

# ПОЧТИ БЕЗ РЕВОЛЮЦИЙ

**Mitsubishi Lancer Evolution уникален не только тем, что в оболочке банального представителя С-класса заключены качества суперкара. За 16 лет выпуска он сменил девять поколений и лишь в 2008 году примерил кардинально новую техническую базу. Конечно, за эти годы были инженерные прорывы, но... Не зря генерации Evo называют именно «эволюциями». Дело не только в названии автомобиля – в постепенном, поэтапном развитии. Оттачивании того, что изначально было создано близким к идеалу. И по надежности тоже? Рассмотрим Evolution в поколениях с четвертую по девятую.**



**С**разу оговоримся – первые три генерации мы рассматривать не будем. Время их ушло, да и завозились они в единичных экземплярах. А вот «четверку» наш потребитель раскусил, найти при желании машину можно. «Десятка» же товар пока еще штучный.

Есть две **основные версии** Evo – GSR и RS. Первая (не путать с одноименной версией обычного Lancer; там тоже турбодвигатель, но 1,8-литровый 205-сильный 4G93) фактически облагороженный седан с традиционным для японцев салонным оснащением. А RS это заготовка для спорта – «голая» в плане комплектации, с меньшими тормозными дисками, на которые одеваются 15-дюймовые колеса, усиленной проваркой кузова и с обычной блокировкой заднего дифференциала. В остальном версии идентичны.

Единственный на все Evo **двигатель 4G63**, несмотря на многочисленные претензии к мицубисиевским установкам, агрегат хороший. Конечно, можно в отношении этой «чугунки» сетовать на балансирные валы, и вытекающую из них возможную встречу поршней с клапанами. Но сбалансирован этот двигатель не только по силам и моментам – по надежности! Фактически серьезных проблем только две и характерны они для «Эволюций» с четвертой по шестую. От естественного износа либо жестких ударных нагрузок рано изнашивается средний коренной вкладыш. Да шатуны считаются слабыми. Но «рано» и «слабые» – категории относительные. 100–150 тыс. км пробега до капитального ремонта на тюненном моторе можно считать неплохим результатом. Тем более что правильно собранная и заправленная качественным маслом поршневая все-таки

способна выдержать до 400 сил. Разве что нужно помнить – у Evo IV–VI давление стоит ограничить 0,8–1 барами. Но с седьмого Evolution, когда перестал изнашиваться вкладыш, и появились другие шатуны, в двигатель можно «дуть» до 1,5 бара. Кстати, еще одно отличие RS от GSR в том, что крыльчатка его турбины выполнена из магниевого сплава, а не из стали. Есть мнение, что она менее жаропрочна.

4G63 не раз модернизировали. Например, в 2005-м на впуске стали использовать **систему изменения фаз MIVEC**. Также варьировалась длина диффузора турбокомпрессора, количество форсунок водяного охлаждения интеркулера, объемы радиаторов и т. д. Но это была лишь огранка «бриллианта».

**М**ы говорим, что все у Lancer развивалось эволюционно. И все же пара «технических бунтов» случилась. В 1996 году на Evo IV сзади появился **междокольный дифференциал AYC** (Active Yaw Control). А в 2001-м на Evo VII **центральный дифференциал с вискомуфтой заменили на ACD** (Active Center Differential). С помощью электронно-гидравлического управления в зависимости от условий оба способны очень точно перераспределять крутящий момент. Причем AYC благодаря встроенным повышающей и понижающей передачам может «забирать» Ньютоны-метры у одного из задних колес и докручивать другое.

Устройства сложные и революционные (долго в автомобильном мире Mitsubishi с AYC были в одиночестве) и, тем не менее, надежные. Однако не без некоторых исключений. При замене жидкостей в этих узлах («трансмиссионки» и Dexron)

нужно помнить о разных заправочных объемах и о процедуре последующей прокачки. Также AYC на Evo IV и V не терпит мощности более 300 сил. Но более всего надо соблюдать другое правило. Вся трансмиссия Evolution не любит жесткой езды по сухому асфальту – «дрифта» или нарезания «пятак». Автомобиль создавался для скользких покрытий, а в описанных условиях ресурс ACD и AYC стремительно сокращается. И, например, понять, что центральный дифференциал уже «на подходе» можно по гулу, который появляется под нагрузкой на скорости между 70 и 80 км/ч (пакет шестерен стоит порядка 20 тыс. руб.). На драге же, как советуют, надо выбрать в трансмиссии все зазоры. Да и опять же не для драга создан Evolution.

5-ступенчатая коробка, что устанавливалась до Evo VII включительно, хороша. «Шестиступка», появившаяся в Японии на Evo VIII, а в Европе на Evo IX, понежнее и менее четкая в переключениях. Это не значит, что она совсем не надежная, но для спорта выбирают все-таки «пятиступку».

