



Наверное, ни один другой автомобиль мы не ждали так долго и с таким нетерпением, как Mitsubishi Lancer Evolution X. Первый прототип — мускулистый Concept X — японцы засветили еще два с половиной года назад. Автомобильный мир восторженно ахнул: «Хищник!» А уж когда стало ясно, что серийный Evo X будет выглядеть почти так же, в пору было считать дни по календарю...

Испанская трасса Guadix Circuit неизвестна даже знатокам кольцевых гонок — рядом с ней нет огромных парковок и длинного ряда боксов, — сообщает июньский номер журнала Автоспорт. Нет даже трибун — автодром построили для тестов и трек-дней.

Сама трасса довольно короткая — три километра, 750 метров из которых приходится на стартовую прямую. Зато повороты самые разные — быстрые, медленные, с перепадами высот.

За пару недель до нас экс-пилот Формулы-1 Йос Ферстаппен (Jos Verstappen) на прототипе Porsche RS Spyder проехал ее всего за минуту и три секунды. Я не Йос, и не Ферстаппен. Мое время круга куда больше минуты. Да и цель иная.

В моих руках новейший Mitsubishi Lancer Evolution X. Тормоз, два движения левым подрулевым лепестком, с короткими перегазовками включающие вторую передачу, плавный поворот руля — и почти сразу снова полный газ. Десятая «эволюция» на гоночной трассе — как у себя дома.

Мало какой серийный автомобиль столь послушно выполняет команды — мощно

тормозит без рыскания, точно встает на дугу, отчаянно вцепляясь в асфальт на выходе из виражей 18-дюймовыми шинами Dunlop. И как все Evo с шестого по девятый буквально просит: «Газу, газу!» Если предел сцепных свойств шин не выбран, Evolution, ускоряясь, только активнее «ввинчивается» в вираж.

А при переборе скорости плавно скользит наружу всеми четырьмя колесами. Снова — да здравствует Evo? Увы. Скорость осталась, но ощущений стало меньше, и они сгладились.

Это уже не хищник — в лучшем случае прирученный зверь. По замыслу создателей, Lancer больше не участвует в уличных гонках. И конкурирует не с Subaru, а тянется к BMW M3, Audi S4 и прочему «премиуму».

Прежний драйв променяли на богатое оснащение: на девять подушек безопасности, круиз-контроль, систему бесконтактного доступа, датчик дождя, поворотные фары, Bluetooth и «музыку» с большим дисплеем, кучей динамиков и сабвуфером в четверть багажника. И, как следствие, на лишние 95 кг снаряженной массы...

Новый мотор — более мощный, но тоже не из диких. Вместо прежнего взрывного ускорения при включении турбины — уверенная тяга на «низах» и плавное вступление турбонаддува на 2500 об/мин. «Раскочегаривается» он только тысячам к четырем, после чего совершает короткую пробежку до «отсечки» на 7500 об/мин.

А вместо победного рева знаменитого мотора 4G63 — обиженный вой загнанного в клетку зверя. А на месте тугой педали сцепления, требовавшей мужской ноги, пустота.

Большинство «десятых» Evo оснастят роботизированной коробкой Twin Clutch SST (Sport Shift Transmission), аналогом фольксвагеновской DSG. В пробках станет легче, но в разгоне до 100 км/ч SST крадет целую секунду — пропасть по спортивным меркам.

Да и на треке через десяток кругов перегревается и объявляет забастовку. В рулевом управлении уже нет той остроты и прозрачности, позволявшей «девятому» Evo

следовать буквально за мыслью пилота. Подвеска, прежде жесткая, полугоночная, стала намного комфортнее.

Но из-за этого Lancer при резких маневрах переваливается с боку на бок и «клюет» носом на торможении. Хорошо хоть, что тормоза Brembo с составными передними дисками стабильны и информативны.

От предания анафеме Evolution X спасает лишь то, что перед инженерами по-прежнему стояла и задача постройки автомобиля для ралли. Поэтому новый кузов жестче старого на 39 процентов на кручение и на 64 процента на изгиб.

Аккумулятор и бачок омывателя перенесли в багажник, улучшив развесовку по осям. Колесная база подросла, а свесы, наоборот, уменьшились. Попутно японцы расширили колею и сделали более жесткими практически все точки крепления и сайлент-блоки подвесок, увеличили кастер.

Полноприводная супертрансмиссия S-AWC принципиально не поменялась — режим блокировки центрального дифференциала (Tarmac, Gravel, Snow) выбирает водитель, а корректирует электроника; задний активный дифференциал Super-AYC создает то легендарное «ввинчивание» в поворотах. Изменились лишь «мозги», да появилась система стабилизации ASC (Active Stability Control).

В поворотах она создает дополнительный вращающий момент, подтормаживая внутреннее переднее колесо. Как результат — несмотря на более мягкую подвеску, турбированный Lancer по-прежнему стабилен на прямой и точен в реакциях.

Однако чувство, что ты управляешь настоящим спортивным снарядом, осталось лишь в нашей памяти — где будут вечно жить и прежние «эволюции». Но надежда есть.

Называется она Evolution X RS — «омологационная» версия, предназначенная, в первую очередь, для переделки в гоночный автомобиль. Раньше она пользовалась спросом только у спортсменов — теперь же может стать спасением для фанатов Evo.

Более легкий, лишенный большинства комфортных излишеств, с обычной пятиступенчатой механической коробкой передач, которую инженеры Mitsubishi разработали «с нуля» в расчете в первую очередь на использование в гонках. С еще более мощными тормозами и, скорее всего, без «плюшевых» пружин Eibach и амортизаторов Bilstein.

Как следствие — с более ярким, неприрученным характером. Поэтому мы снова в нетерпении — Evolution X с «механикой» появятся в России только летом. В. Арутин

Фото: В. Арутин и MMC