№ 01 2012 • 24.01–06.02

КУПИ АВТО

ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

РЕАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ

ISSN 1683-6855
12001
9 771683 685006

ЧТО В НЕЙ НОВЕНЬКОГО?

"ТОЙОТА-КЭМРИ" С. 38

"МИЦУБИСИ-ASX"

ВСЕ, ЧТО НАДО ЗНАТЬ ПРИ ПОКУПКЕ

С. 14

- "РЕНО-ДАСТЕР" с. 34
- "ВОЛЬВО-S60" с. 52
- "РЕЙНДЖ-РОВЕР-ИВОК" с. 48
- "СУЗУКИ-КИЗАШИ" с. 50

с. 56

"ШКОДА-ЙЕТИ"
28 000 км – день за днем

с. 60

"АУДИ-А3"
в возрасте три года и старше

АЛЕКСЕЙ СЕРГЕЕВ ФОТО МАКСИМА ГОНЧАРОВА

от 749 000 руб.

МЛАДШИЙ БРАТ

Это в сказках младшему в семействе и наследства меньше всех достается, и судьба у него самая непростая. В жизни случается иначе. Появившись в России летом 2010-го, самый маленький кроссовер "Мицубиси" быстро стал и наиболее популярным автомобилем этой фирмы. Сегодня у ASX прочное место в пятерке лучших компактных вседорожников. И результат мог бы быть еще выше.

По известному завету Микеланджело при создании шедевра нужно лишь отсечь от куска мрамора все лишнее. А представьте, что заготовкой служит не бесформенная каменюка, а эффектный среднеразмерный кроссовер. В "Аутлендере-XL" если и есть лишнее, то разве что слегка тяжеловесная филейная часть. Ее-то дизайнеры "Мицубиси" и купировали. В результате нехитрой хирургической операции получился младший братец "Икс-Эля".

И появился он, надо сказать, очень вовремя. Нынче среди вседорожников племя компактных растет быстрее всего. Кому-то просто не нужен кроссовер внушительных габаритов, другим хочется сэкономить сотню-другую тысяч рублей. Тут-то ASX и оказывается как нельзя кстати. В России его хватают по 2 с лишним тысячи машин в месяц. Лишь минувшим летом, когда до нас докатилась волна дефицита, вызванная землетрясением в Японии, продажи упали более чем втрое. Однако сейчас ASX вновь набрал прежние обороты.

АЛЕКСЕЙ СЕРГЕЕВ ФОТО МАКСИМА ГОНЧАРОВА

Сколько стоит?

На первый взгляд секрет успеха прост: очень завлекательная цена. Чистокровный японский "паркетник" отдают всего за 749 000 руб. Причем если вам удастся найти машину 2011 года выпуска, можете рассчитывать еще и на дисконт в 50 тысяч. Однако несложно заметить, что база "Информ" хотя и не столь аскетична, как, к примеру, у "Дастера", но лишена не только рейлингов, магнитолы и обогрева

Ходы рычага, пожалуй, длинноваты, но включаются передачи **ЧЕТКО**

УДОБНЫМ, БЕЗОПАСНЫМ И НАРЯДНЫМ ВНУТРИ И СНАРУЖИ ASX СТАНОВИТСЯ ЛИШЬ С ТРЕТЬЕГО УРОВНЯ "ИНТЕНС"

сидений, но даже шторки в багажнике. Кроме того, здесь всего две подушки безопасности.

Нет полного набора эйр-бэгов и в версии "Инвайт". Удобным, безопасным и нарядным внутри и снаружи ASX становится лишь с третьего уровня "Интенс". Кожаная отделка руля, цветной дисплей борткомпьютера, литые диски – такой младшенький укомплектован уже лучше иных версий "Икс-Эля". И заметьте, стоит все еще привлекательно – 829 000 руб. Продавцы об этом прекрасно знают, и скидку на такую машину просить бесполезно.

Кресла отличаются **УВЕРЕННОЙ** боковой поддержкой

Ахиллесовой пятой версий 1,6 л можно признать лишь отсутствие "автомата". Не мыслите без него кроссовера? Придется раскошелиться на более мощный (140 л. с.) мотор 1,8 л. При прочих равных "ASX-1,8CVT-Интенс" дороже 1,6 аж на 150 000 руб. и уже проигрывает ценовую войну конкурентам – передне-приводным автоматическим "Кашкаю" и "Йети".

