



тест-драйв

Эволюционные преимущества

Mitsubishi Lancer Evolution X — азартный и яркий автомобиль, способный раззадорить самого отъявленного зануду

-А ты знаешь, что такую машину вообще-то надо уметь водить? — испытующе взглянул на меня бывалый коллега, узнав, что мне предстоит тест-драйв Evo X. — Шутить? — ухмыльнулся я. Слава богу, я уже десять лет за рулем, да и тест-драйвов за плечами немало.

— Совсе нет, — коллега смотрел на меня, как прапорщик на новобранца. — Это же ракета, настоящий спортивный болид. Пусть даже и «гражданском» исполнении.

Пожав плечами, я отправился к дилерам забирать машину. На площадке перед салоном сверкал свежевывытыми боками на первый взгляд хорошо знакомый российский автовладельцам Lancer десятого поколения. Но на второй... выглядел он, прямо скажем, необычно. На широченном капоте

две «ноздри» от турбины, в передних крыльях прорези дополнительных воздухопроводов, ослепительные кованые диски, на багажнике солидный спойлер, под задним бампером пара внушительных выхлопных патрубков. Все это придает и без того динамичному облику Lancer дополнительную агрессию и делает машину похожей на финальный кадр программы «Тачку на прокачку».

Внутри тоже неслабо. Просторный салон, кожаный руль, экранчики, кнопочки, лампочки и, главное, могучие (и подогреваемые!) ковши Recaro, фиксирующие водителя и пассажира нежной, но уверенной кожаной хваткой. Шкала спидометра — до трехсот. — Завтра встречаемся на полигоне. А в городе в такую погоду режимы «спорт» и «суперспорт» я бы включать не стал, — напутствовал меня на прощание менеджер.

Погода действительно была из рук вон плохая: уже второй день валит снег, и вопреки стараниям коммунальщиков город просто-таки захлебывался склизкой коричневатой грязью. Машина, похоже, и сама понимала, что в таких условиях шалить ни к чему. При попытках резко ускориться авто подтормаживало проскальзывающие колеса и начинало отчаянно моргать дисплеем на торпедо, призывая меня к осмотрительности. Честно откатав день «в старперском режиме», я понял, что и в пробках и сугробах полноприводной Lancer Evo X — это, как говорилось в пионерских учебниках, «жена, друг и товарищ». В машине удобно сидеть, двигатель работает плавно и тяговито вне зависимости от количества оборотов и даже на очень скользкой дороге машина уверенно держит диктуемый рулем курс.

Согласно недавнему исследованию британских ученых, рокот турбомотора повышает содержание тестостерона в крови у девушек, что делает их более приветливыми и раскованными. Проверить эту закономерность на Evolution вряд ли удастся: звук двигателя здесь хоть и приятный, но весьма сдержанный. Впрочем, дружелюбие противоположного пола все равно повышается, это я проверил.

Кстати, звуки, на мой вкус, вообще самое слабое место Evo. Нет, к роскошной аудиосистеме (туша колонок, чейнджер, сабвуфер) претензий быть не может. Но ее прекрасное звучание то и дело перекрывает надоедливый писк, которым машина общается с водителем. Иногда ее претензии бывают обостренными: не пристегнут ремни или за нерадивого водителя пришлось поработать электронике. Однако неприятное пицание

будет сопровождать вас, даже если вы просто положили на пассажирское сиденье рюкзак, но почему-то не хотите его пристегивать. Вдобавок машина считает необходимым известить вас о том, что вы включили заднюю передачу. Сигнализируя об этом, она отчаянно вопит, даже если вы еще никуда не едете. По ее мнению, выезд задом с парковки должен быть стремителен — если вы намерены для начала пропустить едущие наперерез машины, подобная вежливость может стоить вам нескольких десятков нервных клеток.

Устройство Evo X мне разъяснили на следующий день на заснеженном полигоне. За то, чтобы я проникся достоинствами авто, отвечал одетый в красные комбинезоны дуэт инструкторов: теоретик Даниил и практик Валера. И так, плавность хода и динамику обеспечивают два сцепления: одно работает на четных передачах, второе — на нечетных. В результате их чередования заметить переключения коробки действительно практически невозможно.

