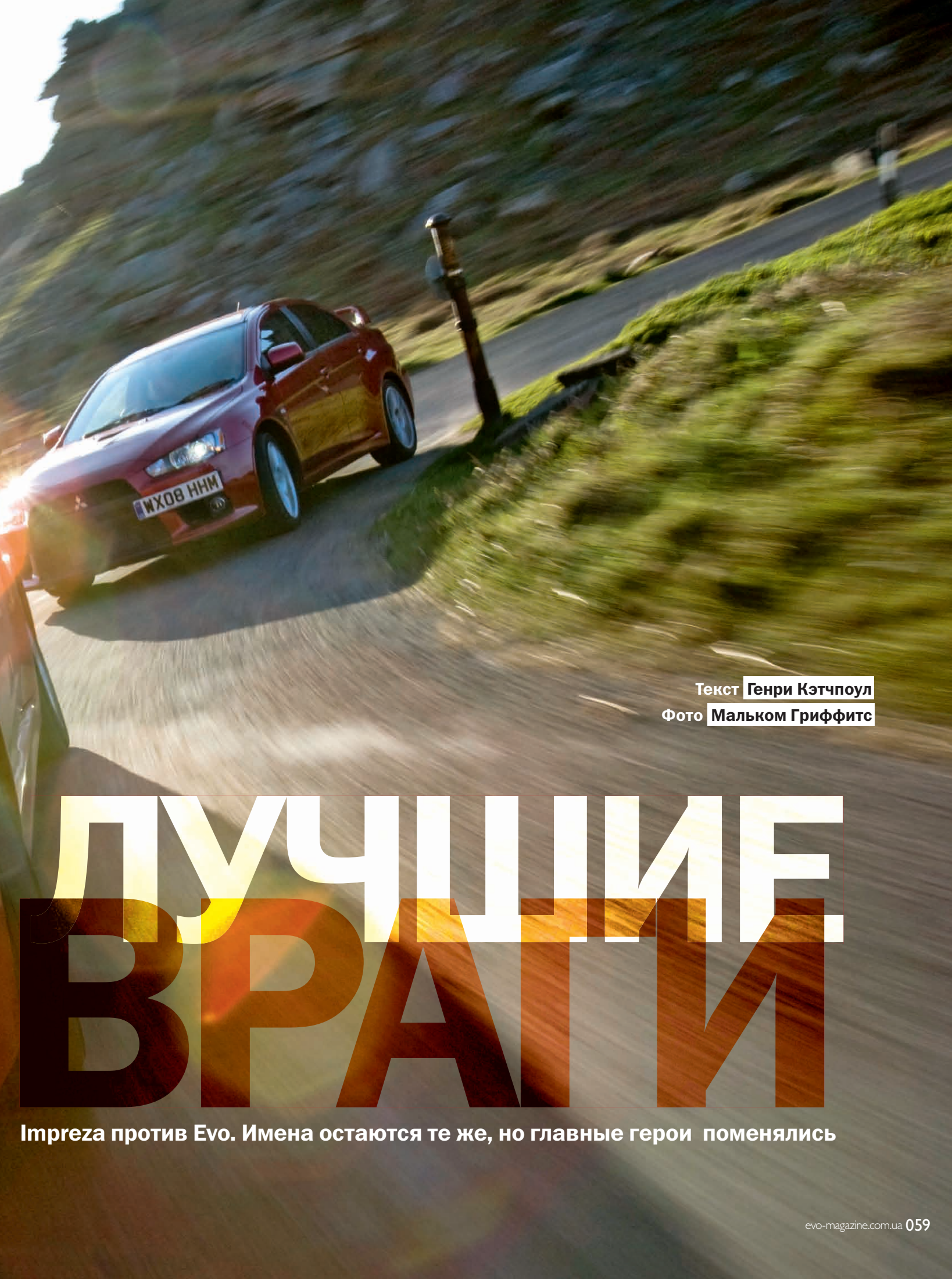


SUBARU IMPREZA WRX STI TYPE-UK
v MITSUBISHI EVO X FQ300 SST





Текст **Генри Кэтчпоул**
Фото **Мальком Гриффитс**

ЛУЧШИЕ ВРАТИ

Impreza против Evo. Имена остаются те же, но главные герои поменялись

‘Эта дикая местность - идеальная арена. Дороги созданы для этих машин’



mpreza против Evo – это противостояние имеет длинную историю. Немного смахивает на исторически сложные отношения Англии и Франции или борьбу Boeing с Airbus. Вечные соперники всегда шли нога в ногу и соревновались между собой как на раллийных спецучастках, так и в выставочных залах. Возможно, EVO немного вырвался вперед благодаря своим VIII и IX поколениям, но в мире найдется немало фанатов Subaru, которые будут доказывать точку зрения, обратную этой.