Чтобы получить полный привод, придется заказывать топовый 2-литровый 150-сильный мотор. А это означает переплату в 260–280 тысяч по сравнению с оптимальным 1,6 л. Однако итоговый ценник в пределах 1,1 млн. за полноприводный японский кроссовер – это все равно еще довольно заманчивое предложение.

Если же вы готовы отдать за ASX 1 179 000, то получите почти премиальный "Интенс-2,0CVT-4WD" с кожаным салоном, электрифицированным креслом водителя, круиз-контролем, системой доступа без ключа и камерой заднего вида.

Как видите, цены "Мицубиси" не низкие, но и не заоблачные. В среднем они чуть выше, чем на "Ниссан" и "Шкоду", но ниже, чем на "Тигуан", CX-5 или RAV-4. Учитывая чистокровное японское происхождение ASX, это нормально.

Плохо лишь, что фиксированные комплектации означают определенные переплаты. Так, ДУ магнитолой на руле, USB-разъем или плафоны освещения дивана можно получить только с кожаной отделкой, ксеноновые фары продают вместе с сабвуфером, а ESP в машину с двигателем 1,6 л нельзя заказать в принципе. В Европе дилеры "Трех бриллиантов" относятся к покупателям более лояльно. У ASX там есть отменный дизель, который сочетается и с передним, и с полным приводом, и десятки опций – либо по отдельности, либо выгодными пакетами. В России мы всего этого богатства, увы, лишены.

Снаружи и внутри

Однако есть у младшего "Мицу" и такой козырь, что может сыграть еще до знакомства с прайс-листом – это его внешность. В отличие от некоторых конкурентов-кроссоверов ASX не выглядит автомобилем женским. Спереди он очень похож на мужественный "Аутлендер": хищный оскал, пронзительный взгляд, нос с горбинкой… С любого ракурса ASX смотрится эффектно. Даже с кормы – спасибо художникам, придумавшим зауженные фонари и высокую подоконную линию.

Интерьер выполнен в таком же агрессивном, динамичном стиле. Чего стоят одни только "гоночные" раструбы приборов а-ля "Альфа-Ромео" или удобные подрулевые лепестки переключателей передач. И хотя, как и на многих "Мицу", в салоне ASX немало жесткого пластика, смотрится он благородно и везде отлично подогнан.

Насколько гармонично ASX сочетает дизайнерские ценности с утилитарными? Да, по пространству на диване это не лучший, но и не худший из компактных кроссоверов. Здесь с запасом выкроили место для ног, но его маловато по высоте. Человек ростом 185 см подпирает головой потолок. А в машине с панорамной крышей обивка еще на 4 см ниже.

Словом, хирургическая операция по обрезанию кормы не прошла даром. В отличие от XL в ASX диван не двигается вперед-назад. На машинах первых трех версий у задних пассажиров нет подстаканников. В обивках дверей забыли сделать даже небольшие кармашки. А чтобы обустроить диван центральным подлокотником, придется покупать минимум кожаный "Инстайл".

ПЕРЕЧЕНЬ СТАНДАРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Для версии "Информ" (S12)
- Антиблокировочная система тормозов
- Фронтальные подушки безопасности
- Кондиционер
- Электропривод и обогрев зеркал
- Центральный замок с ДУ
- Аудиоподготовка (4 динамика, антенна)
- Бортовой компьютер
- Регулируемый по длине и углу наклона руль с усилителем
- Регулируемое по высоте кресло водителя
- Центральный бокс-подлокотник спереди
- Тканевый салон
- Складывающийся в пропорции 40:60 диван с раздельной регулировкой угла наклона спинок
- Задние брызговики
- Штампованные колесные диски с декоративными колпаками и шинами 215/65 R16
- Полноразмерное запасное колесо

Комплектация "Инвайт" (S13; S09) дополнительно:
- Система динамической стабилизации (кроме 1,6 л)
- Система помощи при старте в подъем (кроме 1,6 л)
- Обогрев передних сидений
- Хромированные внутренние ручки дверей
- Шторка в багажнике
- MP3-магнитола

