ясно, что для Peugeot 3008 противостояние с признанными лидерами сегмента не сулит ничего хорошего. А жаль, он ведь действительно красив. И настолько оригинален, что редким его владельцам уж точно никогда не будет скучно за рулем. 4x4

MORENDI – РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ, ЗАНИМАЮЩАЯСЯ МОЩНЫМ ТЮНИНГОМ АВТОМОБИЛЕЙ С 2008 ГОДА. ИМЕЕТ СОБСТВЕННЫЙ ДИНАМОМЕТРИЧЕСКИЙ СТЕНД В МОСКВЕ И КОМАНДУ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО ТЮНИНГА. МНОГОКРАТНЫЙ ПОБЕДИТЕЛЬ UNCLIM 500+. МЫ ПОПРОСИЛИ ТЕХНИЧЕСКОГО ДИРЕКТОРА КОМПАНИИ ЕВГЕНИЯ ВАЛЕРЬЕВИЧА ПУСТОВОЙТОВА ДАТЬ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЧИП-ТЮНИНГУ ДВИГАТЕЛЯ PEUGEOT 3008.



Двигатель 1.6THP, созданный совместно PSA и BMW, имеет богатую историю. Технически интересный, он имел определенные проблемы с качеством в первые годы выпуска. Со временем ситуация выровнялась, и на сегодня двигатели,

произведенные 3–4 года назад, имеют приличный запас прочности. Модель мощностью 150 л.с./240 Нм выдает 190 л.с. и 300 Нм путем перепрограммирования ЭБУ. Важно отметить, что это базовый двигатель в линейке и производитель вы-

пускает также модификации мощностью 175, 200 и даже 270 л.с., где ключевые компоненты общие.

Если выбор пал на двухлитровый дизель, то здесь чип-тюнинг еще лучше преобразует динамику, позволяя реализо-

вать дополнительные 50 л.с. и 70 Нм. Наш опыт показывает: чип-тюнинг дизельного двигателя позволяет снизить расход топлива в трассовом режиме на 6–12%, что явно оценят любители дальних путешествий.

www.morendi.ru
+7 (495) 796-00-96

Представительства в России и СНГ: Москва, Санкт-Петербург, Казань, Самара, Уфа, Екатеринбург, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Белгород, Ростов-на-Дону, Ставрополь, Симферополь, Грозный, Махачкала, Краснодар, Киргизия и Казахстан.