На сегодняшний день в этой эпохальной борьбе настало очередное время «Ч». Обе марки выпустили кардинально новые модели. Действительно, STI – все те же буквы и X – всего лишь логическое продолжение латинского числа IX, но ведь модификация фар в этих двух машинах – далеко не единственный апгрейд. В первый раз за свою историю эти автомобили пытаются вписаться в рамки господствующих тенденций рынка.

Итак, в красном углу ринга – новый хэтчбек Impreza, скрывающий в своих недрах 300-сильную турбозаряженную 2.5-литровую оппозитную четверку, «симметричный» полный привод Subaru с возможностью выбрать степень блокировки межосевого дифференциала DCCD (Driver's Control Central Differential) и с системой стабилизации VDC (Vehicle Dynamic Control), так же имеющей несколько настроек. Шестисту-

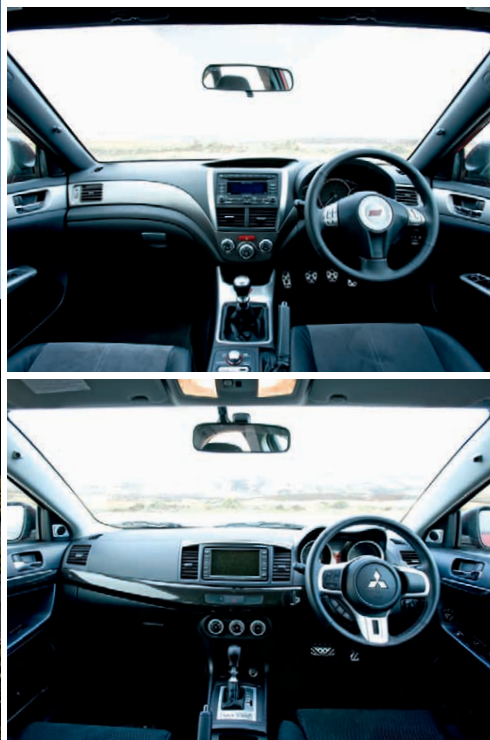
пенчатая коробка передач управляется с помощью педали сцепления и рычага переключения передач. STI весит 1505кг и стоит £24,995.

В дальнем углу – новый, остроносый Lancer Evolution X FQ300. На смену 4G63 пришел двигатель 4B11, «потерявший» в массе 12 кг. В этом силовом агрегате – система изменения фаз газораспределения MIVEC и турбина с алюминиевой и титановой крыльчатками. Он выдает 295 л.с. и 366 Нм. В арсенале настроек шасси припасено четыре аббревиатуры: S-AWC (Super All Wheel Control) распределяет как крутящий момент, так и тормозное усилие между всеми колесами; AYC (Active Yaw Control) – управляемый электронной задний дифференциал распределяет тягу между задними колесами; ACD (Active Centre Differential) представляет из себя многодисковое сцепление, распределяет тягу между осями; ASC (Active Stability Control) система динамической стабилизации. Самое существенное изменение претерпела новая трансмиссия с двухдисковым

сцеплением Twin Clutch Sport Shift Transmission (TC SST), одно сцепление связано с четными передачами, второе – с нечетными. Переключение – как автоматическое, так и ручное с помощью магниевых подрулевых лепестков. FQ300 SST, при 1590 кг, станет вашим всего за £31,999.