Комплектация "Интенс" (S08; S21; S22) дополнительно:
- Коленная, боковые и оконные подушки безопасности (кроме 2,0 л)
- Противотуманные фары
- Рейлинги на крыше
- 16-дюймовые диски из легкого сплава
- Кожаная отделка руля и рычага КП
- Цветной дисплей на панели приборов

Комплектация "Инстайл" (S11; S15) дополнительно:
- Тонировка задних стекол
- Хромированная внешняя отделка
- Повторители поворотов в зеркалах
- Электропривод складывания зеркал
- Декоративная насадка на глушитель
- ДУ магнитолой на руле
- Кожаный салон
- Электропривод кресла водителя
- Центральный подлокотник с подстаканниками сзади
- Лампа подсветки дивана
- Подсветка зеркал в солнцезащитных козырьках
- Высокочастотные динамики
- USB-вход для магнитолы
- "Блютуз"
- Круиз-контроль
- Камера заднего вида в салонном зеркале
- Датчик дождя
- Климат-контроль
- Система доступа без ключа (только для 2,0 л)
- Увеличенный центральный подлокотник с продольной регулировкой крышки

Комплектация "Ультимейт" (S17) дополнительно:
- Ксеноновые фары
- Аудиосистема с восемью динамиками и сабвуфером
- Навигация

Комплектация "Эксклюзив" (S18) дополнительно:
- Панорамная стеклянная крыша со светодиодной подсветкой

ЦЕНЫ И КОМПЛЕКТАЦИИ, РУБ.

	"Информ"	"Инвайт"	"Интенс"	"Инстайл"	"Ультимейт"	"Эксклюзив"
1,6	749 000*	779 000	829 000	–	–	–
1,8	–	(929 000)*	(979 000)*	(1 049 000)*	–	–
2,0	–	(1 059 000)*	(1 089 000)*	(1 179 000)*	(1 279 000)*	(1 329 000)*

В скобках – с вариатором. * На эти модели возможна скидка 50 000 руб.

Макияжные зеркала получат **ПОДСВЕТКУ** начиная с версии "Инстайл"

Двойные уплотнители дверей **НАДЕЖНО ЗАЩИЩАЮТ** салон от грязи и пыли

ПЕРЧАТОЧНЫЙ ЯЩИК полностью оправдывает название

USB-РАЗЪЕМ магнитолы под крышкой подлокотника появляется только в "Интенсе"

ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

1. Стеклоподъемники. 2. Центральный замок. 3. Пульт управления зеркалами. 4. Управление высотой света фар, ESP, парктроником. 5. Замок капота. 6. Пульт ДУ магнитолой. 7. Пульт управления "блютузом". 8. Круиз-контроль. 9. Мультимедиасистема. 10. Индикатор отключения фронтальной подушки безопасности. 11. Аварийная сигнализация. 12. Индикатор непристегнутых ремней безопасности. 13. Климат-контроль. 14. Прикуриватель и пепельница. 15. Заглушка блока управления полным приводом

За рулем

Впрочем, главное, на что вправе рассчитывать покупатель кроссовера, у ASX имеется в любой версии. Это удобная высокая посадка, на 10–15 см выше, чем в большинстве легковушек. К ней прилагается и полный набор регулировок: две руля, а у кресла – по углу наклона спинки, высоте и продольному положению. Правда, шире всего возможности у машин с электроприводом сиденья водителя. Только здесь можно менять угол наклона переднего края подушки. Если ваш рост выше 180 см, вы наверняка это оцените.

Большинство кнопок и регуляторов расположено на своих привычных местах и функционирует абсолютно логично. Небольшой, удобный руль не перекрывает приборы. Данные бортового компьютера логично сгруппированы. А если не поскупитесь на оптимальную версию, получите еще и нарядный цветной дисплей на приборной панели вместо монохромного.