— Эта революционная разработка впервые установлена на культовый спорткар. У конкурентов такого изобретения нет, и это наше уникальное преимущество, — старательно втолковывал мне Даниил. — В спортивных режимах наш «умный робот» по скорости переключения передач сможет положить на лопатки даже водителя-аса.

Помимо семи подушек за безопасность в Evo X отвечает разработанная специально для этой машины система Super All Wheel Control (S-AWC), включающая десятки датчиков и четыре подсистемы: ACD (активный центральный дифференциал), AYC (активная система управления разворачивающим моментом), ASC (динамическая система стабилизации курсовой устойчивости) и Sport ABS (спортивная антиблокировочная система).

— Одним словом, это очень интеллектуальная машина, — закончил вводную лекцию Даниил. — Да, такую машину я даже жене своей мог бы доверить, — согласился с ним раллийщик Валера, приглашая меня за руль.

Дальше были упражнения — лосиный тест, змейка, крутой



2



3



1. Evolution X — воплощение фантазий настоящих мачо

2. Не то «Форсаж», не то «Трансформеры», не правда ли?

3. Интерьер машины подчеркнута спортивен. Впрочем, не в ущерб комфорту

4. При повороте руля включаются дополнительные фары, освещающие пространство сбоку от машины

поворот, призванные доказать, что «умные системы» способны творить чудеса. Доказали. S-AWC позволяет значительно увеличить скорость при совершении тех или иных маневров. Например, на одной и той же змейке с включенными «мозгами» мне удавалось двигаться чуть ли не на 20 км/ч быстрее, чем без них. S-AWC страхует водителя: подтормаживает одни колеса, подкручивает другие, и машина, уверенно держа траекторию, едет по снегу, как по летнему шоссе. Для уверенных в себе водителей предусмотрено не только полное отключение системы, но и частичное, при котором вмешательство S-AWC происходит лишь в критических случаях.

Окрыленный полученными на полигоне впечатлениями и, как мне казалось, навыками, я поехал кататься по ночному городу. Заехал в одни гости, затем в другие. Вопреки обыкновению усилительно предлагал довести до дому безлошадных друзей и подруг — уж больно хотелось похвастаться моей «автоэволюцией». С удовольствием смотрел на изумленные физиономии и выслушивал

Город захлебывался склизкой коричневатой грязью, и поначалу нажимать на педаль газа трехсотсильного турбированного монстра было, откровенно говоря, страшновато. Впрочем, это быстро прошло...

восхищенные возгласы. Равнодушных не было, причем единственным, кому машина не понравилась, был мой старый приятель: его, как выяснилось, «в хороших машинах всегда укачивает — чем лучше машина, тем сильнее». Его цвет лица свидетельствовал: Evo X — очень-очень хорошая машина.

Оставался финальный аккорд: найти хоть немного сухого асфальта и включить-таки режим «спорт» — по ступицу в снежной каше лихачить было страшновато. После сорока минут мытарств подходящий отрезок трассы был обнаружен на Сушевском Валу. Остановившись у обочины, я подождал, когда машин станет поменьше, щелкнул тумблером и нажал на газ. Описать, что произошло после, непросто, особенно ощущения. Самой подходящей аналогией из моей предыдущей жизни

можно считать разгон реактивного самолета — с той лишь разницей, что звук здесь значительно нежнее, а штурвал находится в твоих собственных руках.

После столь приятных впечатлений тест-драйв можно было считать состоявшимся, и по узким московским улочкам я бодро помчался домой. Какая деталь автомобиля самая важная, известно давно: водитель. Но в Evo об этом забываешь — очень уж азартная эта машина. Такого щенячьего восторга, как в ней, я не испытывал лет с двадцати. Прибавьте к этому сознание, что ты за рулем авто «с интеллектом», которое охотно и быстро исправит все огрехи твоего «стиля». Итог — машина на бордюре, колесный диск «Черный бриллиант» под списание. Эволюция автомобиля, очевидно, опередила эволюцию водителя. **PP** Дмитрий Великовский