Два главных героя приготвили к бою, пристально оценивая друг друга немигающим взглядом ксенонных фар. Внешность Evo X достаточно агрессивна. Эффектное оформление передней части, с огромным черным воздухозаборником и нахмуренные злые фары. Subaru берет другим – сильно изменившейся по сравнению с обычной версией пластикой боковин с раздутыми крыльями. У Evo крылья также отличаются от стандарта, но не так очевидно, как у Subaru. STI посажена ниже, более широкие арки выглядят содержательно. Несмотря на то, что предыдущие EVO безусловно смотрелись более «отвязно», от десятки все же исходит та самая особенная гоночная энергетика. И не смотря на то, что





Выше: салоны в обоих авто были существенно доработаны, по сравнению с прошлыми моделями. У Evo салон впечатляет даже больше

машины теперь различаются типами кузовов – одна седан, другая – хэтч, очевидное сходство в одном – в излучаемом этими полноприводными снарядами спортивном настроении.

Предчувствие долгой, светлой ночи и отсутствие трафика на дорогах вересковой пустоши делают эту дикую местность идеальной ареной. Местные дороги просто созданы для этих машин: стремительные, пронизывающие пространство извилистым полотном, они кажутся слишком узкими для суперкаров, когда вы лавируете меж стен и деревьев, забирая повороты на крутых «шпильках». Затяжные спуски плавно перетекают в головокружительные подъемы. Вас везде подстерегают невидимые неровности и даже хорошо просматриваемые повороты могут вас «подловить», несмотря на хорошее знакомство с трассой. Полный привод будет в самый раз, если вы хотите их атаковать.

Impreza едет впереди. Запрыгните в мягкие, гладкие «ковши» Alcantara – и вас поприветству-

ют горящий красный циферблат, довольно большое рулевое колесо и глубокое, сухое дребезжание, когда провернется ключ и двигатель сделает пару оборотов. Переключение передач упругое и очень резвое. Управление хорошо сбалансировано, но несколько «размыто» во время езды по прямой. Есть определенный крен во время поворота, ощутимый до того, как почувствуешь, что шасси все же еще держит дорогу и проявится ответная реакция. Если вы робкий человек или любите неспешно прокатиться, то Subaru может показаться вам немного «упирающимся».

Все, что от вас потребуется – это смелость: не уступайте и, включаясь в занимательную игру, если вы наберете достаточную скорость, то почувствуете хватку Dunlop и заметите небольшую недостаточную поворачиваемость. Когда вы будете заходить на поворот, то поймете, что следовало бы сбавить скорость. С 407 Нм вы будете сдерживать свои порывы, так что только от вас зависит как вы израсходуете такую



ПОСЛЕДНИЙ САМУРАЙ



Я считаю себя фаном Evo. Этот автомобиль всегда был неповторимо чудачковатым и, в каком-то смысле, непримиримым. Он мог подарить уникальный опыт вождения, такой же особенный, как и 911, Elise или большой Lamborghini V12. Но если Evo X – не такой как все, то, может быть, настало время приобрести Evo IX и насладиться битвой с последним самураем?...

У последнего «настоящего» Evo есть еще одно преимущество. И это не пресловутая безукоризненность реакций и превосходное управление, а накопленные знания о его сердце и душе, 2-литровом турбозаряженном двигателе 4G63 – сильном и гармоничном. Правда, будьте внимательны: зайдете слишком далеко и его характерный диапазон мощности и предсказуемая нарастающая тяга исчезают. В Великобритании Mitsubishi какое-то время предлагал Evo VIII с комплектацией FQ400, с мощностью 405 л.с. Это было ужасно: запаздывающий и, возможно, более медленный чем классика. С тех самых пор я был настроен по поводу

мощных Evo ну очень скепсисом. Ничего удивительного, что и турбозаряженный Evo IX я встретил со всем скепсисом, на который был способен, несмотря на заверения, что у этой «лошадки» будет поболее мощности (410 л.с.), чем у старого FQ400. Правда, показатели скорости производители попытались удержать максимально близкими к стандарту. Да уж, они были правы. Силы небесные, это оказалась «горячая штучка» – наддув гибридного турбо достигал 3800 об/мин, а затем, по мере того, как обороты росли, переходил в гипердрайв режим. У него все также остается крепкая хватка дороги, жесткость и неумолимость. Двигатель по полной нагружает шасси. Evo IX особенно прекрасен, когда переходит на избыточную поворачиваемость руля, по-прежнему безупречно атакуя километры дороги. Модификации за 1620 £ от Turbo Technics выглядят прекрасно. Но это не более чем напоминание, каким прекрасным может и должен быть чисто спортивный Mitsubishi Evo. Джетро Бовингдон