▲ У машин с монохромным дисплеем чуть **ЛУЧШЕ ЧИТАЕМОСТЬ** спидометра и тахометра

Самый же умный бортокомпьютер у "Ультимейта" и "Эксклюзива". На большой цветной монитор на центральной консоли выводится информация с фирменной навигации (к слову, вполне толковой), управления телефоном, "климатикой", данных об атмосферном давлении и даже график изменения температуры наружного воздуха за последние сутки. Иногда очень познавательно.

ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ

1. Тахометр. 2. Блок контрольных ламп. 3. Экран бортокомпьютера. 4. Указатель температуры охлаждающей жидкости. 5. Указатель уровня топлива. 6. Одометр. 7. Спидометр. 8. Регулировка яркости приборов. 9. Управление бортокомпьютером.

АЛЕКСЕЙ СЕРГЕЕВ ФОТО МАКСИМА ГОНЧАРОВА

▼ **Переключатель режимов трансмиссии УДОБЕН И ПОНЯТЕН**

▲ **ДЖОЙСТИК** управления дисплеем расположен ближе к "японскому" водителю

А вот с обзорностью у ASX не все гладко. Массивные задние стойки перекрывают значительные секторы, заднее стекло узковато. Частично проблему решает камера заднего вида. Но ее глазок лишен козырька, поэтому загрязняется быстрее обычного. Звукового же парктроника у "Мицу" нет. Впрочем, установить его вам наверняка предложит дилер.

Есть в обустройстве места за рулем и другие недочеты. Иные, как, например, расположенные почти за спиной кнопки включения обогрева передних кресел или лишенный подсветки пульт регулировки зеркал, – свежеприобретенные "косяки". Другие надо отнести к дурной наследственности. Кнопки на руле – очевидное благо. Но куда чаще приходится пользоваться бортокомпьютером, нежели круиз-контролем или телефоном. Однако полистать меню с "баранки" не получится. Для этого нужно отвлекаться от дороги и тянуться к круглой кнопице слева от приборной панели. Кроме того, машина мгновенно обесточивается, как только вынимаете ключ зажигания. Стеклоочистители и стеклоподъемники тут же замирают.

НЕГЛУБОКИЙ КАРМАН есть на спинке только правого кресла

> ГЛАВНОЕ, НА ЧТО ВПРАВЕ РАССЧИТЫВАТЬ ПОКУПАТЕЛЬ КРОССОВЕРА, У ASX ИМЕЕТСЯ В ЛЮБОЙ ВЕРСИИ. ЭТО УДОБНАЯ ВЫСОКАЯ ПОСАДКА

По дорогам...

Аббревиатура ASX означает "Активный Спортивный Кроссовер". И если под словом "спортивный" вы не подразумеваете гоночный, то наверняка останетесь довольны.

За точку отсчета я взял самый мощный 150-сильный автомобиль – вариатор ему положен по умолчанию. И что же? Даже если не усердствовать с педалью акселератора, машина быстро стартует и уверенно разгоняется. Запас тяги сохраняется и в городских режимах, и при обгонах со 110–120 км/ч. А вот если вы хотите спуртовать, что называется, на все деньги, картина получается не столь радужной.

Электроника поднимет обороты до 4 тысяч, АКП незаметно меняет передаточное отношение, а ускорение происходит на одной тягучей ноте. Сам-то разгон вполне приличный, однако специфический звуковой аккомпанемент скрадывает ощущение динамики. Именно поэтому частенько можно услышать, что ASX едет не так споро, как хочется. И все же по сравнению с "Аутлендером" с тем же мотором есть заметный прогресс. Младшенький более чем на центнер легче и на секунду быстрее добегает до сотни.

К тому же монотонности звуков несложно избежать – при помощи ручного режима вариатора. Оборотами мотора он позволяет управлять как душе угодно. Хотите снова вернуться в D – придержите пару секунд правый подрулевой рычажок. Очень удобно! Технология опять-таки позаимствована у "Икс-Эля". В итоге полноприводный 2-литровый ASX оказался хорош и как всепогодная машина для дальних поездок, и как комфортабельный автомобиль на каждый день.

