/ДРАЙВ

Цена: 638 100 руб.
Объем двигателя: 1598 см³
Мощность двигателя: 120 л. с. при 6000 об./мин
Максимальный крутящий момент: 160 Нм при 4250 об./мин
Трансмиссия: пятиступенчатая МКПП
Максимальная скорость: 195 км/ч
Время разгона до 100 км/ч: 10,8 с
Расход топлива на 100 км: 6,7 л
Ширина/высота/длина: 1,81/1,49/4,27 м
Колесная база: 2,6 м
Емкость бензобака: 60 л
Снаряженная масса: 1287 кг

МНЕНИЕ STUFF: ★★★★½

Sportium-ревизия популярной модели 308 приурочена к двухсотлетнему юбилею бренда Peugeot. Не смотря на столь внушительный возраст марки, дизайн авто имеет ярко выраженный спортивных характер, подходящий энергичным людям. Машина не затеряется в городском потоке, да и на трассе не пропадет.

Дизайн:	★★★★★
Эргономика:	★★★★★
Тестостерон:	★★★★☆
WOW—фактор:	★★★★☆

ПОНРАВИЛОСЬ

- Неубиваемая подвеска
- Хорошая шумоизоляция
- Отличная эргономика
- Пять звезд в EuroNCAP

НЕ ПОНРАВИЛОСЬ

- Вялый мотор
- Регулировка сиденья

PEUGEOT 308 SKD SPORTIUM: ЛЕГЕНДА НАВСЕГДА

Сейчас мало кого удивишь автомобилем Peugeot, но смотреть на 308-ю – одно удовольствие. Теперь она доступна и в спортивном тюнинге, причем в заводском исполнении.

300-я история

В модельных линейках автомобилей Peugeot есть характерная логика в индексации. Самый первый представитель компактного 300-го семейства появился в 1932 г. – модель 301 с 4-цилиндровым двигателем объемом 1465 см3. Спустя четыре года публике был представлен новый Peugeot 302 с мотором 1758 см³. Затем в летописи 300-х произошел закономерный застой, закончившийся презентацией Peugeot 304 в 1969 г.

Через восемь лет состоялась премьера очень популярной модели 305 – было произведено более 1,6 млн штук. Кстати, таких же объемов выпуска достиг Peugeot 309, впервые представленный в 1985 г. А в начале 1993 г. покупателям стал доступен Peugeot 306 с итоговым тиражом под 2,5 млн. Но самым-самым оказался Peugeot 307 – с 2001 г. продано более 3 млн штук.

Судя по всему, аналогичных показателей добьется и актуальная модель под номером 308. Ее выпуск начался в 2007 г., а год назад к производственным мощностям французов присоединился российский завод под Калугой. И в наш тест попал именно калужский автомобиль Peugeot 308 в уникальной редакции Sportium.

Виртуальное зачатие

Если местом рождения протестированного Peugeot 308 можно назвать Калугу, то зачинали его в Велизи, под Парижем. Там находится центр стиля Peugeot-Citroen, где от карандашных зарисовок до виртуального воплощения всего один шаг. Вместо чертежной доски – ОС Windows и CAD-программа, вместо дорогостоящей примерки – система виртуальной реальности Virtools и платформа-симулятор CAVE.

На первый взгляд базовая версия Peugeot 308 кажется идеальной. И все же в плане стиля перетекающие линии экстерьера и интерьера можно разбавить спортивными нотками, ведь для этого не нужен дорогостоящий макет из пластмассы и древесины. Коллектив дизайнеров вносит предложения, а программисты за считанные часы реализуют все задумки в виртуальный макет. Разработчик садится в кресло симулятора, надевает стереоочки с гироскопом, берет в руки беспроводной джойстик и осмысливает правку в процессе вождения по улочкам несуществующего города, созданного пятью 3D-проекторами на стенах куба CAVE. Можно посмотреть на авто снаружи, посидеть на пассажирском месте, заглянуть под капот – так появился Peugeot 308 SKD Sportium.

В результате, 16-дюймовые литые диски, особые бампера и молдинги, спортивные шильдики по бортам, алюминиевые накладки на пороги и педали, эргономичный руль с хромированной отделкой, стильный рычаг переключения передач, черная приборка, неповторимая отделка салона Starting Mistral и т. п.

Russian pack – это по-русски

Только представь, еще 100 лет назад компания Peugeot предлагала специальные модификации своих автомобилей, сделанных для России (модели 144А и 146А). Угадай, что они дорабатывали? Во-первых, для проходимости повышали клиренс (до 300 мм под нагрузкой), а во-вторых, для устойчивости увеличивали ширину колеи (с типичных 1,4 м до 1,45 м).

Вот и сегодня русский вариант Peugeot 308 отличается увеличенным дорожным просветом, усиленной подвеской, обязательной защитой картера, более емкой аккумуляторной батареей и прочими мелочами, вроде резиновых ковриков и аварийного набора автомобилиста. Удивляет, почему в багажнике нет второй запаски – она бы пригодилась на наших дорогах. Шутка конечно, но за прошедший век (или даже два) в мировоззрении французов мало что изменилось.

Доверяй, но проверяй

Доверие бренду дорогого стоит, но откуда оно берется? С момента появления конкуренции на автомобильном рынке широко используются два очевидных способа. Можно участвовать в спортивных состязаниях с запредельными нагрузками или отправиться в автопробег по необъятным просторам. И если экстремальные соревнования доступны единицам, то дальняя дорога по зубам всем автолюбителям.

Машина со львом на радиаторной решетке сама просится в город со львом на гербе – решено: из Москвы во Львов и обратно. Тем более, в окрестностях Львова есть живописный раллийный доп, известный спортсменам еще со времен СССР. Захочешь узреть кусочек STUFF-теста, лови ссылку в HD-качестве – http://youtu.be/U1x9RwOLtvw?hd=1. Сам видишь, пройденные 3500 км – не только ровная автострада, но 600-700 км убойного полотна, включая некоторые участки федеральных трасс.

Отметим сразу, у русского Peugeot 308 неубиваемая подвеска. Да, раскачивается на скоростях, да, пробивается на глубоких ямах, но при этом никаких серьезных повреждений. Добавь в плюсы особую устойчивость на дороге и завидную управляемость.

Что касается двигателя калужского Peugeot 308, то в комплектации Sportium хочется видеть турбированный 1,6. Увы, атмосферник, разработанный инженерами Peugeot и BMW, нас не впечатлил. Хочется безумных лошадей во всем диапазоне рабочих оборотов, а в представленном варианте движок приходилось держать в зоне 4000–6000 об./мин. Хорошо еще, что для дальнего путешествия выбрали «ручку», вместо «автомата».