**IMPREZA STI
v EVO X SST**

PERFORMANCE

EVO STI

0-30	1.9	1.7
0-40	2.7	2.7
0-50	3.9	3.6
0-60	5.2	5.1
0-70	6.9	6.5
0-80	8.8	8.3
0-90	11.1	10.4
0-100	13.9	12.7
0-110	17.5	15.8
0-120	22.4	20.8
0-130	30.2	25.7

1/4 MILE

sec	13.9	13.6
speed	100	103

IN-GEAR ACCEL (4th)

20-40	5.2	9.1
30-50	3.5	7.4
40-60	3.0	6.0
50-70	3.3	5.0
60-80	3.7	4.8
70-90	4.3	5.0
80-100	5.2	5.4
90-110	-	6.1
100-120	-	7.3

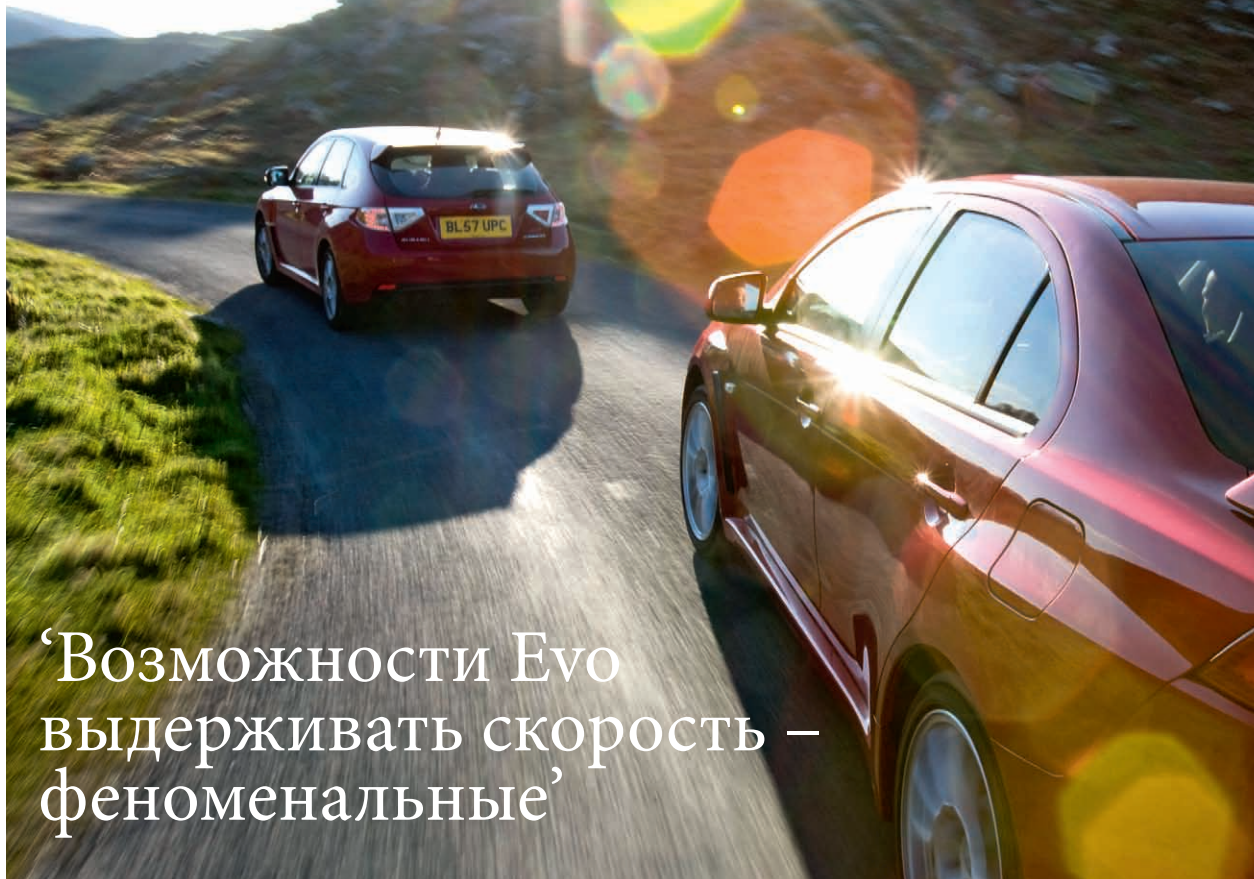
BRAKING

100-0	4.2sec	4.5sec
	305ft	301ft

MAX SPEED (MPH)