На бумаге базовый 1,6-литровый двигатель не впечатляет. По нынешним меркам 117 л. с. – мощность довольно скромная. На деле же такой ASX едет

БЕРЕМ В КРЕДИТ

"Мицубиси-ASX-1,6-Интенс" 829 000 руб./$26 094*

Наименование банка	Первый взнос, %	Срок, лет	Ставка, %	Комиссия за выдачу, руб.	Ежемесячный взнос, руб.
ВТБ24	30	3	12,5	0	19 871
	30	5	15,0	0	13 963
ВТБ24 (без подтверждения доходов и занятости)	20	3	16,0	0	23 836
	20	5	16,0	0	16 307
"Кредит Европа Банк"	10	3	13,5	0	25 319
	15	3	11,0	0	$726
	40	3	12,5	0	16 640
	40	3	11,0	0	$513
"ЮниКредит Банк"	10	3	13,5	0	25 319
	30	3	13,5	0	19 693
"Нордеа Банк"	10	7	15,0	6000	14 397
	10	7	12,0	$200	$415

* Рассчитано по курсу $1=31,06 руб.

НАМ ПОНРАВИЛОСЬ

Эффектная внешность

Брызговики и юбки из неокрашенного пластика в базовой комплектации

Наглядный бортовой компьютер с цветным дисплеем

Подрулевые переключатели вариатора

А ТАКЖЕ:

- выгодная цена версий 1,6 л
- щедрое оснащение версии "Инстайл" и выше
- добротность сборки

НАМ НЕ ПОНРАВИЛОСЬ

Отдельные бюджетные решения в отделке салона

Быстро загрязняющаяся камера заднего вида

Маловато места по высоте на диване

Отсутствие карманов и подбутыльников в задних дверях

Неудобное расположение кнопок обогрева кресел

А ТАКЖЕ:

- динамика версии 1,8CVT
- фиксированные комплектации
- отсутствие штатного парктроника
- неудачная полка багажника

В правой части крышки багажника найдете **ВПОЛНЕ УДОБНУЮ РУЧКУ**. Такая же не помешала бы и слева

▲ Уровень пола трюма выше спинки дивана в горизонтальном положении. Виновата **ПОЛНОЦЕННАЯ "ЗАПАСКА"** в багажнике

ASX-2,0 ХОРОШ И КАК МАШИНА ДЛЯ ДАЛЬНИХ ПОЕЗДОК, И КАК КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ АВТО НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ

ЛЮЧОК ДЛЯ ДЛИННОМЕРОВ можно получить лишь вместе с кожаной отделкой

неожиданно задорно. Здесь удобней всего управлять моментом, правильно подобраны усилия и ходы на педалях, верно нарезаны и четко включаются передачи. Более того, по факту он ездит бойчее 2-литрового.

А вот 1,8CVT – выбор людей очень неспешных. Причем понимаешь это не сразу. В теории 140 сакунов на 1,4 тонны веса дают неплохой показатель удельной мощности. Да и гидротрансформатор вариатора ASX блокируется при старте сноровисто и даже, пожалуй, неожиданно жестко. Километров до 40 в час тебя вжимает в сиденье. Но сказка быстро кончается, и уже с 70–80 км/ч машина набирает скорость натужно и совсем не быстро. Так что обгоны придется планировать с серьезным запасом.

Зато по управляемости "Мицу" с любым мотором и приводом полностью оправдывает свой спортивный имидж. Небольшие для "паркетника" крены, хорошее чувство руля (лишь при быстром вращении он начинает "вязнуть"), быстрые и точные реакции, надежное торможение с любых скоростей и на любом покрытии. Виражи ASX проходит очень уверенно. Положительно сказываются на управляемости и меньшая в сравнении с "Аутлендером" масса, и более низкий центр тяжести. Младшенький – это действительно автомобиль для водителя.

Правда, ASX стал таким только прошлой осенью, когда японцы установили более плотные амортизаторы, которые устранили излишнюю раскачку, и иные стабилизаторы.

