



ДМИТРИЙ СОКОЛОВ
Призер этапов Чемпионата
России по ралли и Чемпионата
VLN на Нюрбургринге

ЧУЖОЙ СВОИ

И кого только догадал дьявол прилепить на алюминиевый хребет тестового Evo X эту черную полосу? Она как радиолокационный модуль «свой-чужой». Чужой для «Эво Икс»! Ему эта полоса сгодится только как маскировка для ралли-рейдов за линию фронта на территорию неприятеля: чтобы признавали чужие и не узнавали свои.

Текст Дмитрий Соколов, фото Кирилл Калапов



С этой полосой он вызывает на себя взгляды солидарности и преклонения всех встречных и поперечных «пацанов» на «тюненных» «зубилках» и «двенашках». А он не из их двора: с этой декорацией он улыбается тем, кому он не по зубам. И идет «морда кирпичом» мимо тех, кому мог бы глянуться. Самая загадочная эволюция Mitsubishi, которую никто не знает, к какому племени отнести, – самый серьезный и современный спортивный автомобиль в истории марки. И у него очень мало общего со всеми прежними ступенями эволюции, несмотря даже на то, что он стоит

на их плечах. Да, «Икс» – совсем взрослый и хорошо уравновешенный, но это неплохо: ведь и мы с вами тоже уже не пацаны.

Трансмиссия SST – сильный ход вперед-вверх и главное отличие Evo Икс от Evo 1-9. Теперь у «Эволюшн» может быть два сцепления вместо одного и две педали вместо трех. Этого достаточно, чтобы относиться к автомобилю совершенно иначе: сегодня на рынке уже нечего делать без автоматической трансмиссии даже в спорте. Особенно, если за спорт просят более полутора миллионов рублей.

Новый двигатель мощностью 295 л.с. великолепен. Он «берет» не только на магическом пороге оборотов включения в работу турбины: он прогрессивно тянет с холостых. Этот движок вовсе не без характера: он без характерных неудобств. Он еще сильнее прежнего взрывается на верхах, но не рискует свалиться в воронку и на низах. Он дает ту самую «тягу везде», которая не бросит вас нигде: даже в дурацком положении. Ему бы только поставить голосок повзрослее да подороже.

Селектор трансмиссии SST – тот же рычаг, что «перетячка» механических передач. И тоже клацает щелчками на манер прецизионных кулачков раллийной гоночной коробки. На выбор водителя режимы для «ехать» и для «катиться». Есть, правда, еще и «Супер спорт», чтобы «дубасить». У Evo X есть и система стабилизации. И это прекрасно, ведь многие из тех, кто почитает себя экспертом пилотирования и смущается ее присутствия, остались в другой песочнице. Они, кстати, часто оказываются главными должниками ESP. Или заложниками ее отсутствия/отключения, когда машина привычно пытается скользить, но вместо конусов и брустверов за ее окнами проплывают «КамАЗы» и столбы.

В комфортном режиме трансмиссия перебирает сцеплениями гладко и нежно, позволяя мотору по возможности работать на пониженных оборотах в обла-

сти легкой «каучуковой» тяги. В «спорте» коробка легче на подъеме стрелки тахометра двигателя, и этот режим хорош для городской езды, однако пилотировать, или по-нашему, по-раллийному, «дубасить», конечно же, лучше всего, вручную переключая передачи лепестками. Они закреплены на колонке и не вращаются вместе с рулем: решение хоть и проверенное уважаемыми фирмами, но не из самых удачных на свете. Впрочем, рейка совсем короткая, и поворот руля на большие углы – скорее свидетельство неряшливости водителя, нежели необходимость.

Полный привод по-прежнему имеет три условных режима работы: асфальт, грунт, снег. Условных не потому, что не отличаются, а потому, что осознанно пользоваться ими можно и без оглядки на звания. Асфальт – он жестче всех. Наиболее эффективным, в смысле времени круга по треку, режимом для асфальта будет именно «асфальт». Однако он же потребует и самых крепких водительских навыков от пилота: срыв в скольжение в нем самый резкий. Но на льду или грунте в нем проще и надежнее всего летать в поворотах боком. Трансмиссия блокируется жестко, и в долгих силовых скольжениях машина очень стабильна. Режим «грунт» работает помягче и поинтеллигентнее, а в режиме «снег» система пол-



ЭТО НОВЫЙ для Evo двигатель. Он легче прежнего благодаря алюминиевому блоку цилиндров и уверенно тянет с самых низких оборотов. Мощность увеличилась до 295 л.с. Крутящий момент – до 366 Нм

САМАЯ ЗАГАДОЧНАЯ ЭВОЛЮЦИЯ MITSUBISHI – САМЫЙ СЕРЬЕЗНЫЙ СПОРТИВНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В ИСТОРИИ МАРКИ



ного привода напоминает работу мягких торсеновских блокировок с поправкой лишь на вмешательство активного заднего дифференциала Super AYC.

У Evolution X емкий багажник и куча места сзади. У него недорогие, но вполне приличные материалы отделки, а в мелочах нет роскоши, но нет и дешевизны. По уровню «премиальности», конечно же, его не сравнишь с близким по цене Audi S3. Однако и на одну беговую дорожку их не поставишь.

Да, «Эво» перестал быть ультимативным выбором бескомпромиссных фанатов скорости, напроць противопоставленным тем, кому нужна хотя бы толика удобства и комфорта. Но он по-прежнему «конек» из одних мышц и без лишнего жира. Он едет быстрее и современнее прежнего. И он остался именно «спорткаром на каждый день». И слово «спорткар» по-прежнему главное: он не превратился в универсальный полноприводный автомобиль с мощным двигателем – такой, как вальяжный и ленивый Volvo S40 T5 AWD, к примеру. Lancer – по-прежнему жесткий и очень точный в реакциях. Легкий и правильно настроенный спорткар с уникальным узнаваемым характером. А это – главное, ведь если есть характер, есть и те, кому он придется по душе. Главное, не ошибиться в своих желаниях.



Трансмиссия с двумя сцеплениями SST может работать в трех автоматических режимах и в спортивном режиме ручных переключений подрулевыми лепестками