	155 (limited)	155 (claimed)
--	---------------	---------------

Слева: Impreza – быстрее с самого начала. У Evo переключение передач короче



‘Возможности Evo выдерживать скорость – феноменальные’

мощь. Немного медленное вязкое соединение центрального дифференциала будет работать наилучшим образом, если вы постепенно будете «добавлять газ», вместо того, чтобы «наброситься» на него. В обратном случае на повороте хвост будет заносить.

Если притормаживать во время поворота, тормоза издадут немного странный звук (будто выключили процессор огромного компьютера), но с весом на передней оси, управление постепенно выравнивается. Задние колеса отлично ведут себя во время поворота. На следующей прямой вы можете подобраться к 7000 об/мин, хотя правильнее будет, если вы переключите передачу уже после 5500 об/мин. Если вы преследуете Evo, вам потребуются изрядно помотать «душу» двигателя, и тогда большое красное крыло впереди, позволит унести в даль за закатом...

В Evo вам будет казаться, что вы сидите немного выше и прямее. Кожа, охватывающая обод небольшого рулевого колеса, чудесно мягкая. Магниевого «лепестки», установленные

за рулевой колонкой на ощупь прохладные и издают звучание натянутой струны, если их задеть ногтем. Они удобно расположены и доступны, так что можно легко «гулять» вверх и вниз по передачам в момент совершения поворота.

У Subaru есть много путанных установок для отображения состояния дросселя и центрального дифференциала (Sport Sharp и Auto кажутся самым оптимальным вариантом), все управляется серебряной кнопкой и переключателем, который находится рядом с рычагом переключения скоростей. Изучению EVO так же нужно посвятить несколько увлекательных часов штудирования инструкции. Коробка передач имеет три установки, управляемые кулисным переключателем: Normal, Sport и S-Sport. Название первого режима говорит само за себя. Режим Sport целесообразно использовать, например, на извилистых горных дорогах. Переключение передач при этом происходит при более высоких

оборотах двигателя. Удерживая переключатель более 3 секунд, переходим в режим S-Sport. Передачи переключаются на 7000 оборотов. Этот режим предназначен исключительно для гоночных треков, а не для гражданских дорог, если только вы не хотите напугать окружающих грозным ревом мотора Evolution.

Еще есть кнопка, заставляющая вас задуматься о том, что максимально подойдет для шасси: гудрон, гравий или снег (гудрон – для дороги, гравий – для трека). После того, как вы наиграетесь, вы можете решить, что хотели бы отключить стабилизационную няньку. Насколько я смог понять, это не делается нажатием кнопки возле установок шасси, отмеченной «AFS off». Если вы на нее нажмете, то фары, освещающие боковое пространство, перестанут вращаться. Вместо этого вам понадобится кнопка справа, отмеченная «ASC Off». Это придется запомнить.

Что же дают все эти примочки, когда вы, наконец, садитесь за руль? Если коротко, то машина не разочаровывает, ведь у Evo X есть в наличии отличное шасси, которое совершенствовалось девятью предыдущими поколениями. Конечно, Mitsubishi попыталось «цивилизировать» десятое поколение, и... не промахнулись. Управление более «прямое», по сравнению с Impreza, и изначально приятнее, правда отдача чувствуется слабее. Если вы хотите машину, с которой вы сможете «пройтись по краю», этот вариант не подойдет, т.к. вам немного не будет хватать





уверенности при прохождении поворотов на предельных скоростях. И вообще, автомобиль кажется очень чувствительным. Его удобнее настраивать чем STI, но вы не всегда можете насладиться этим, а при недостаточном навыке, вас будет преследовать ощущение, словно вы издали контролируете то, что происходит с машиной. Поначалу, управление Evo X действительно похоже на компьютерную игру.