Домкрат, балонный ключ и буксировочная петля **НАДЕЖНО УЛОЖЕНЫ** в гнездах вокруг "запаски" ▶

АЛЕКСЕЙ СЕРГЕЕВ ФОТО МАКСИМА ГОНЧАРОВА

▲ Багажник достаточно **ШИРОКИЙ И ГЛУБОКИЙ**, но не высокий. Большой чемодан заполняет его пространство почти на 2/3 объема

Только учтите – в рваном, быстром темпе любой вариаторный "Мицу" потребует по 13–14 литров 95-го на сотню. Кроссовер с безнаддувным бензиновым мотором и "автоматом" – это, как правило, автомобиль прожорливый. Впрочем, поглаживая педаль газа, можно добиться снижения аппетита на пару-тройку литров.

...и без них

Разумеется, внедорожных подвигов от ASX с приводом лишь на одну переднюю ось точно ждать не стоит. Любое безасфальтье, даже не очень крутой подъем по скользкому склону могут стать для такой машины серьезным препятствием. Разве что посуху неплохая геометрическая проходимость – короткие свесы и клиренс в 19 см – поможет пробраться чуть дальше, чем за рулем обычной легковушки.

Полноприводный автомобиль позволит чувствовать себя в сложных условиях более уверенно. При пробуксовке передних колес в работу вступает муфта, призывающая на помощь и заднюю ось. Но прежде чем вам вздумается отправиться на штурм снежной целины, лучше перевести муфту в режим блокировки.

А чтобы электроника при проскальзывании колес не "душила" мотор, следует еще и заблаговременно отключить систему стабилизации. Да, и старайтесь ехать без лишних пробуксовок. Муфта даже зимой через несколько минут борьбы перегревается и отключается. Пока не остынет, задний привод не работает.

Грузим чемоданы

Удивляться тому, что багажник ASX меньше, чем у XL, не стоит. И все же его назовешь крохотным – трюм вполне сравним по объему с закромами "Кашкая" или "Йети". Правда, парадным цифрам в 419 л верить нельзя. Они относятся к ASX с "докаткой" в подполе. В России же все версии продают с полноразмерной "запаской" и, соответственно, увеличенной высотой пола. По нашим измерениям, младший "Мицу" способен увезти около 350 литров.

А еще неожиданно не понравилась полка багажника. Ее сделали длинной, чтобы прикрывала все содержимое трюма. Однако сверху проем заметно заужен. И поднять полку так высоко, как было бы удобней всего для погрузки, не получается.

Но, естественно, полку можно снять, а спинку дивана сложить. В этом случае увезете до 1,2 кубометра. Так что не станем наговаривать на ASX: с большинством бытовых задач он справится.

НИШУ В БАГАЖНИКЕ удобно использовать для хранения "омывайки"

Безопасность

В краш-тестах "ЕвроNCAP" ASX заработал 31 балл и стал отличником. Опять-таки виден прогресс относительно "Аутлендера"-хорошиста. Но подобный результат относится только к "Интенсу" и более до-

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Mitsubishi ASX 1,6MT (2,0CVT 4WD)

Общие данные	
Кузов, число мест/дверей	универсал, 5/5
Снаряженная масса, кг	1340 (1470)
Скорость, км/ч	183 (188)
Разгон 0–100 км/ч, с	11,4 (11,9)
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	5,0/8,0 (6,8/10,5)
Запас топлива, л	63/Аи-95 (60/Аи-92)

Двигатель

1. Пробка горловины бачка стеклоомывателя. **2.** Расширительный бачок системы охлаждения двигателя. **3.** Масляный щуп двигателя. **4.** Пробка маслозаливной горловины двигателя. **5.** Пробка радиатора. **6.** Бачок главного тормозного цилиндра. **7.** Корпус воздушного фильтра. **8.** Блок реле и предохранителей. **9.** Аккумуляторная батарея.

Расположение	спереди поперечно
Конструкция	4-цилиндровый, рядный, бензиновый
Число клапанов на цилиндр	4
Рабочий объем, см³	1590 (1998)
Степень сжатия	11,0:1 (10,0:1)
Мощность, л. с. при об/мин	117/6100 (150/6000)
Крутящий момент, кгс·м при об/мин	15,7/4000 (20,1/4200)
Шасси	
Привод	на передние колеса (с подключаемыми задними)
Коробка передач	5-ступенчатая механическая (бесступенчатый вариатор)
Передаточные числа: I; II; III; IV; V; з. х.	3,73; 1,91; 1,34; 0,98; 0,8; 3,7; (2,35–0,39; 1,75)
Главная передача	4,33 (6,12)
Подвеска	независимая, пружинная
спереди	на стойках "Мак-Ферсон"
сзади	многорычажная
Рулевое управление	реечного типа с усилителем
Тормоза	дисковые, спереди вентилируемые
Шины	215/65 R16 (215/60 R17)