Переборка и той и другой по 1-й и 2-й передачам обойдется в 30 тыс. руб., капитальный ремонт будет стоить 60–65 тысяч. Чтобы избежать его, как и восстановления других узлов трансмиссии, лучше использовать родное сцепление. Ресурс его ограничен (в некоторых случаях 10–20 тыс. км), но поменять сцепление дешевле, чем трясти тот же «центр» или коробку.

«Автомат» устанавливался в 2002-м только на версию GT-A Evo VII. Это коробка W5A51 – самая мощная и ресурсная из мицубисиевских поперечно расположенных. Причем в минувшем десятилетии она получила внешний масляный фильтр и модернизированную крышку насоса. Тем не менее, 272 силы и 343 Нм не шутка. При замене жидкости нужно обязательно менять фильтр, в противном случае масляное голодание быстро свернет пальцы сателлитов и порвет «планетарку». Да и делать это нужно почаще – через 30 тыс. км. Ремонт обойдется примерно в 40 тыс. руб. Запчастей в наличии много. Еще одна, на сей раз копейная неисправность – сгорающий предохранитель в сило-



*Долго двигатели Mitsubishi, в том числе 4G63, считались капризными. Однако на фоне нынешних агрегатов стоит пересмотреть мнение к этому реликту конца 80-х. По крайней мере, его можно «капиталить»*

вом реле, отчего «автомат» встает в аварийный режим. Лечится легко. А вот поменять АКП на «механику» довольно сложно — приходится увязывать коробку с электроникой ACD и AYC.

**Подвеска** Evolution мощная, энергоемкая и, соответственно, ресурсная. Обращать внимание надо лишь на верхние опоры передних стоек, напоминающие шаровые. Правда, совсем не обязательно, что придется отдавать по \$150 за каждую — многое зависит от стиля езды. Что касается самих стоек, то не надо к стоковым относиться негативно. В них есть хотя бы какой-то намек на мягкость. Спортивные детали вряд ли подойдут для

зимней эксплуатации. К тому же многие из них нужно периодически обслуживать. Да и качественная настройка подвески куда сложнее подготовки мотора.

**Тормоза** надежные (у Evo V используются многпоршневые Brembo), главное использовать оригинальные колодки. В общем, не нужно бояться Evolution, как сложного, напичканного электроникой инструмента. Но использование его по назначению, а не вопреки ему, обязательное условие.

Максим МАРКИН

Фото автора

Технические консультации:  
PowerTech, СТО «Технопарк»

## ЦЕНЫ НА РЫНКЕ

# БОЕВОЕ НАСЛЕДИЕ

Собираясь приобрести Lancer Evo, нужно отдавать себе отчет в том, что необходимый экземпляр совсем не обязательно будет найден в Иркутске и области, и, наверняка, он уже будет иметь какой-то уровень подготовки. В последнем случае надо решить — стоит ли вообще рассматривать такой автомобиль и, если да, то попытаться определить историю его эксплуатации.

По приведенным выше причинам лучше отказаться от Evo, гонявших на драге, либо принимавших участие в жестких асфальтовых соревнованиях.

Evo IV-VI проще найти во Владивостоке. Цены лежат в пределах 275-600 тыс. руб. и, по сути, не зависят напрямую от года выпуска. Роль играет, опять же, состояние и тюнинг.

То же и в отношении автомобилей трех следующих «Эволюций». Причем стоимость может отличаться едва ли не в три раза (500-1500 тыс. руб.). Но можно и сэкономить. Такую возможность предлагает «автоматная» модификация Evo VII GT-A. Если в среднем механический Evolution оценивается в 500-700 тысяч, то седан с АКП удастся приобрести за 350-440 тыс. руб.



Несмотря на то, что дизайн интерьера у Evo VII отвечает веяниям времени, по материалам салона Lancer сама проста

### ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ MITSUBISHI LANCER EVOLUTION VII, руб.

Наименование	Стоимость
Поршень+шатун, комплект	5230
Поршневые кольца	4126
Вкладыши коренные/шатунные	426-670/841
Комплект клапанов	6824-9808
Комплект ГРМ	Ремень — 705-4960; ролик натяжитель — 464-2897; ремень балансирного вала — 125-1481; ролик привода балансирного вала — 243-2468
Раздаточная коробка	152 937
Задний редуктор	151 088
Амортизатор пер/зад	13 255/3340-3822
Пружина пер/зад	3978/2915
Рычаг передний в сборе	9187
Крышка капота	29 603
Крыло переднее	16 042
Фара	15 184
Фонарь	7924

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ MITSUBISHI LANCER EVOLUTION VII