По сравнению с STI, тяга и звучание двигателя EVO все-таки больше гражданские, чем спортивные. Но его голосу, конечно, еще очень далеко до сравнения с гудения пылесоса в соседней комнате. Переключение передач проходит очень быстро и хорошо, однако Роджер Грин говорит, что хотя здесь и есть порыв скорости, в то же время, остается ощущение, будто вы никак не можете подобрать правильную передачу. Может быть, наилучшим решением будет оставить режим Drive и вверить себя надежно-интуитивной компьютерной программе. Правда, несколько

непривычно говорить такие слова про EVO.

Итак, Evo X SST по прежнему остается очень быстрым автомобилем, его возможности феноменальны и, если не зацкливаться на исключительно раллийном восприятии, то становится очевидным, что попытка адаптации автомобиля для массового выпуска вполне удалась.

Когда солнце прячется в ночь, я снова забираться в Impreza. Некорректно было бы утверждать, что STI выиграла битву, хотя в нем, несомненно, есть то, что вы хотите и чего ожидаешь от героя раллийных трасс. Зато в EVO вы найдете все, что позволит вам, непрофессиональному гонщику, совладать с таким же героем раллийных трасс в прошлом. Но на мой взгляд, такая машина как Evo не может и не должна быть массовой.

В конце хочется отдать дань справедливости и сказать то, что будет тревожной новостью для обоих производителей: Evo IX, по нашему мнению, обыграл бы обоих сегодняшних кандидатов...

Слева: переключение передач с помощью «лепестков» twin-clutch у Evo должно принести настоящее преимущество на этих дорогах, попробуем.



IMPREZA EVO

Двигатель	4-цил., горизонтальный, турбинный	4-цил., в ряд, турбинный
Расположение	впереди, продольно	впереди, поперечно
Объем	2457см ³	1998см ³
Канал цилиндра x такт	99.5 x 79.0мм	86.0 x 86.0мм
Блок цилиндров	Алюминиевый сплав	Алюминиевый сплав
Головка цилиндра	Алюминиевый сплав, 2 распределителя на каждый ряд, 4 клапана на цилиндр, активная система регулирования фаз газораспределения (active valve control system)	Алюминиевый сплав, 2 распределителя на каждый ряд, 4 клапана на цилиндр, система клапанного распределения
Подача топлива и зажигания	Электронная система управления двигателем, многоточечный впрыск топлива,	Электронная система управления двигателем, последовательный впрыск топлива
Мощность	300 л.с. при 6000об/мин	295 л.с. при 6500об/мин
Макс. момент	407 Нм при 4000об/мин	407 Нм при 3500об/мин
Трансмиссия	6-ступенчатая, механическая коробка передач, полный привод, центральный диф. с муфтой вязкости, задний и передний диф. повышенного трения, VDC	6-ступенчатая, механическая коробка с последовательным переключением, полный привод, S-AWC, AYC, ACD, ASC,
Передняя подвеска	Стойка МакФерсона, винтовые пружины, газонаполненные амортизаторы, стабилизатор	Стойка МакФерсона, винтовые пружины, газонаполненные амортизаторы, стабилизатор
Задняя подвеска	Многорычажная, винтовые пружины, газонаполненные амортизаторы, стабилизатор	Многорычажная, винтовые пружины, газонаполненные амортизаторы, стабилизатор
Тормоза	Вентилируемые передние диски 330 мм, вентилируемые задние диски 305 мм, ABS, EBD	Вентилируемые передние диски 350 мм, вентилируемые задние диски 330 мм, ABS, EBD
Колеса	8x1.7 дюймов, алюминиевый сплав	8.5x18 дюймов, алюминиевый сплав
Колеса	235/45 R17 спереди и сзади, Dunlop SP Sport 01	245/40 R18 спереди и сзади, Yokohama Advan A13
Масса (собств.)	1505 кг	1590 кг
Мощность/масса	200 л.с. на тонну	186 л.с. на тонну
0-60mph	5.1 с	5.2 с
Макс. скорость	250 км/ч (заявленная)	250 км/ч (заявленная)
Базовая цена	£ 24,995	£ 31,999

evo RATING