АЛЕКСЕЙ СЕРГЕЕВ ФОТО МАКСИМА ГОНЧАРОВА

КОНКУРЕНТЫ

"НИССАН-КАШКАЙ-2,0CVT-4WD"

Длина х ширина х высота, мм	4330 х 1780 х 1615
Рабочий объем, см³	1997
Мощность, л. с. при об/мин	141/6000
Крутящий момент, кгс·м при об/мин	20,0/4800
Скорость, км/ч //Разгон 0–100 км/ч, с	181//11,3
Дорожный просвет, мм	193
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	6,5/10,3
Цена, руб. мин./макс. компл.	940 000/1 136 000

+ Выгодная цена; хорошая управляемость; неплохая геометрическая проходимость

– Небольшой багажник; довольно неудобный диван; посредственная обзорность

"ШКОДА-ЙЕТИ-1,8T-DSG-4WD"

Длина х ширина х высота, мм	4223 х 1793 х 1691
Рабочий объем, см³	1798
Мощность, л. с. при об/мин	152/4500
Крутящий момент, кгс·м при об/мин	25,4/1500
Скорость, км/ч //Разгон 0–100 км/ч, с	192//9,0
Дорожный просвет, мм	180
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	6,0/10,2
Цена, руб. мин./макс. компл.	969 000/1 370 000

+ Бойкий, экономичный мотор; отличная управляемость; широкие возможности трансформации салона

– Длинный передний свес; завышенная цена хорошо оснащенных версий

"РЕНО-ДАСТЕР-2,0MT-4WD"

Длина х ширина х высота, мм	4315 х 1822 х 1695
Рабочий объем, см³	1988
Мощность, л. с. при об/мин	135/5500
Крутящий момент, кгс·м при об/мин	19,9/3750
Скорость, км/ч //Разгон 0–100 км/ч, с	177//10,4
Дорожный просвет, мм	200
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	6,5/10,3
Цена, руб. мин./макс. компл.	582 000/700 000

+ Самая доступная цена; энергоемкая подвеска; отменная геометрическая проходимость; вместительный багажник

– Отсутствие АКП; большие сроки поставки; огрехи эргономики и работы полного привода

"ФОЛЬКСВАГЕН-ТИГУАН-2,0AT-4WD"

Длина х ширина х высота, мм	4427 х 1809 х 1686
Рабочий объем, см³	1984
Мощность, л. с. при об/мин	170/4300
Крутящий момент, кгс·м при об/мин	28,6/1700
Скорость, км/ч //Разгон 0–100 км/ч, с	197//9,9
Дорожный просвет, мм	200
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	7,7/13,5
Цена, руб. мин./макс. компл.	1 136 000/1 382 500

+ Отменная геометрическая проходимость; бойкий мотор; отличная управляемость

– Высокая цена; жестковатая подвеска; опции по пакетной схеме

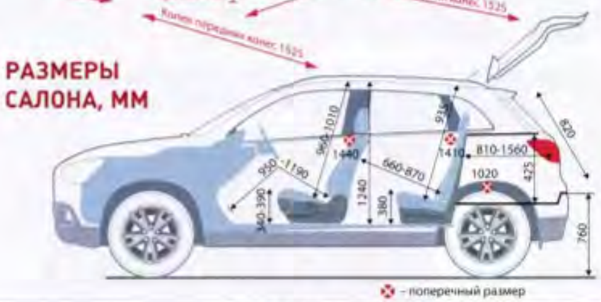
КАР от 7,64 руб./км

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО, РУБ.