КУЗОВ	
Количество мест/дверей	5/4
Длина/ширина/высота, мм	4455/1770/1450
Колесная база, мм	2625
Колея спереди/сзади, мм	1500/1500
Клиренс, мм	140
Снаряженная масса, кг	1470
Полная масса, кг	1645
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип, расположение	Бензиновый, рядный, четырехцилиндровый, спереди поперечно
Рабочий объем, куб. см	1999
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	85,0/88,0
Степень сжатия	8,8
Количество клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с. при об/мин	280/6500
Крутящий момент, Нм при об/мин	383/3500
ТРАНСМИССИЯ	
Тип	Механическая, 5-ступенчатая
Привод	Передний
ПОДВЕСКА	
Передняя	McPherson
Задняя	Многорычажная
ТОРМОЗА	
Спереди	Дисковые, вентилируемые
Сзади	Дисковые, вентилируемые
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Объем топливного бака, л	48
Размер шин	235/45R17



У Evolution не привычная «раздатка» — всего лишь угловой редуктор, но это не помешало напичкать его электроникой, сделав центральный дифференциал одним из самых продвинутых в мире



Active Yaw Control появился на Evo еще 14 лет назад. В начале этого столетия узел был модернизирован, назван Super AYC и практически без изменения устанавливается на Evo X



Второстепенные приборы также неплохо продуманы. А экран с отображением климатической установки всегда был отличительной чертой Mitsubishi. Правда, бликует



Хотя бы один, водительский, «ковш» для Evo обязателен



На задних местах в Evo все предсказуемо, как в любом представителе C-класса середины 90-х. Не комфортно здесь еще и по причине «свободного» выпуска и жесткой подвески



## ЭКСПРЕСС-ТЕСТ

## КАРТ!

На тесте у нас две вариации легенды: Evolution IV с «механикой» и Evo VII GT-A с АКП.

С точки зрения интерьерной эстетики не интересно ни в том, ни в другом. Несмотря на то, что седьмое поколение, в отличие от четвертого, уже имеет намеки на дизайнерскую работу, материалы простенькие, а комплектация... обычная. Но с эргономикой — то все в порядке и сидеть удобно. Упаковываешь себя в тесный ковш и приходишь к выводу, что комфортная посадка для классических суперкаров лежит за пределами общеавтомобильных понятий. А тут и сзади сидеть можно (места, правда, не так много, как в нынешнем С-классе), и багажник полноценный есть. Но использовать Lancer Evo как ежедневный транспорт?

Основная проблема даже не в двигателе — в ходовой! Даже со стандартной подвеской Evo напоминает вибростенд, тюнинг же может усугубить ситуацию. Так, стойки Ralliart на GT-A жесткие, допускающие раскачку на трассе и не обладающие приемлемой энергоемкостью. При этом у «четверки» на скорости за 150 км/ч сильно расширяется динамический коридор — машина плавает. И руль, делающий от упора до упора два с небольшим оборота, не лучший партнер на долгих трассовых прогонах.

Короткие извилистые дорожки хотя бы и не со скользкими покрытиями — вот кредо Evolution. Угловая жесткость



Версия GT-A 2002-20 выпускалась менее года, мощность из-за АКП — 272 л. с.



По короткоходности рычага и четкости включений передач Evo всегда превосходил основного конкурента — Subaru Impreza



Пятиступенчатый «автомат» с честным ручным режимом достаточно надежен, но увлекаться силовым тюнингом двигателя не стоит. Хотя коробку также можно усилить, а правка «мозга» едва ли не обязательное условие для приятной езды

подвески в любых ситуациях не допускает кренов. Острый и прозрачный руль делает Lancer похожим на карт. Поведение поражает — кажется, уже должен скользить наружу, но Evo держится всеми четырьмя, демонстрируя нейтральную поворачиваемость. Жаль, тормозов хватает не всегда, и усилие в конце хода педали большое, а точность дозирования низкая. Одно хорошо — ABS долго позволяет водителю контролировать торможение (многопоршневые механизмы GT-A в целом лучше).

Но за двигатель можно все простить! Начиная «дуть» примерно с 2500 об/мин к трем тысячам турбина просыпается окончательно, моментально укладывая стрелку на 5-6 тысяч. Впрочем, крутить двигатель до красной зоны смысла нет — Evo предполагает езду на моменте — однако в этом диапазоне он подобен урагану. Который легко укрощается и управляется с помощью 5-ступенчатой коробки. Трансмиссия, а именно привод рычага и сцепления, тот конек, которым покоряет Evolution. Первый короткий и четок, хотя и слегка жестковат в нейтрале. Второй по-граждански мягок, что не мешает им точно оперировать.

А что «автомат»? Двигатель GT-A с процессором Ralliart, который повлиял и на АКП. Она стала работать намного быстрее. И хотя коробка также не держит передачу при сбросе газа, с ручным режимом это очень приятный инструмент. Правда, нужно помнить, что сам Evolution, как точный спортивный инструмент, проще тюнингом испортить, чем придать ему более высокий уровень качества.



С Evo IV начался сравнительно массовый ввоз этого суперкара в Сибирь