ТО1 (15 000 км)	7500–8600
ТО2 (30 000 км)	11 900–13 200
ТО3 (45 000 км)	7500–8600
ТО4 (60 000 км)	18 200–20 400
Фильтр масляный	453
Фильтр воздушный (двигателя)	1275
Фильтр воздушный (салона)	1051
Свеча зажигания (1 шт.)	1210
Колодки тормозные передние/задние	6597/5730
Амортизатор передний/задний	6240/4150
Крыло переднее/заднее	11 457/22 008
Капот	20 278
Дверь передняя/задняя	29 575/29 780
Бампер передн./задн. (облицовка)	21 400/21 400
Стекло лобовое/боковое (передн.)	25 600/ 8790
Фара в сборе	25 380
Фонарь задний (2 части)	16 560

ГАБАРИТЫ АВТОМОБИЛЯ, ММ

РАЗМЕРЫ САЛОНА, ММ



ТАРИФЫ АВТОКАСКО

"Мицубиси-ASX-1,6-Интенс" 829 000 руб.

Наименование страховой компании	Водитель в возрасте 23 лет с водительским стажем 3 года			Водитель в возрасте 35 лет с водительским стажем 10 лет		
	Тариф по рискам ущерб и хищение, %	Страховая премия, руб.	Скидка за установку СПС, %	Тариф по рискам ущерб и хищение, %	Страховая премия, руб.	Скидка за установку СПС, %
"Прогресс-Гарант"	8,93	74 030	7	4,73	39 212	15
"Росгосстрах"	12,18	100 972	–	7,72	63 999	–
"Ингосстрах"	13,27	110 008	6	–	–	–
"Макс"	11,03	91 439	7	7,30	60 517	12
"Уралсиб"	12,34	102 282	6	7,05	58 419	9
"ВСК Страховой Дом"	14,96	123 985	3	7,18	59 522	5

рогим версиям, которые располагают полным комплектом из семи подушек, включая коленную для водителя.

Зато за безопасность ребятишек в салоне может быть спокойным покупатель любой версии. Для быстрой установки детских креслиц предназначены петли изофикс, расположенные по краям дивана. Спереди же можно устанавливать кресло-качалку для грудничков: фронтальный эйр-бэг пассажира сделан отключаемым.

Эксплуатация, сервис

С обслуживанием "Мицубиси" проблем нет. Фирма может похвастать широкой сетью сервисных станций в 75 городах России. Наибольшее их количество приходится на Москву (21) и Питер (7). Гарантия составляет 3 года или 100 000 км пробега – что раньше наступит. Условия гарантии вполне корректны, а все ограничения четко прописаны.

Неоправданно частые визиты в сервис, как и дополнительные операции при обслуживании, дилеры не навязывают. Вы без потери гарантии вправе отказаться от масляного ТО-3000 км. Обязательный же межсервисный интервал составляет 15 000 км. По стоимости планового ТО и запчастей "Мицубиси" не дешевле и не дороже других японских марок. На существенные траты придется пойти только ближе к 60 тысячам километров, когда подойдет срок смены всех фильтров, жидкостей и свечей. ■

БАЗОВЫЕ ЗИМНИЕ ШИНЫ ДЛЯ "МИЦУБИСИ-ASX"

СКОЛЬКО СТОИТ ПЕРЕОБУТЬСЯ?

Дилеры, как правило, выдают клиентам машины на летней резине. Но ведь холода в России длятся с ноября по апрель. Во сколько обойдется переобуть машину? Чтобы вы могли представить себе порядок предстоящих трат, мы приводим **РЕКОМЕНДОВАННЫЕ** (или среднерыночные*) цены по Москве на некоторые модели зимних покрышек (на одно колесо). Для базового "Мицубиси-ASX" их размер 215/65 R16. Если диски вашей модификации большего диаметра, цены, соответственно, возрастут.

МЫ РЕШИЛИ:

Маленький "Мицу", как и его старший брат, позволяет экономить. Но не в ущерб качеству и дизайну. Если нужен эффектный, компактный, добротный вседорожник, ASX надо рассматривать в первую очередь. Он не хватает с неба звезд: по комфорту, отделке и вместительности это крепкий середнячок. Однако с мотором 1,6 л он оказался самым доступным японским кроссовером. А "Инстайл-2,0-4WD" станет оптимумом, если вседорожник ищете всепогодный, очень щедро оснащенный и безопасный.